

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

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

Per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Liestal, 25. August 2026

**Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse:
«Verkehr '45», Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Juni 2026 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse «Verkehr '45» zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nehmen diese Möglichkeit gerne wahr. Beiliegend erhalten Sie unseren ausgefüllten Fragebogen. Nachstehend erlauben wir uns, unsere wichtigsten Rückmeldungen und Anträge zusammenzufassen.

Die beiliegende Stellungnahme der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel (Agglo Basel) ist integrierender Bestandteil unserer eigenen Stellungnahme. Zudem unterstützen wir die Stellungnahme der Bestellbehörde der trinationalen S-Bahn Basel (trireno) vollumfänglich.

Koordinierte Weiterentwicklung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr

Wir begrüssen die Gesamtschau über alle Verkehrsträger und den Ausblick auf die weiteren Entwicklungsschritte. Allerdings hätten wir uns in diesem Zusammenhang eine fundiertere und breiter abgestützte Entscheidungsgrundlage gewünscht.

Einerseits fehlt eine schlüssige Orientierung der Vorhaben am erzielten Nutzen und die Abstimmung mit der angestrebten räumlichen Entwicklung. Dazu braucht es eine stärkere Koordination mit den Strategischen Zielsetzungen des Bundes (Raumkonzept Schweiz, Sachplan Verkehr «Mobilität und Raum 2050», Perspektive BAHN 2050 und die Klimastrategie 2050).

Andererseits wird deutlich, dass der Inhalt der Vorlage, insbesondere in den Teilen Schiene und Nationalstrasse, nicht mit den bisherigen Planungsprozessen erarbeitet wurde, sondern auf einer ausserplanmässigen Priorisierung gemäss ETH-Gutachten «Verkehr '45» basiert. Damit schwächt der Bund die Planungssicherheit auf Stufe Kantone und Gemeinden stark. Die Vernachlässigung der eingespielten Prozesse zur Herleitung der Ausbauschritte hat in unseren Augen zu planerischen Defiziten geführt, indem insbesondere übergeordnete Entwicklungsziele und -strategien des

Bundes ungenügend berücksichtigt oder gar missachtet werden. Bei den strategisch wichtigen Eisenbahn-Grossprojekten fehlt es zudem an Verbindlichkeit, was ebenfalls die Planungssicherheit auf Stufe Kantone und Gemeinden beeinträchtigt.

Der Infrastrukturausbau der Nationalstrasse und der Eisenbahninfrastruktur muss als gesamtverkehrliches Massnahmenpaket verstanden und die enthaltenen Vorhaben – im Sinne von «Verkehr '45» – aufeinander abgestimmt werden. Deshalb gehören aus unserer Sicht auch die folgenden Vorhaben verbindlich in die Vorlage: Die Durchmesserlinie Basel, die S-Bahn-Haltestellen Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee, der Rheintunnel sowie diverse Agglomerationsmassnahmen zur Förderung des öffentlichen und des Fuss-/Veloverkehrs.

Insgesamt überwiegen aber die Vorteile der Vorlage, weshalb wir sie unterstützen.

Eisenbahninfrastruktur

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur kann bei weitem nicht in dem von den Kantonen und Regionen geforderten Umfang und Tempo erfolgen. Dazu fehlen die finanziellen Mittel, und zudem limitieren die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs und die begrenzten Kapazitäten in Planung und Bau die parallel möglichen Bauvorhaben. Sie haben deshalb folgerichtig eine Neupriorisierung der Projekte vorgenommen. Auch wenn wir deren Grundlagen und das gewählte Vorgehen teilweise kritisieren, unterstützen wir die Vorlage.

Wir freuen uns, dass die Ausbaumassnahmen am Bahnhof Basel SBB, inkl. Margarethenbrücke in die Vorlage aufgenommen wurden und dass die Ausbauten für das S-Tram im Leimental bestätigt wurden.

Wir danken Ihnen, dass die Durchmesserlinie Basel Eingang in die Vorlage gefunden hat. Sie fördert nicht nur eine klimafreundliche Mobilität in der Region, sondern spielt Kapazitäten frei, die dem Fern- und Güterverkehr dienen können – damit das Tor zu Europa kein Engpass wird. Allerdings braucht es bei der Durchmesserlinie Basel noch Verbesserungen hinsichtlich der Verbindlichkeit für eine kommende Finanzierung. Wir erwarten, dass das Vorhaben nicht nur im Erläuterungsbericht, sondern auch in den Bundesbeschlüssen namentlich aufgeführt wird. Zudem lehnen wir die neuen Bedingungen zur Planungsreife und zum Nutzen von zu beschliessenden Grossprojekten in der aktuellen Fassung ab, denn sie laufen unseres Erachtens einer Finanzierung der Durchmesserlinie in der Botschaft 2031 klar zuwider. Auch wenn wir die Notwendigkeit einer besseren Kostentreue anerkennen, braucht es diesbezüglich Verbesserungen an der Vorlage. Wir machen dazu konkrete Vorschläge.

Die von Ihnen vorgeschlagene Streichung der S-Bahn-Haltestellen Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee lehnen wir in aller Deutlichkeit ab und fordern, dass die beiden Projekte Teil des Ausbaus 2035 bleiben. Die angeführten Kapazitätsüberlegungen treffen nach unserer Einschätzung nicht zu. Hingegen wurden die Vorhaben vom BAV bisher sehr gut bewertet, und Basel Neuallschwil wurde im ETH-Gutachten «Verkehr '45» sogar in der höchsten Prioritätsstufe bestätigt. Beide Vorhaben sind Beispiele einer guten Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel.

Nationalstrassen

Wir unterstützen die Wiederaufnahme des Rheintunnels, welcher für die Region Basel eine massgebliche verkehrliche Entlastung bringt. Das Vorhaben soll jedoch so weiterentwickelt werden, dass es im Vergleich zu den bisherigen Planungen Mehrwerte für die Bevölkerung schafft. Nur so

ist es unserer Ansicht nach mehrheitsfähig. Wir begrüssen die Berücksichtigung des 8-Spurausbaus Hagnau–Augst im Realisierungshorizont 2055. Dieses Projekt entlastet im Zusammenspiel mit dem Rheintunnel den massgeblichen Engpass in Region Nordwestschweiz.

Irritiert sind wir hingegen über die Zuteilung des Vorhabens Muggenbergtunnel in den Horizont «Weitere». Der Tunnel wurde in der breit abgestützten Korridorstudie N18 des ASTRA als langjähriger Unfallschwerpunkt festgehalten. Entsprechend besteht ein sehr hoher Handlungsbedarf, der keinen Aufschub duldet. Aus diesem Grund fordern wir, dass der Muggenbergtunnel vorgezogen und seine Projektierung umgehend angegangen wird.

Programm Agglomerationsverkehr

Wir schätzen es sehr, dass dem Agglomerationsprogramm Basel eine gute Wirkung attestiert wird. Die Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser unermüdliches Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den bisherigen AP-Generationen werden damit gewürdigt.

Aufgrund der engen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und der Koordination der Bautätigkeit in der Agglomeration Basel beantragen wir die Umpriorisierungen von rund zehn Projekten. Besonders hervorzuheben sind die Umfeldplanungen rund um die S-Bahn-Haltestellen Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee. Übereinstimmend mit unserer Forderung, diese Haltestellen zu realisieren, erwarten wir auch eine Aufnahme der zugehörigen Verkehrsdrehscheiben respektive stadtseitigen Erschliessung in den A-Horizont des Agglomerationsprogramms, 5. Generation.

Wir danken Ihnen im Voraus für die angemessene Berücksichtigung unserer Forderungen.

Hochachtungsvoll

Thomi Jourdan
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilagen

- Fragenkatalog
- Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel

Vernehmlassung

«Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45»

Fragenkatalog

Antworten des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft gemäss Beschluss vom 25. August 2026

Hinweis:

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat die Stellungnahme von AggloBasel (Trägerorganisation des Agglomerationsprogramms Basel) formell genehmigt und teilt die darin enthaltenen Haltungen und Forderungen vollumfänglich. Das betrifft einerseits die Grundsatzfragen 1 bis 3, wo AggloBasel unsere eigenen Ausführungen ergänzt, und anderseits die Fragen 20 und 21, bei denen wir vollständig auf die Stellungnahme von AggloBasel verweisen.

Der Regierungsrat unterstützt zudem die Stellungnahme der Bestellerorganisation der trinationalen S-Bahn Basel (trireno).

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüssen den verkehrsträgerübergreifenden Ansatz der Vorlage und damit die gemeinsame Betrachtung von Schiene, Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr. Das Vorgehen entspricht der wachsenden Herausforderung, für Bevölkerung und Wirtschaft eine leistungsfähige und gut abgestimmte Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen, die gleichzeitig den Herausforderungen des Klimaschutzes und der knappen Finanzen gerecht wird. Von besonderer Wichtigkeit ist dies in den grossen Agglomerationen, die gleichzeitig wichtigste Bevölkerungszentren und schweizweite Wirtschaftsmotoren sind.

Angesichts der schwierigen Ausgangslage ist eine Gesamtbetrachtung nötig, die einerseits strategisch notwendige Schlüsselprojekte identifiziert und anderseits auf Vorhaben mit untergeordnetem Nutzen verzichtet. Allerdings hätten wir uns in diesem Zusammenhang eine fundiertere und breiter abgestützte Entscheidungsgrundlage gewünscht. Denn es wird deutlich, dass der Inhalt der Vorlage, insbesondere in den Teilen Schiene und Nationalstrasse, nicht mit den bisherigen Planungsprozessen erarbeitet wurde, sondern auf einer ausserplanmässigen Priorisierung gemäss ETH-Gutachten «Verkehr'45» basiert. Damit schwächt der Bund die Planungssicherheit auf Stufe Kantone und Gemeinden stark. Und die Vernachlässigung der eingespielten Prozesse zur Herleitung der Ausbauschritte hat in unseren Augen zu planerischen Defiziten geführt, indem insbesondere übergeordnete Entwicklungsziele und -strategien des Bundes ungenügend berücksichtigt oder gar missachtet werden. Bei den strategisch wichtigen Eisenbahn-Grossprojekten fehlt es zudem an Verbindlichkeit, was ebenfalls die Planungssicherheit auf Stufe Kantone und Gemeinden beeinträchtigt.

Für einen koordinierten Umgang mit den nicht gesicherten übergeordneten Massnahmen auf Strasse und Schiene wäre die Erarbeitung einer nationalen, verkehrsträgerübergreifenden Langfristperspektive zu Verkehr und Mobilität durch den Bund zuträglich.

Insgesamt überwiegen aber die Vorteile in der Vorlage, weshalb wir sie unterstützen.

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

Bemerkungen:

Materiell wurden nach unserer Ansicht folgende Aspekte unzureichend berücksichtigt:

- Verbindlichkeit für Eisenbahn-Grossprojekte: Die Verbindlichkeit für die Realisierung verschiedener Grossprojekte ist ungenügend. Das gilt insbesondere für die Durchmesserlinie Basel, das Schlüsselprojekt für den langfristigen Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel: Sie fehlt in den Bundesbeschlüssen. In Übereinstimmung mit den Eckwerten des Bundesrates zu «Verkehr '45» ist die feste Absicht des Bundesrates, eine erste Etappe im übernächsten Ausbauschnitt (Botschaft 2031) zu finanzieren, auch in den aktuellen Bundesbeschluss aufzunehmen.
(siehe auch Antwort zur Frage 6 für konkreten Antrag)
- Zielkonflikt Etappierung vs. Nutzen: Sehr grosse Projekte müssen aus Sicht der Finanzierung etappiert werden, und gleichzeitig soll jede Etappe für sich einen guten Nutzen haben. Diese Doppelbedingung kann in gewissen Fällen unmöglich erfüllt werden: Zum Beispiel kann ein langer Tunnel nicht in nutzenbringende Tunnelabschnitte aufgeteilt werden. Genauso hat ein Kopftiefbahnhof, der zwar den Anschluss an einen künftigen Tunnel und die Möglichkeit für komplett neue Angebote ermöglicht, für sich allein noch kaum einen Mehrnutzen.
(siehe auch Antwort zur Frage 10 für konkreten Antrag)

Prozessual wurden nach unserer Ansicht folgende Aspekte unzureichend berücksichtigt, was zu Defiziten hinsichtlich raumplanerischer Abstimmung, verträglicher Abwicklung des Verkehrs und klimapolitischen Herausforderungen führt:

- Einbettung in übergeordnete Strategien: Das Raumkonzept Schweiz, die Perspektive Bahn 2050, die langfristige Klimastrategie 2050 und der Sachplan Verkehr werden in der Vorlage zwar als strategische Grundlagen genannt. Es fehlt jedoch eine vertiefte Auseinandersetzung mit deren strategischen Zielen in Bezug auf die Entwicklung des Verkehrssystem (z. B.: Was bedeutet das Netto-Null-Ziel für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen? Wie tragen die Infrastrukturen dazu bei, die Umweltwirkungen zu reduzieren?). Der Sachplan Verkehr beispielsweise gibt vor, dass in den STEP-Ausbaustritten dargelegt wird, inwiefern die Ausbauten den Inhalten und Entwicklungsstrategien des Sachplans entsprechen. Diese Vorgabe erfüllt die Vorlage aus unserer Sicht nicht.
- Zielorientierte Beurteilungsgrundlagen: Mangels Einbettung in übergeordnete raumplanerische, klima- und energiepolitische Ziele basiert die Beurteilung von einzelnen Projekten auf einseitigen Grundlagen. So fliesst beispielsweise im ETH-Gutachten «Verkehr '45» die Klimawirkung nur als eines von 26 gleichgewichteten Kriterien in die Beurteilung ein. Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, insbesondere die Innenverdichtung durch Transformationsprozesse, ist ungenügend berücksichtigt. Konkrete Aussagen zum Beitrag der einzelnen Projekte bezüglich Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung oder ihrer Wirkung für eine qualitätsvolle und klimagerechte Mobilität fehlen oder sind äusserst oberflächlich. Explizit fehlen auch Aussagen zum Verlagerungspotenzial vom Auto auf die Bahn, generell fehlen Zielsetzungen des Bundes betreffend Entwicklung des Modalsplits und der Verkehrsleistung in Bezug auf Verträglichkeit für Klima, Mensch und Landschaft, um die Wirkung der Projekte daran zu messen. Die Bewertungsmethoden des Bundes zur Priorisierung von Projekten finden zu wenig Anschluss an die raum- und siedlungsplanerischen sowie die klima- und energiepolitischen Ziele und genügen deshalb einer zukunftsgerichteten Verkehrsplanung nicht.
- Abstimmung zwischen Infrastrukturplanungen: Es fehlen geeignete Strukturen und Prozesse des Bundes, damit für Raum-Korridore (linear geprägte Fragestellungen) bzw. grössere, funktional konsistente Räume (Netzbetrachtungen) vermehrt strategische und verkehrsträgerübergreifende Entwicklungskonzepte erarbeitet werden können. Dabei ist ein geeigneter Umgang damit zu finden, dass die räumlichen Massstäbe von Agglomerationsprogrammen und Planungsregionen (z. B. im übergeordneten ÖV) sehr unterschiedlich sind. Wichtig ist zudem, dass nicht allein das Programm Agglomerationsverkehr auf die Planungen bei Bahn und Nationalstrasse ausgerichtet wird, sondern auch umgekehrt. In diesem Zusammenhang sind die Erläuterungen der Vorlage

zur verkehrsträgerübergreifenden Entwicklungsstrategie pro Region ein erster Schritt. Diese fallen jedoch zu oberflächlich aus und sind unter Einbezug der kantonalen Planungsstellen weiterzuentwickeln und zu konsolidieren.

- Ausgewogenheit: Die regionale Ausgewogenheit der Vorlage gibt Anlass zu Fragen. Priorisierungs- und Bewertungskriterien scheinen nicht schweizweit konsistent, transparent und nachvollziehbar angewendet zu werden. Zudem erscheint uns fraglich, ob die Bedeutung der jeweiligen Region, insbesondere die wirtschaftliche Bedeutung und Bevölkerungszahl betreffend, angemessen berücksichtigt worden ist.
- Langfristige Finanzierung: Wenn der Investitionsbedarf insbesondere für die Bahninfrastruktur schneller zunimmt als die verfügbaren Mittel des Bahninfrastrukturfonds, sind über die Verlängerung des «Mehrwertsteuerpromilles» hinaus konkrete alternative Finanzierungslösungen nötig. Entsprechende Überlegungen fehlen bisher.

Für konkrete Anträge verweisen wir auf die Beantwortung der verkehrsträgerspezifischen Fragen.

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich begrüsst der Kanton Basel-Landschaft die verkehrsträgerübergreifende Weiterentwicklung der Netze sehr. Die Berücksichtigung der Wechselwirkungen wird in der Vorlage bislang allerdings nur teilweise sichtbar. Der Bündelung der Vorlagen müsste eine noch stärkere Koordination bei der Erarbeitung der Vorlagen vorausgehen, die sich stärker an den strategischen Zielen des Bundes orientiert. Zu diesen Vorbehalten verweisen wir auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2.

Die Bündelung birgt jedoch auch Herausforderungen: Gerade die Massnahmen des Programms Agglomerationsverkehr sind regional hoch wirksam, in den meisten Fällen unabhängig von der Entwicklung grosser Infrastrukturen. Es darf daher nicht dazu kommen, dass im politischen Prozess z. B. die Finanzierung des Programms Agglomerationsverkehr gefährdet wird, weil einzelne Grossinfrastrukturprojekte bei Eisenbahn und/oder Nationalstrasse (oder deren Ausbau gesamthaft) bestritten werden. Vor diesem Hintergrund teilen wir die Haltung des Bundesrats, dass die Bundesbeschlüsse über den Nationalstrassen- und Bahninfrastrukturausbau wie bisher jeweils separat dem Referendum unterliegen sollen. Damit wird den unterschiedlichen Finanzierungsquellen Rechnung getragen und das Risiko von kompletten Blockaden bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems reduziert. Allerdings besteht das Risiko, dass bei negativ ausgehenden Referendumsabstimmungen die Verkehrsträger einseitig weiterentwickelt werden und die Idee des abgestimmten Gesamtverkehrssystems verloren geht.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Zum schrittweisen Ausbau und der Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung:

- Wir sind mit dem Grundsatz des schrittweisen Ausbaus und der Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung einverstanden und begrüßen eine Ausrichtung der Realisierungs- und Planungshorizonte an einer Langfristperspektive (Zielbild STEP) ausdrücklich. Denn dies entspricht auch der Grundidee des Strategischen Entwicklungsprogramms gemäss FABI-Beschluss.
- Allerdings ist die Langfristperspektive noch verkehrsträgerübergreifend zu koordinieren und breit, d. h. über den Verkehrsbereich hinaus, abzustützen. Die Perspektive BAHN 2050 bildet dafür eine sehr wertvolle Grundlage und sollte unseres Erachtens noch stärker als bisher die strategische Weiterentwicklung der Bahn bestimmen. In dieser Perspektive setzt der Bund beim Bahnausbau einen Schwerpunkt in den Agglomerationen, weil dort das grösste Verlagerungspotenzial bestehe. Zudem solle die Bahn auf längeren Strecken dort ausgebaut werden, wo sie gegenüber dem Strassen- und dem Flugverkehr noch nicht konkurrenzfähig sei.
- Die in der Vorlage angewandte Neupriorisierung von Projekten anhand des ETH-Gutachtens «Verkehr '45» wird den vorgenannten Ansprüchen nicht gerecht. Vor allem fehlt eine konsequente Verknüpfung der Ausbauvorhaben mit der Angebotsentwicklung. Damit wird auch das bisherige «Bottom-Up-Vorgehen» in einen «Top-Down-Ansatz» umgewandelt. Ein solcher Paradigmenwechsel bräuchte richtigerweise vorab eine fachliche und politische Klärung. In diesem Punkt orten wir die grösste Gefahr einer möglichen Ablehnung der Gesamtvorlage durch einzelne Regionen oder Kantone.
- Die aktuelle Vorlage unterstützen wir trotz der genannten Mängel und Vorbehalte. Für die darauffolgende Vorlage «Botschaft 2031» ist der beantragte Infrastrukturausbau aber (wieder) stringent aus der angestrebten Angebotsentwicklung abzuleiten.

Zum Verzicht auf Ausbauvorhaben:

- Wir unterstützen im Grundsatz den vorgeschlagenen Verzicht auf zahlreiche noch nicht beschlossene Projekte, wie zum Beispiel zusätzliche Massnahmen für die Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035. Dieser Schritt scheint unter den gegebenen planerischen und finanziellen Rahmenbedingungen unabdingbar.
- Hingegen erachten wir den Verzicht auf bereits parlamentarisch beschlossene Projekte deutlich problematischer: Wenn bereits weitgehende Planungen und Projektierungen vorliegen, werden diese entwertet – und dies betrifft nicht nur die infrage gestellten Bahninfrastrukturen selbst, sondern auch umliegende Projekte von kantonalen, kommunalen und privaten Projektträgern. Ein solcher Planungsleerlauf ist in Zeiten knapper Ressourcen und steigender Verkehrsbedürfnisse unbedingt zu vermeiden.
- Teilweise stossend ist der Verzicht auf bereits beschlossenen Projekte auch vor dem Hintergrund, dass gleichzeitig neue Vorhaben zur Finanzierung vorgeschlagen werden, ohne dass für diese bisher ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept vorliegt und ohne dass die Vorhaben in einem Zielbild enthalten sind.
- Für konkrete Anträge verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 9.

Ausbauschritt 2027:

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir anerkennen die Wichtigkeit, zwischen strategisch und strukturell wirksamen Schlüsselprojekten und kleinteiliger Optimierung zu unterscheiden und zu priorisieren. Insofern unterstützen wir auch den Fokus auf «Strukturgebende Schlüsselprojekte». Allerdings mit folgenden Einschränkungen:

- Begrifflich ist die Vorlage zu bereinigen: Es ist die Rede von «strukturgebenden Schlüsselprojekten», aber auch von «strategischen Netzelementen» - vermutlich ist das gleiche gemeint.
- Es ist entscheidend festzuhalten, dass die «strukturgebenden Schlüsselprojekte» ihre Wirkung nicht zwingend schweizweit sondern durchaus auch regional haben können. Und gerade die regionale Wirkung entspricht der Perspektive BAHN 2050: Diese sieht das grösste Potenzial auf kurzen und mittleren Strecken in und um Agglomerationen – noch verstärkt auf grenzquerenden Strecken.
- Zudem darf eine «kleinteilige Optimierung» nicht vollständig ausgeschlossen werden, insbesondere wenn die entsprechenden Vorhaben eine grosse Wirkung bei kleinem Aufwand haben und zudem der regionalen Ausgewogenheit der Vorlage dienen können.

Der Grundsatzentscheid in Richtung «strukturgebende Schlüsselprojekte» darf also nicht dazu führen, dass nur lange Verkehrswege (strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung) ausgebaut werden, sondern genauso die potenzialstarken Bahnanlagen in dichten Agglomerationsräumen (strategische Netzelemente mit regionaler Wirkung). Ist dies nicht der Fall, würde der Zersiedelung Vorschub geleistet, und es gäbe statt kürzerer Wege in polyzentral verdichteten Gebieten mehr lange Wege aufgrund der kürzeren Reisezeit und höheren Kapazität.

Weiterhin ist festzuhalten, dass für die «korrekte» Auswahl der Schlüsselprojekte gewisse Grundlagen fehlen, insbesondere ein breit abgestütztes und belastbares Angebotskonzept für den Horizont 2045. Ebenfalls fehlt ein Zielbild, das die Aufwärtskompatibilität der strukturgebenden Schlüsselprojekte sicherstellt und eine schweizweite Priorisierung der Massnahmen erst ermöglicht. Abklärungen der KÖV und BPUK haben zudem in einem Zusatzgutachten (zu demjenigen der ETH zu «Verkehr '45») gezeigt, dass verschiedene weitere Elemente beim Planungsprozess angepasst werden müssten. Alles in allem fehlt eine ganzheitliche Betrachtung, womit die mittel- bis langfristige Planungssicherheit nicht umfassend gewährleistet ist.

Unter diesen Aspekten ist die Liste der «Strategischen Netzelemente mit regionaler Wirkung» zu überprüfen respektive anzupassen. Für konkrete Anträge verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 9.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüssen die Auswahl der folgenden Schlüsselprojekte ausdrücklich:

- Kapazitätsausbau Basel SBB und Verkehrsdrehscheibe Margarethen: Ausbau Publikumsanlagen Basel SBB und Neubau Margarethenbrücke
- Weitere Kapazitätsausbauten Meterspurbahnen: Leimental–Basel: S-Tram (BLT)

Hingegen fehlt es an Verbindlichkeit für weitere Schlüsselprojekte oder deren Etappen, die sowohl in den Eckwerten des Bundesrats zu «Verkehr '45» als auch im Erläuterungsbericht zur aktuellen Vorlage genannt werden. Im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur ist die feste Absicht des Bundesrates zu verankern, die Durchmesserlinie Basel, die zweite Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Strecke Romont-Freiburg im darauffolgenden Ausbauschritt («Botschaft 2031») zu finanzieren.

Antrag:

Der «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur» ist wie folgt anzupassen:

Art. 1

[gemäss Vernehmlassungsvorlage, Art. 1]

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) Lausanne–Bern (Romont-Freiburg): Kapazitätssteigerung und Fahrzeitreduktion;*
- b) Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern): Kapazitätssteigerung (2. Etappe)*
- c) Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel.*

² Der Bundesrat sorgt dafür, dass bis Ende 2030 für jedes der in Absatz 1 genannten Vorhaben die nötigen Entscheidungsgrundlagen vorliegen.

Art. 3

[gemäss Vernehmlassungsvorschläge, Art. 2]

Weitere Bemerkungen:

- Zu weiteren Vorhaben ausserhalb unserer Region äussern wir uns nicht – erwarten aber in jedem Fall, dass die Beurteilung durchwegs transparent und nach einheitlichen Kriterien erfolgt. Insbesondere ist – wie gesetzlich vorgesehen – der Bedarfsnachweis zu erbringen und der betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen aufzuzeigen.
- Aufgrund der knappen finanziellen Mittel sind strategische Grossprojekte klar nach ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen zu priorisieren.
- Bei den «strategischen Netzelementen mit regionalem Nutzen» soll in Übereinstimmung mit der Perspektive BAHN 2050 auf potenzialstarke Ausbauten in den (grenzüberschreitenden) Agglomerationen fokussiert werden, die das (regionale) Verkehrssystem ganzheitlich und nachhaltig stärken.

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüßen die Bestrebungen, die Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur mittels Digitalisierung zu erhöhen. Die ERTMS-Strategie und damit die Einführung von ETCS kann dazu einen Beitrag leisten. Allerdings nicht flächendeckend, wie bereits ausgeführte Beispiele zeigten (z.B. Lausanne-Vielleneuve) – hier braucht es eine fallweise Abwägung,

Aufgrund der vorliegenden Unterlage ist allerdings nicht beurteilbar, was mit den vorgesehenen Mitteln erreicht werden soll und kann, und ob der beantragte Rahmen von 1 Mia. Franken in einem nachvollziehbaren Verhältnis zu den übrigen Investitionen steht.

Zudem ist es uns wichtig, dass die folgenden Grundsätze der Finanzierung weiterhin eingehalten werden:

- Aus- und Umrüstungen von Fahrzeugen dürfen keinesfalls über den BIF finanziert werden. Vielmehr sind sie von den Betreibern beziehungsweise Eisenbahn-Verkehrsunternehmungen zu tragen. Eine allfällige «Anschubfinanzierung» müsste über einen separaten Kredit erfolgen analog den Betriebsbeiträgen zur Güterverkehrsverlagerung oder den Abgeltungen an die ungedeckten Betriebskosten im Regionalen Personenverkehr.
- Es ist sauber zwischen Substanzerhalt (zu Lasten LV) und Ausbau (zu Lasten STEP) zu unterscheiden.

Antrag:

In der Vorlage (Erläuterungsbericht) ist darzulegen, welche Funktionsziele mit den beantragten Mitteln erreicht werden sollen und welche Investitionen damit getätigt werden sollen. (Analog zur Angabe von Angebotszielen und daraus abgeleiteten Bauprojekten z. B. in Tabelle 4 des Erläuterungsberichts). Zudem ist sicherzustellen, dass die Massnahmen tatsächlich zu einer Kapazitätserhöhung führen.

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir anerkennen den Bedarf für Ergänzungsmassnahmen.

Da die Ergänzungsmassnahmen für den Angebotsausbau bis 2045 bisher nur ansatzweise bekannt sind, wird ein finanzieller Rahmen von rund zehn Prozent der Gesamtsumme der strategischen Netzelemente vorgeschlagen. Das scheint zwar nicht unplausibel, kann von uns aber grundsätzlich nicht eingeschätzt werden.

Unser Vorbehalt betrifft zudem die Festlegung und Auswahl der einzelnen Massnahmen.

Antrag:

In der Vorlage (Erläuterungsbericht) ist besser darzulegen, welche Ergänzungsmassnahmen bereits gesetzt sind und wie der künftige Planungsprozess – unter Einbezug der Kantone – aussehen soll.

Weitere Bemerkungen:

- Im Erläuterungsbericht ist von 1.8 Mia Franken die Rede. Im Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2027 sind aber in Art. 1, Abs. 2, Buchstaben d und e nur 1.72 Mia aufgeführt.
- Wir empfehlen, die Vorlage begrifflich zu bereinigen: Es ist die Rede von «Ergänzungsmassnahmen», aber auch von «Ergänzenden Infrastrukturen» – vermutlich ist aber das gleiche gemeint.

Wir verweisen zudem auf die Beantwortung der Frage 11.

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir anerkennen, dass die grossen Mehrkosten, welche die Infrastrukturbetreiber zur Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 angemeldet haben, nicht hingenommen werden können: Weder hinsichtlich der Finanzen noch hinsichtlich der entsprechend längeren Umsetzungsdauer. Entsprechend sind Anpassungen an den bereits beschlossenen Bahnausbauprogrammen unverzichtbar.

Wir sind aber nicht einverstanden mit dem Verzicht auf bestimmte Massnahmen, welche das Parlament in den vergangenen Ausbausritten bereits explizit beschlossen hat:

Antrag:

Die folgenden Vorhaben sind nicht aus dem Ausbauschritt 2035 zu streichen:

- Basel Neuallschwil: Neue Haltestelle (18.2 Mio. Franken)
- Dornach Apfelsee: Neue Haltestelle (19.8 Mio. Franken)
- Entflechtung Pratteln (nur Studie) (29.5 Mio. Franken)

Im Hinblick auf die definitive Botschaft soll eine Abstimmung mit ähnlichen Forderungen aus den anderen Kantonen und Regionen der Schweiz unter Leitung der KöV erfolgen.

Begründung:

Haltestelle Basel Neuallschwil (früher als Basel Morgartenring bezeichnet):

- Diese Haltestelle wurde im ETH-Gutachten «Verkehr '45» in Kategorie 1 eingeordnet und damit als dringlich eingestuft.
- Eine Streichung widerspricht dem Ziel, Raum- und Verkehrsentwicklung besser aufeinander abzustimmen. Die Haltestelle bindet eine der grössten Gemeinden ohne eigenen Bahnhof (Allschwil, 22'000 Einwohnende), ein grosses national bedeutendes Life Sciences-Arbeitsgebiet mit hoher Entwicklungsdynamik (Bachgraben) und ein grosses Basler Quartier direkt an die S-Bahn an. Sie entspricht damit auch in hervorragender Art den Zielen der Perspektive BAHN 2050, indem sie das Angebot im grenzquerenden Agglomerationsverkehr stärkt.
- Die Haltestelle wurde vom Bund schon in der Erarbeitung des AS 2035 sehr gut beurteilt. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben die Projektierung daraufhin selber finanziert. Ein Verzicht auf diese Haltestelle, nachdem sie erst gerade in der Botschaft 2023 in das STEP Bahninfrastruktur aufgenommen würde, wäre nicht nur ein äusserst schlechtes Zeichen für die Verlässlichkeit des Bundes, sondern er hätte eine vollständige Entwertung der kantonalen Investitionen zur Folge.
- Ein Verzicht auf die Haltestelle würde die Beschaffung der Fahrzeugflotte Flirt EVO France teilweise entwerten. Basel Neuallschwil ist ein wichtiges Element des auf Ende 2030 geplanten grenzüberschreitenden S-Bahn-Angebots, für das die neuen Züge vorgesehen sind.
- Aufgrund des Finanzierungsbeschlusses des Bundes haben die Kantone auch die Umfeldentwicklung dieser Haltestelle vorangetrieben und auf die neue S-Bahn-Haltestelle ausgerichtet. Die Kantone können eine derart niedrige Planungssicherheit seitens des Bundes nicht hinnehmen. Die entsprechenden Planungen würden weitgehend entwertet.
- Das im Erläuterungsbericht vorgebrachte Argument, die Haltestelle reduziere die Kapazität auf einer Hauptstrecke, ist im vorliegenden Fall nicht zutreffend: Aufgrund der homogenen Geschwindigkeit aller Verkehre zwischen Basel SBB und Landesgrenze bestehen genügend

Kapazitätsreserven für die Bedienung der Haltestelle durch die S-Bahnen. Der Kapazitätsengpass der Hauptstrecke Basel–Mulhouse liegt auf französischem Territorium aufgrund der dort sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehre.

- Im Vergleich zu den neu zur Aufnahme in das STEP Bahninfrastruktur vorgeschlagenen Projekten ist diese Haltestelle eine günstige Massnahme hohem Nutzen. Ihr Verzicht löst die finanziellen Herausforderungen des Bundes nicht. Ihre Umsetzung ist aufgrund der zahlreichen anderen zur Streichung vorgeschlagenen Massnahmen finanziell verkraftbar.

Haltestelle Dornach Apfelsee:

- Die Haltestelle wurde nach ausgiebiger Evaluation des BAV 2019 im Ausbauschnitt 2035 des STEP Bahninfrastruktur verankert.
- Eine Streichung der Haltestelle widerspricht dem Ziel, Raum- und Verkehrsentwicklung besser aufeinander abzustimmen. Die Haltestelle bindet das grosse neue Quartier «Wyneneck» an die S-Bahn an, das in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle entsteht. Sie entspricht damit auch den Zielen der Perspektive BAHN 2050, indem sie das Angebot im Agglomerationsverkehr stärkt.
- Wird die Haltestelle nicht wie vorgesehen realisiert, kann das neue Quartier nicht annähernd so gut mit dem öV erschlossen werden; seine Entwicklung würde sich auf den Individualverkehr abstützen. Diese Entwicklung widerspräche verschiedenen Zielsetzungen auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene und ist unbedingt zu vermeiden.
- Aufgrund des Finanzierungsbeschlusses des Bundes haben die Kantone die Umfeldentwicklung dieser Haltestelle vorangetrieben und auf die neue S-Bahn-Haltestelle ausgerichtet. Die Kantone können eine derart niedrige Planungssicherheit seitens des Bundes nicht hinnehmen. Die entsprechenden Planungen würden weitgehend entwertet.
- Das im Erläuterungsbericht vorgebrachte Argument, die Haltestelle reduziere die Kapazität auf einer Hauptstrecke ist im vorliegenden Fall nicht zutreffend: Die Hauptstrecke Biel–Delémont–Basel ist mehrheitlich einspurig. Mit dem Fortbestand der meisten Einspurabschnitte ist auch langfristig zu rechnen; sie sind es, die die Kapazität der Hauptstrecke limitieren. Die neue Haltestelle befindet sich jedoch in einem Doppelspurabschnitt, der noch zahlreiche zusätzliche Trassen aufnehmen könnte. Darüber hinaus besteht derzeit weder seitens Fern-, Regional- noch Güterverkehr eine Absicht auf eine Erhöhung der Trassenanzahl im betroffenen Streckenabschnitt.

Entflechtung Pratteln:

- Die Massnahme wurde 2013 für den Ausbauschnitt 2025 beschlossen; mit der Botschaft 2023 wurde der Auftrag auf die Planung der Massnahme reduziert.
- Gemäss bisherigen Erkenntnissen ist die Massnahme unter anderem notwendig, um einen Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Rheinfelden und Basel SBB zu ermöglichen, den die Region bereits 2014 für den Ausbauschnitt 2035 angemeldet hatte. Wir halten an diesem Angebotsziel fest, erachten es als dringlich und fordern daher alle Anstrengungen des Bundes und der Eisenbahnunternehmen, dieses Angebotsziel baldmöglichst umsetzen zu können.
- Sollte sich herausstellen, dass der Viertelstundentakt Rheinfelden–Basel SBB auch ohne Entflechtung Pratteln umgesetzt werden kann, können wir uns mit der vorläufigen Streichung der Massnahme abfinden – auch wenn sie im Rahmen der langfristigen Planungen zum Knoten Basel von BAV und SBB als zwingend deklariert wurde und sich später wieder als notwendig erweisen wird.
- In den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen wird – ohne Infrastrukturmassnahme – eine zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB–Stein-Säckingen vorgesehen, welche die Verzweigung Pratteln und die Strecke im Fricktal weiter belastet und damit dem Ziel des S-Bahn-Viertelstundentaktes Rheinfelden–Basel SBB diametral zuwiderläuft (vgl. auch Beantwortung der Frage 13). Dies lehnen wir dezidiert ab und können unter diesen Umständen einem Verzicht auf die Entflechtung Pratteln nicht zustimmen.

Weitere Bemerkungen:

- Die vorgeschlagenen Projektstreichungen werden aller Voraussicht nach nicht reichen, um die

Finanzierung des längerfristigen Bahnausbaus zu sichern, auch wenn das «Mehrwertsteuerpromille» weitergeführt wird. Wir vermissen Hinweise darauf, wie der Bundesrat dieses Problem angehen will (vgl. auch Beantwortung der Frage 12).

Schweizweite Abstimmung unter Leitung der KÖV:

- Es ist davon auszugehen, dass alle Kantone resp. Planungsregionen die Aufhebung gewisser Projekt-Streichungen fordern. Im Wissen um die begrenzten Mittel und um die Notwendigkeit eines regionalen Ausgleichs scheint es opportun, eine entsprechende Abstimmung in der KÖV vorzunehmen, die als Gremium für solche kantonsübergreifenden Absprachen bestens etabliert ist.

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

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen grundsätzlich Massnahmen, die das Ziel haben, Ausbauschritte finanziell und terminlich verlässlicher zu machen. Gute Planungsgrundlagen mit belastbaren Ergebnissen sind dabei ein wichtiges Element. Allerdings müssen neue oder angepasste Regeln auch den besonderen Herausforderungen von sehr grossen Projekten gerecht werden. Diese dürfen insbesondere nicht unnötig hinausgezögert oder aufgrund nicht erfüllbarer Vorgaben an die einzelnen Etappen verunmöglicht werden.

Antrag:

Das Eisenbahngesetz soll in folgendem Sinn angepasst werden:

Art. 48c Abs. 2 ff.

² Den in den Ausbauschritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde. *Bei der Beurteilung von Etappen von Grossprojekten wird auch der Nutzen des Gesamtprojekts berücksichtigt.*

^{2bis} Die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz (strategisches Netzelement) in einen Ausbauschritt setzt *in der Regel* abgeschlossene Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte voraus. *Erfolgt die Aufnahme einer Massnahme ohne abgeschlossenes Vorprojekt, so steht der Beschluss unter Vorbehalt und muss vom Parlament in der darauffolgenden Botschaft auf der Basis eines abgeschlossenen Vorprojekts bestätigt werden.*

^{2ter} *Im Sinne einer effizienten und unterbruchsfreien Planung kann das BAV die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes bereits vor Aufnahme der Massnahme in einen Ausbauschritt freigeben.*

^{2quater} *Vor Baubeginn einer Massnahme werden deren Kosten auf Basis des Bauprojekts erneut überprüft. Bei Kostensteigerungen von mehr als 10% gegenüber dem Vorprojekt sind die Projekte dem Parlament zur Bestätigung vorzulegen oder Projektanpassungen nach dem Prinzip «Design-to-cost» vorzunehmen.*

Art. 58 Abs. 4 und 5

⁴ Er gibt die bewilligten Kredite für Massnahmen, welche keine strategischen Netzelemente sind, nach Abschluss der Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte frei. Er kann die Freigabe der Kredite für einzelne Infrastrukturprojekte an das UVEK delegieren.

⁵ *Vor Ausführungsbeginn prüft er die Kosten auf Basis des Bauprojekts erneut. Bei Kostensteigerungen von mehr als 10% gegenüber dem Vorprojekt sind die Projekte dem Parlament zur Bestätigung vorzulegen oder Projektanpassungen nach dem Prinzip «Design-to-cost» vorzunehmen.*

Begründung betreffend Etappierung und Nutzen-Kosten-Verhältnis:

- Es ist nachvollziehbar, dass sehr grosse Projekte aus Sicht der Finanzierung etappiert werden müssen. Sonst würde das heutige «FABI-System» überstrapaziert.
- Dass Etappen einen guten Nutzen erbringen sollen, ist im Grundsatz ebenfalls nachvollziehbar, in gewissen Fällen aber eine unmöglich zu erfüllende Forderung. So haben beispielsweise Teilstrecken von langen Tunnelstrecken noch keinen Nutzen. Und genauso wird ein Kopftiefbahnhof, welcher der künftigen Anbindung einer Tunnelstrecke dient, kaum einen nennenswerten Nutzen aufweisen, wenn der Tunnel noch nicht erstellt ist.
- Mit unserem Vorschlag wird es explizit möglich, Etappen anhand des Nutzens des

Gesamtvorhabens zu beurteilen.

- Als Alternative zu diesem Vorgehen müssten für sehr grosse Vorhaben andere Finanzierungsmodelle angewendet werden. Die ETH hat dazu in einer Ergänzung zum Gutachten «Verkehr'45» erste Gedanken formuliert («Programm»-Gedanke).

Begründung betreffend Vorprojekt-Klausel:

- Eine nahtlose Weiterbearbeitung von Projekten über den Abschluss des Vorprojektes hinaus muss möglich bleiben. Mit dem Vorschlag gemäss Vernehmlassungsunterlagen müsste bis zum Bundesbeschluss zur nächsten Botschaft ein Projektstopp eingelegt werden, der je nach Zeitpunkt mehrere Jahre betragen könnte, auch wenn eine Massnahme dringlich wäre. In dieser Zeit veralten die Projektgrundlagen und das projektspezifische Knowhow bei den Eisenbahnunternehmen geht verloren. Darüber hinaus verlangsamt sich die Umsetzung der Ausbauprojekte und des STEP Bahninfrastruktur insgesamt wesentlich.
- Das Parlament muss die Freiheit behalten, auch Projekte zu beschliessen, deren Planung nicht alleine von den Bundesämtern und den Eisenbahnunternehmen initiiert wurde.
- Unser Vorschlag sorgt dafür, dass Projekte dennoch nicht mit zu optimistischen Kosten- und Nutzenangaben beschlossen werden können, weil sie vom Parlament bei der nächsten Botschaft bestätigt werden müssen. Bis dahin dürfen sie hinsichtlich Kosten und Nutzen faktisch nicht wesentlich schlechter dastehen als beim Beschluss angenommen.
- Mit der zusätzlichen Kostenprüfung auf Basis des Bauprojekts (Kostengenauigkeit +/- 10 %) wird dafür gesorgt, dass Projekte gegebenenfalls optimiert und allenfalls dem Parlament nochmals zur Genehmigung vorgelegt werden.

In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig, dass das Parlament eine klare, mit anderen STEP und den Bundeszielen (Raumentwicklung, Klima, Energie etc.) abgestimmte Langfristperspektive für die Bahnentwicklung beschliesst. Alle von den Bundesämtern und den Eisenbahnunternehmen initiierten Ausbauprojekte, welche dem Parlament vorgelegt werden, müssen sich anschliessend in diese Langfristperspektive einordnen.

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir anerkennen das Bedürfnis, ergänzende Infrastrukturmassnahmen flexibler und rascher beschliessen und freigeben zu können. Der alleinigen Entscheidkompetenz des Bundesrats stehen wir allerdings kritisch gegenüber und fordern eine Anpassung des vorgeschlagenen Prozesses.

Antrag:

Der Prozess zum Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen soll in folgendem Sinn ergänzt respektive angepasst werden:

- Die kantonalen Ansprechpartner sollen bei der Erarbeitung der ergänzenden Massnahmen einbezogen werden und insbesondere die Möglichkeit erhalten, Änderungen und Ergänzungen vorzuschlagen.
- Bei nicht überwindbaren Differenzen in der Erarbeitung der Bundesratsvorlage können die Planungspartner einfordern, dass die ergänzenden Massnahmen dem Parlament statt dem Bundesrat vorgelegt werden.

Begründung:

- Auch ergänzende Infrastrukturmassnahmen können beträchtliche Kosten auslösen, und sie können auch eine beträchtliche Wirkung erzielen. Die Auswahl der infrage kommenden Vorhaben und der Entscheid über die Umsetzung muss demokratisch breit abgestützt sein. Ein Bundesratsbeschluss ist hier nicht ausreichend.
- Die Angebotswirkung ergänzender Infrastrukturmassnahmen kann sich erheblich auf die kantonalen Planungen auswirken. Der Einbezug der Kantone bei der Erarbeitung der Massnahmen und bei deren Beschluss ist deshalb unverzichtbar. Dies trifft umso mehr zu, wenn die Massnahmen nicht dem Parlament vorgelegt werden sollen.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass mit einer unbefristeten Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles zusätzliche Mittel in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen sollen. Die Mittel sind nötig, um eine ausreichende Angebotsattraktivität und damit die angestrebte Verlagerung vom Strassenverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu erzielen. 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 gewährleistet. Auf weitere Sparmassnahmen beim BIF ist daher zwingend zu verzichten. Zudem erfordert eine langfristig ausreichende Finanzierung des BIF möglicherweise die Erschliessung weiterer Finanzierungsquellen.

Schliesslich ist es unbedingt notwendig, der Kostensteigerung auch im Bereich der steigenden normativen Anforderungen und der immer umfangreicheren und komplexeren Prozesse und Verfahren zu begegnen.

Antrag:

Es werden Aufträge in folgendem Sinn in die Vorlage aufgenommen:

- Der Bundesrat legt bis zur Botschaft 2031 Vorschläge zur Dämpfung der Kostensteigerung in den folgenden Bereich vor: Normative Anforderung; Anforderungen aus Interessenabwägungen; Projektierungsabläufe und -zuständigkeiten; Bewilligungsverfahren.
- Der Bundesrat prüft bis zur Botschaft 2031 Optionen zur Liquiditätssicherung sowie zur Finanzierung von grossen Bahninfrastrukturvorhaben und legt dem Parlament dazu einen konkreten Vorschlag vor. Zu prüfen sind unter anderem Möglichkeiten zur Vorfinanzierung von Projekten, zur Mitfinanzierung durch Kantone, zur Beteiligung Dritter sowie weitere innovative Finanzierungsmodelle.
- Der Bundesrat prüft bis zur Botschaft 2031, wie neue Regionalverkehrshaltestellen künftig über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) statt über den BIF finanziert werden könnten, und legt dem Parlament dazu einen konkreten Vorschlag vor.
- Der Bundesrat prüft, ob und wie den mitfinanzierenden Gemeinden, Kantone oder Dritten eine grössere Autonomie und Mitbestimmung bei der Festlegung der Ausbaumassnahmen gewährt werden kann.

Begründung:

- Es soll nicht die Finanzierung der Bahninfrastruktur im Grundsatz verändert werden, sondern es sollen drei ausgeprägte Einzelprobleme angegangen werden.
- Wenn die langfristige Alimentierung des BIF zwar ausreicht, aber ein Liquiditätsproblem besteht, scheint insbesondere die Option zur Vorfinanzierung interessant. Eine solche ist heute bei einem beschlossenen Projekt möglich. Künftig müsste aber auch die Möglichkeit bestehen, dass ein Projekt mit dem Vorbehalt einer Vorfinanzierung beschlossen werden könnte oder dass die vorgängige Zusage einer Vorfinanzierung durch z. B. einen Kanton in der Beschlussfassung berücksichtigt werden kann.
- Bei sehr grossen Projekten ist das «FABI-System» tendenziell «am Anschlag» (vgl. auch Beantwortung der Frage 10). Alternativen – auch in Richtung von z. B. PPP-Modellen – sind im Kontext der heutigen Ausgangslage zu überprüfen, auch wenn sie früher verworfen worden sind.

- Die Tatsache, dass Regionalverkehrshaltestellen zu 100 % vom Bund über den BIF finanziert werden, führt mitunter zu Fehlanreizen. Mit genügend politischem Druck muss der Bund deshalb heute Haltestellen bauen, obwohl möglicherweise sinnvollere Alternativen bestünden. Erfolgt die Finanzierung künftig über den NAF, so müssen sich die Standortkantone und -gemeinden – analog den heutigen Regeln bei den Agglomerationsprogrammen – mit deutlich über 50 % der Kosten beteiligen. Das führt voraussichtlich zu einer Abnahme an Projekten – und der BIF würde entlastet.
- Das ETH-Gutachten «Verkehr '45» hat eine ganze Reihe von «Flankierenden Massnahmen» empfohlen, um die Investitionspakete 2025-2045 erfolgreich umzusetzen und abzusichern. Im von der KöV beauftragten Vertiefungsbericht dazu werden unter anderem das Anforderungsmanagement, die Auseinandersetzung mit Normen und Standards sowie gesetzlichen Anforderungen, die Prüfung von gesetzlichen Verfahren inklusive Rekurse und Einsprachen, die risikobasierte Kosten- und Reserveplanung sowie eine bessere finanzielle Steuerung genannt. Alle diese Massnahmen zielen auf die Kosten ab. Diese Ansätze gilt es konsequent anzuwenden.

Weitere Bemerkungen

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Bemerkungen:

In den Vernehmlassungsunterlagen ist – ohne Infrastrukturausbau – eine zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB–Stein-Säckingen vorgesehen. Wir lehnen die Aufnahme dieser Trasse ab:

Antrag:

Auf die zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB–Stein-Säckingen ist zu verzichten.

Begründung:

- Es wurde kein Bedarfsnachweis erbracht, die Kapazität auf dieser Strecke von derzeit 9 auf 10 Gütertrassen pro Stunde und Richtung zu erhöhen. Angesichts der vorhandenen Verkehre und der bestehenden Engpässe auf den Zufahrten zu dieser Strecke erscheint der Bedarf zweifelhaft. Der Zulauf aus Norden ist bereits für die derzeit gesicherten Güterverkehrstrassen nicht genügend leistungsfähig, denn die von den SBB als notwendig erachtete Zugfolgezeitverkürzung zwischen Basel Bad Bf und Basel SBB RB ist nicht zur Aufnahme in das STEP Bahninfrastruktur vorgesehen.
- Die zusätzliche Trasse wurde keiner gesamtverkehrlichen Evaluation unterzogen. Die Kantone haben bereits 2014 den Bedarf für den Viertelstundentakt der S-Bahn Basel SBB–Rheinfelden angemeldet. Dieser Bedarf ist weiterhin dringlich. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Güterverkehr bevorzugt wird.
- Die Aufnahme einer zusätzlichen Güterverkehrstrasse läuft dem seit über 10 Jahren angestrebten S-Bahn-Angebotsausbau diametral zuwider. Wir lehnen es ab, die bestehende Infrastruktur ohne entsprechenden Ausbau mit dieser zusätzlichen Gütertrasse zu belasten.
- Die zusätzliche Trasse reduziert die Stabilität der Strecke Basel–Stein-Säckingen.

Im Hinblick auf die Botschaft 2031 stehen wichtige Planungsarbeiten an, insbesondere für die West-Ost-Achse. Die Erarbeitung eines übergeordneten, verkehrsträgerübergreifenden und siedlungsverträglichen Gesamtverkehrskonzepts ist zwar wichtig, darf aber nicht dazu führen, dass an den offensichtlich neuralgischen Stellen die Planungsarbeiten stillstehen.

Antrag:

Es sind in der Botschaft genügend Mittel für die Fortsetzung der Planungsarbeiten an den Engpässen der West-Ost-Achse zu reservieren. Im Hinblick auf die definitive Botschaft sollen die betroffenen Vorhaben in der Westschweiz, dem Mittelland und der Ostschweiz unter Leitung der KöV abgestimmt werden.

Begründung:

- Die West-Ost-Achse ist von eminenter Bedeutung für die ganze Schweiz. Dass sie auch künftig weiterentwickelt werden muss, ist unbestritten – über die dabei zu verfolgende Strategie besteht allerdings noch keine Einigkeit.
- Die Erarbeitung eines übergeordneten, verkehrsträgerübergreifenden und siedlungsverträglichen Gesamtkonzepts ist vor diesem Hintergrund in jedem Fall zu begrüssen. Dieser Schritt darf aber nicht dazu führen, dass während der dazu nötigen Zeit die Planungsarbeiten für Massnahmen an den neuralgischen Engpässen unterbrochen werden, da sonst deren Behebung auf sehr lange Zeit hinaus nicht angegangen werden kann. Zu den neuralgischen Stellen gehören unter anderem die Abschnitte Morges–Perroy (in Bearbeitung), Romont–Freiburg, Olten–Aarau–Zürich (früher «Direktverbindung Aarau–Zürich») mit dem Engpass «Heitersberg», aber auch Abschnitte im Raum

Zürich–Ostschweiz.

- In diesem Sinn teilen wir die diesbezügliche Haltung des meistbetroffenen Kantons Aargau vollumfänglich.
- Im Wissen um die begrenzten Mittel und um die Notwendigkeit eines regionalen Ausgleichs scheint es opportun, die entsprechende Abstimmung in der KöV vorzunehmen, die als Gremium für solche kantonsübergreifenden Absprachen bestens etabliert ist.

Im Botschaftsentwurf fehlen Aussagen zur längerfristigen Entwicklung des internationalen Personenfernverkehrs (IPV). Davon betroffen sind in erhöhtem Mass die grenzüberschreitenden Agglomerationen, insbesondere Basel und Genf. Dort stehen Ausbaupläne für den IPV in Konkurrenz mit den Entwicklungen für den regionalen S-Bahn-Verkehr.

Antrag:

Im Hinblick auf die Botschaft 2031 ist eine Strategie zur Entwicklung des internationalen Personenfernverkehrs zu erarbeiten, der auch die spezielle Situation in den grenzüberschreitenden Agglomerationen aufnimmt und entsprechende Lösungen aufzeigt. Die nötigen Planungsmittel sind in die Position «Planungsmittel, Mittel für Seilbahnen und Mitfinanzierung von Infrastrukturen im Ausland» aufzunehmen.

Begründung

- Dass der internationale Personenfernverkehr ausgebaut werden sollte, um ihn gegenüber dem Flugverkehr zu stärken und so einen Beitrag zur Erreichung von Klimazielen zu leisten, scheint unbestritten. Wie es dabei konkret weitergehen soll, lässt die Botschaft offen.
- Für die grenzüberschreitenden Agglomerationen wie Genf und Basel ist dies doppelt wichtig: Sie brauchen einerseits gute Fernverkehrsanbindung nicht nur in die Schweiz, sondern auch ins Ausland, wo sie wirtschaftlich stark verbunden sind. Und andererseits besteht in diesen Agglomerationen eine gewisse Konkurrenz zwischen den Infrastrukturausbauten, die für den IPV nötig sind, und jenen, die es für den Ausbau des regionalen (S-Bahn-)Verkehrs braucht. Hier braucht es eine sorgfältige Abstimmung.

Die Botschaft sieht Beiträge von einer Milliarde Franken für Planungsarbeiten, grenzüberschreitende Massnahmen und Beiträge an Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion vor. Alle drei Ansätze sind unbestritten, aber die Vermischung von drei gänzlich unterschiedlichen Massnahmen in einer Position erschwert das Controlling.

Antrag:

Im Bundesbeschluss zum Verpflichtungskredit sind analog dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2027 drei separate Positionen für «Planungsarbeiten», «Grenzüberschreitende Massnahmen» und «Beiträge an Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion» zu bilden.

Begründung:

- Die Vermischung von drei gänzlich unterschiedlichen Aufgaben erschwert das Controlling.

Weitere Bemerkungen:

- Grenzüberschreitende Massnahmen: Wir begrüssen, dass die Beteiligung an den grenzüberschreitenden Projekten aus dem Ausbauschnitt 2035 – namentlich die Bahnanbindung EuroAirport, der Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn – vom Bund nicht infrage gestellt werden.
- Gesamtverkehrliche Ausgewogenheit: Wir begrüssen, dass die Durchmesserlinie Basel im

Ausblick auf die Botschaft 2031 als strategisches Netzelement enthalten ist. Wie wir in der Antwort zur Frage 15 festgehalten haben, sind die im Horizont 2045 vorgesehenen Infrastrukturprojekte Rheintunnel, Durchmesserlinie und Agglomerationsmassnahmen als gesamtverkehrliches Massnahmenpaket zu verstehen.

- Güterverkehr: Wir vermissen Erläuterungen zur Frage, ob die vorgesehenen Projekte für den Güterverkehr ausreichen, um die prognostizierte Nachfrage abzudecken und eine weitere Verlagerung von Gütern auf die Strasse zu vermeiden. Bei diesen Überlegungen muss auch der Wirtschaftsverkehr in den Städten und Agglomerationen berücksichtigt werden, für welchen hohe Anforderungen betreffend Flächeneffizienz sowie Umwelt-, Siedlungs- und Sozialverträglichkeit gelten.

Ausbau der Nationalstrassen

Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen:

14. 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?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mehrere Nationalstrassenanschlüsse im Kanton Basel-Landschaft erreichen heute oder in absehbarer Zeit ihre Kapazitätsgrenzen. Dies betrifft insbesondere den Anschluss Pratteln sowie Anschlüsse an der A18 und hat Auswirkungen auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit im nachgelagerten Kantonsstrassennetz.

Antrag:

Es seien ausreichende Mittel für die nötigen Anpassungen von Nationalstrassenanschlüssen vorzusehen.

Im Synthesebericht „Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse 2027“ wird – in anderem Kontext, nämlich betreffend den Handlungsbedarf in Form von STEP-Projekten – festgehalten: „Da für die Nationalstrassen 3. Klasse keine homogene Datengrundlage zum Fuss- und Veloverkehr existiert, werden ausschliesslich die Knoten an den Nationalstrassen 1. und 2. Klasse betrachtet.“

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob der Fuss- und Veloverkehr entlang der Nationalstrasse 3. Klasse, wo die Wechselwirkungen mit dem MIV eine besondere Rolle spielen, insgesamt genügend tiefgänglich betrachtet worden ist und für diesbezügliche Ausbauten im Sinne von Anpassungen genügend Mittel vorgesehen worden sind.

Antrag:

Es sei darzustellen, wie die Belange des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere an den Nationalstrassen 3. Klasse, in die Aufwandkalkulation eingeflossen sind. Nötigenfalls sei der Zahlungsrahmen zu erhöhen, um die Bedürfnisse dieser Verkehrsformen angemessen zu berücksichtigen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

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

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

-

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Basel-Landschaft ist mehrheitlich mit der Zuteilung einverstanden. Er begrüsst die Zuteilungen bezüglich der den Kanton betreffenden Projekte mit einer Einschränkung (vgl. unten). Im Hinblick auf das Vorhaben „Rheintunnel Basel“ macht er darauf aufmerksam, dass eine sorgfältige Entwicklung sowie Einbettung des Vorhabens in flankierende Massnahmen erforderlich ist, um ein mehrheitsfähiges Projekt zu erreichen.

Nicht einverstanden ist der Kanton Basel-Landschaft mit der Zuteilung des Vorhabens Muggenbergstunnel in den Horizont „Weitere“. Dies unter anderem aus folgenden Gründen:

- Wie der Bundesrat selbst festhält, ist der Tunnel ein „Ergebnis der breit abgestützten Korridorstudie N18 und behebt einen langjährigen Unfallschwerpunkt.“ (Erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsverfahren, S. 50). Die Korridorstudie N18 stellt für den Kanton Basel-Landschaft bis auf Weiteres die massgebliche Grundlage für die Massnahmenpriorisierung dar.
- Der Handlungsdruck an dieser Örtlichkeit ist hoch und die kurzfristigen Handlungsoptionen sind sehr beschränkt.
- Im Synthesebericht „Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse 2027“ (S. 44) sind die Herausforderungen bezüglich Verkehrsfluss und -sicherheit klar dargestellt.
- Daneben wird in diesem Bericht ausgesagt: «Bei der Verträglichkeit besteht kein Handlungsbedarf da das Projekt keine oberirdischen Abschnitte umfasst.» Diese Betrachtung beschränkt sich auf den Zustand mit realisiertem Projekt.
- Bezüglich dem «übergeordneten Aspekt Ü6» ist festzuhalten, dass das Vorhaben über einen sehr hohen regionalen, kantonsübergreifenden Rückhalt verfügt (vgl. u. a. Prozess Korridorstudie N18, Komitee N18, diverse politische Vorstösse, ...).

Antrag:

Das Vorhaben Muggenbergstunnel sei vorzuziehen und dessen Projektierung umgehend anzugehen.

Ausbauschnitt 2027:

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

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Basel-Landschaft ist von den beantragten Projekten nicht unmittelbar (im Falle des Abschnitts N1 Aarau-Ost – Birrfeld jedoch indirekt) betroffen. Im Sinne einer kohärenten Gesamtentwicklung kann er die Anträge nachvollziehen.

Wir gehen zwar davon aus, dass die entsprechenden Mittel im Verpflichtungskredit bereits enthalten sind, halten es aber für richtig, dies im Erläuterungsbericht explizit festzuhalten.

Im Weiteren machen wir auf folgenden Umstand aufmerksam: Um die Bearbeitung und Optimierung des Projekts Rheintunnels zeitgerecht auf die Botschaft 2031 hin zu ermöglichen, müssen die entsprechenden Planungsarbeiten idealerweise im Frühling 2027 und spätestens im Herbst 2027 beginnen.

Antrag:

Im Erläuterungsbericht sind die Projekte aufzuführen, die noch nicht beschlossen sind, für die aber die Mittel zur Planung im Verpflichtungskredit enthalten sind. Die Liste muss nicht abschliessend sein, soll aber die notwendigen Projektoptimierungen des Rheintunnels umfassen.

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

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

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Basel-Landschaft ist von den vorgesehenen Änderungen nicht betroffen und nimmt daher nicht Stellung.

Weitere Bemerkungen:

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Bemerkungen:

-

Programm Agglomerationsverkehr

Für die Fragen 20 und 21 verweisen wir auf die Stellungnahme von AggloBasel (Trägerorganisation des Agglomerationsprogramms Basel).

Weitere Themen/Bemerkungen

22. Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Anmerkung zum Kap. 5.4 des Erläuternden Berichts zum Vernehmlassungsverfahren: Die positiven gesellschaftlichen Auswirkungen der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen sind in der Tat zu begrüßen. Im Vordergrund stehen sollte allerdings aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft nicht, wie hier dargestellt, die freie Wahl des Verkehrsmittels, sondern die Möglichkeit zum zuverlässigen wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel (siehe auch Antwort zur Frage 3).

Darüber hinaus verweisen wir auch hier auf die Stellungnahme von AggloBasel (Trägerorganisation des Agglomerationsprogramms Basel).



ENTWURF

Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel

Vernehmlassungsvorlage zur verkehrsträgerübergreifenden
Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr'45

Version V3 mit der Geschäftsleitung des Agglomerationsprogramms Basel inhaltlich abgestimmt und dem Bund am Fachgespräch vom 13. August 2026 vorgestellt. Definitiver Beschluss durch die Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel noch ausstehend. Beschluss wird auf 28. August 2026 erwartet.



Impressum

Geschäftsstelle Agglo Basel

Aufgabenbereich trireno

Emma Herwegh-Platz 2a

CH- 4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50

info@agglobasel.org

www.aggloprogramm.org

www.agglobasel.org

Politische Steuerung:

Isaac Reber, Präsident trireno und Regierungsrat
Kanton Basel-Landschaft

Esther Keller, Vize-Präsidentin trireno und Regierungsrätin
Kanton Basel-Stadt

Stephan Attiger, Regierungsrat
Kanton Aargau

Sandra Kolly, Regierungsrätin
Kanton Solothurn

Marion Dammann, Landrätin
Landkreis Lörrach

Jean-Marc Deichtmann, Président
Saint-Louis Agglomération (SLA)

Gesamtverantwortung:

Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Fabio Cachaco
Leiter Aggloprogramm Basel

2/15



Inhalt

Management Summary	4	
1. Einleitung	5	
2. Gesamtwürdigung der Vorlage	5	
3. Beantwortung der Fragen	6	
Teil 1: Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage	6	
Teil 2: Ausbau der Eisenbahninfrastruktur	8	
Teil 3: Ausbau der Nationalstrassen	8	
Teil 4: Programm Agglomerationsverkehr	8	
Teil 5: Weitere Bemerkungen	14	
4. Schlusswort	15	3/15



Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur «Vernehmlassungsvorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45» Stellung nehmen zu dürfen. Unsere Stellungnahme fokussiert auf den Teil Agglomerationsprogramm und insbesondere die Entscheide zur 5. Generation.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit der «Vernehmlassungsvorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45» des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 5. Generation und dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zum Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation, grundsätzlich einverstanden.

Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation mit acht Wirkungspunkten eine gute Wirkung attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt.

Die Abstimmung mit den nationalen Massnahmen (ÜM) ist in der trinationalen Agglomeration Basel aufgrund der Entwicklungen im Rahmen von Verkehr '45 besonders herausfordernd. Dies betrifft insbesondere den Ausbauschritt bei der Eisenbahn. Basierend auf eidgenössischen Parlamentsbeschlüssen haben die Kantone bzw. kommunale Projektträger die Umfeldentwicklung von neuen S-Bahn-Haltestellen vorangetrieben. Aufgrund der Depriorisierung der S-Bahn-Haltestellen «Basel-Neuallschwil» und «Dornach-Apfelsee» im Rahmen von Verkehr '45 (Teil Eisenbahn) wurden nun auch die geplanten Umfeldentwicklungen dieser S-Bahn-Haltestellen im Teil Agglomerationsverkehr depriorisiert. Wir erachten dies als höchst problematisch und können die Begründungen bzw. das Vorgehen so nicht akzeptieren. Denn die Projekte tragen wesentlich zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei. Sogar das ETH-Gutachten zu «Verkehr '45» hat die Haltestellen als Priorität 1 (Basel Neuallschwil) bzw. 2 (Dornach Apfelsee) eingestuft. Die bereits erarbeiteten Projekte würden obsolet, sowohl für die infrage gestellten Bahninfrastrukturen selbst als auch für die umliegenden Vorhaben der kantonalen, kommunalen und privaten Projektträger. Ein solcher Planungsleerlauf ist in Zeiten knapper Ressourcen und für Agglomerationsräume mit steigenden Mobilitätsbedürfnissen unbedingt zu vermeiden.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, dürfen Tramprojekte nicht einzig auf dem ETH-Gutachten «Verkehr' 45» basieren, das zu dieser Thematik keine vertieften Analysen durchgeführt hat. Die Tramprojekte allein deshalb in den Horizont nach 2045 zurückzustufen, wird ihrer massgebenden Wirkung bei laufenden bzw. vor 2045 relevanten Siedlungsentwicklungen nicht gerecht und ist nicht zielführend.

Aufgrund der Ausführungen beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten der 5. Generation:

Nr.	Projekt	Antrag
5FVV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen	B → A
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	B → A
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	B → A
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	C → A
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	C → B
5M5.2	BS: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr - Flächen	C → A
5M12	BS: Heuwaage - Binnigerstrasse, Neuorganisation	C → B
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse – Thiersteinerallee	B → C
5FVV7.1	BS: Fuss- und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz	A → C



1. Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beschlossen (**PST AP vom 28. August 2026**). Trotz des sehr engen Zeitrahmens über die Sommerferien (CH, FR und DE) konnte sie trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Trägerschaftsmitglieder beschlossen werden. Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wirkungsvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und hat eine grosse Dynamik ausgelöst. Nach über zehn Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenbeitskultur grundlegend etabliert. Die Gremien des Agglomerationsprogramms Basel sind fest davon überzeugt, dass mit fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und einer entschlossenen Umsetzung die räumliche Entwicklung grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vernehmlassungsvorlage ein und legen unsere detaillierten Forderungen zum Teil Agglomerationsprogramm 5. Generation dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragenkatalog zur Vernehmlassung.

5/15

2. Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst die vorliegende verkehrsträgerübergreifende Gesamtbotschaft des Bundesrats grundsätzlich. Sie erachtet es als zielführend und zweckmässig, speziell angesichts der beschränkten finanziellen Mittel und der übergeordneten strategischen Ziele des Bundes eine verkehrsträgerübergreifende und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Gesamtbetrachtung vorzunehmen. Mit «Verkehr '45» hat das Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine erste Auslegeordnung vorgenommen, um die STEP-Programme Bahn und Nationalstrasse sowie das Programm Agglomerationenverkehr aufeinander abzustimmen.

Die Trägerschaft freut sich, dass im Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zum Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation die erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die beachtlichen Herausforderungen im grenzüberschreitenden Verkehr der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgehoben. Mit acht Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation eine gute Wirkung attestiert.

Die Abstimmung mit den nationalen Massnahmen (ÜM) ist in der Agglomeration Basel aufgrund der Entwicklungen im Rahmen von Verkehr '45 besonders herausfordernd. Dies betrifft insbesondere den Ausbauschnitt bei der Eisenbahn. Basierend auf eidgenössischen Parlamentsbeschlüssen haben die Kantone die Umfeldentwicklung von neuen S-Bahn-Haltestellen vorangetrieben. Aufgrund der Streichung der S-Bahn-Haltestelle «Basel Neuallschwil» und «Dornach Apfelsee» Repriorisierung (Teil Eisenbahn) wurden auch die geplanten Umfeldentwicklungen dieser S-Bahn-Haltestellen (Teil Agglomerationenverkehr) depriorisiert. Die vorgeschlagene Streichung der S-Bahn-Haltestellen Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee lehnt wir in aller Deutlichkeit ab und fordern, dass die beiden Projekte Teil des AS2035 bleiben. Die angeführten Kapazitätsüberlegungen sind unserer Einschätzung nach nicht zutreffend. Die Vorhaben wurden hingegen vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bisher sehr gut bewertet, und Basel Neuallschwil wurde im ETH-Gutachten «Verkehr '45» sogar in der höchsten Prioritätsstufe bestätigt. Die Haltestellen sind mit der Siedlungsentwicklung eng abgestimmt und ermöglichen eine raumplanerisch sinnvolle Verdichtung an strategisch wichtigen Orten in der Agglomeration Basel: Mit der S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil kann die Bevölkerung der Gemeinde Allschwil, die bisher über keinen Bahnanschluss verfügt, an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Damit ist ein erheblicher Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr und eine Entlastung der Strassen im Westen Basels zu erwarten. Wird die S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee und damit auch die Mobilitätsdrehscheibe nicht wie vorgesehen realisiert, kann das neue Quartier «Wydenek» in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle nicht annähernd so gut mit dem ÖV erschlossen werden; seine



Entwicklung würde sich auf den Individualverkehr abstützen. Diese Entwicklung widerspräche dem Ziel der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit Priorität auf den öffentlichen Verkehr. Die bereits erarbeiteten Planungen und Projektierungen werden entwertet, sowohl für die infrage gestellten Bahninfrastrukturen selbst als auch für umliegende Projekte der kantonalen, kommunalen und privaten Projektträger. Ein solcher Planungsleerlauf ist in Zeiten knapper Ressourcen und steigender Verkehrsbedürfnisse unbedingt zu vermeiden. Wir sind der klaren Meinung, dass eine Aufteilung von Massnahmen auf verschiedene Finanzierungsinstrumente nicht zu einer aufgeteilten Beurteilung von Massnahmen führen darf. Es liegt in der Natur der Sache, dass gebietsspezifische Gesamtentwicklungen, deren Umsetzung durch verschiedene Projektträger geschieht und mit Hilfe von verschiedenen Finanzierungsinstrumente gesichert wird, als Gesamtpakete bewertet werden müssen, weil die Teilprojekte nur in der Summe die Gesamtwirkung entfalten können.

Gemäss der Prüfung durch die Bundesämter gelingt dem Agglomerationsprogramm Basel die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in weiten Teilen gut, insbesondere bezogen auf die Innenverdichtung und Entwicklung an gut mit ÖV erschlossenen Standorten. Hervorgehoben wird die Intermodalität. Sie wird basierend auf einem überzeugenden agglomerationsweiten Konzept durch Aufwertungen von diversen grösseren und kleineren Verkehrsdrehscheiben massgeblich verbessert. Die Zurückstufung diverser Verkehrsdrehscheiben an geplanten S-Bahn-Haltestellen steht im Widerspruch zu dem als Stärke hervorgehobenen Konzept zur Intermodalität.

6/15

Kritisch sehen wir darüber hinaus, dass die Vernehmlassungsvorlage im Wesentlichen den Empfehlungen des ETH-Gutachtens Verkehr '45 folgt und nur in begründeten Fällen von dessen Prioritäten und Empfehlungen abweicht. Diese stehen gerade beim Agglomerationsprogramm mehrfach im Widerspruch zu übergeordneten, strategischen Zielsetzungen, insbesondere der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Es ist wesentlich, dass der Bund Projekte, die für eine adäquate Erschliessung und Entwicklung der Agglomeration, für die innere Verdichtung, für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und für die optimale Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von grosser Bedeutung sind, wie beantragt mitfinanziert bzw. in künftigen Generationen mitfinanzieren wird.

3. Beantwortung der Fragen

Teil 1: Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

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

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die Trägerschaft begrüsst grundsätzlich, dass der Bund die STEP-Programme Bahn und Nationalstrasse sowie das Programm Agglomerationsverkehr aufeinander abstimmt. Angesichts der schwierigen Ausgangslage aufgrund der Ablehnung des Autobahnausbaus durch die Stimmbevölkerung im November 2024 und der Finanzierungsengpässe bei der Bahn sieht die Trägerschaft einen auf eine Gesamtbetrachtung aufbauenden, abgestimmten Prozess als notwendig an. Dazu gehört es, den Fokus auf aus strategischer Sicht notwendige Schlüsselprojekte zu legen und auf gewisse Ausbauprojekte ganz zu verzichten.

Allerdings hätte sie sich eine fundiertere und breiter abgestützte Entscheidungsgrundlage für den politischen Prozess erhofft. Es wird deutlich, dass der Inhalt der Vorlage, insbesondere die Teile Strasse und Schiene, nur bedingt auf den bisherigen Strategien und Programmen aufbaut, sondern aufgrund einer ausserplanmässigen Priorisierung von Einzelvorhaben (Gutachten der ETH) zusammengestellt wurde. Der Bund weicht vom bisher unbestritten zweckmässigen Ansatz ab, dass aus Strategien und dem Bestand abgeleitet wird, wo ein Ausbau erforderlich bzw. zweckmässig ist. Mit dem ETH-Gutachten kehrt der Bund dieses Vorgehen um. Zudem fliessen gegenseitige Abhängigkeiten zwischen den Einzelvorhaben kaum in die Beurteilung ein. Damit schwächt der Bund zum einen die Planungssicherheit der untergeordneten Behörden (Kantone, Gemeinden)



stark. Zum anderen führt die Vernachlässigung der eingespielten Prozesse zur Herleitung der Ausbauschritte zu planerischen Defiziten.

Die Abstimmung mit den nationalen Massnahmen (ÜM) ist in der Agglomeration Basel aufgrund kürzlicher Entwicklungen im Rahmen von Verkehr '45 besonders herausfordernd. Für einen koordinierten Umgang mit den nicht gesicherten übergeordneten Massnahmen auf Strasse und Schiene wäre die Erarbeitung einer nationalen, verkehrsträgerübergreifenden Langfristperspektive zu Verkehr und Mobilität durch den Bund zuträglich.

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

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Aus Sicht der Trägerschaft weist die Vorlage Defizite in Bezug auf die Einbettung in übergeordnete Strategien, Abstimmung zwischen den Infrastrukturplanungen und zur Steuerung der Nachfrage auf

Einbettung in übergeordnete Strategien:

Das Raumkonzept Schweiz, die Perspektive Bahn 2050, die langfristige Klimastrategie 2050 und der Sachplan Verkehr werden in der Vorlage zwar als strategische Grundlagen genannt. Es fehlt jedoch eine vertiefte Auseinandersetzung mit deren strategischen Zielen in Bezug auf die Entwicklung des Verkehrssystems. Der Sachplan Verkehr beispielsweise gibt vor, dass in den STEP-Ausbauschritten dargelegt wird, inwiefern die Ausbauten den Inhalten und Entwicklungsstrategien des Sachplans entsprechen. Diese Vorgabe erfüllt die Vorlage aus unserer Sicht nicht.

7/15

Abstimmung zwischen Infrastrukturplanungen:

Aus unserer Sicht empfehlenswert wäre, geeignete Strukturen und Prozesse seitens Bund zu definieren, damit für Raum-Korridore (linear geprägte Fragestellungen) bzw. grössere, funktional konsistente Räume (Netzbetrachtungen) vermehrt strategische und verkehrsträgerübergreifende Entwicklungskonzepte erarbeitet werden können. Dabei ist ein geeigneter Umgang damit zu finden, dass die räumlichen Massstäbe von Agglomerationsprogrammen und Planungsregionen (z.B. im übergeordneten ÖV) sehr unterschiedlich sind. Wichtig ist zudem, dass nicht allein das Programm Agglomerationsverkehr auf die Planungen bei Bahn und Nationalstrasse ausgerichtet wird, sondern auch umgekehrt. In diesem Zusammenhang sind die Erläuterungen der Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Entwicklungsstrategie pro Region ein erster Schritt. Diese fallen jedoch eher oberflächlich aus und sind unter Einbezug der kantonalen und kommunalen Planungsstellen sowie der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme weiterzuentwickeln und zu konsolidieren.

Steuerung der Nachfrage:

Technologische, prozessuale, lenkende und betriebliche Massnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrs und zur Glättung von Nachfragespitzen. Ihre Wirkungsbetrachtung als Beitrag an die strategischen Ziele wird jedoch kaum aufgezeigt. In der Vorlage wird zu wenig auf die Notwendigkeit von Massnahmen der Verkehrslenkung und der Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und -spitzenzeiten eingegangen. Es ist schade, dass der Bundesrat den Prozess von «Verkehr '45» nicht dazu genutzt hat, um eine Strategie zu entwickeln, wie Verkehrsinfrastrukturen durch lenkende und steuernde Massnahmen effizienter genutzt werden können bzw. wie sich die Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel beeinflusst lässt und welche Ziele diesbezüglich verfolgt werden.

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

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Das Agglomerationsprogramm Basel begrüsst das Vorhaben im Grundsatz. Der Bündelung der Vorlagen müsste allerdings eine noch stärkere Koordination bei der Erarbeitung vorausgehen, die sich stark an den



strategischen Zielen des Bundes (Perspektive Bahn 2050, Sachplan Verkehr, Raumkonzept Schweiz, Klimastrategie, ...) ausrichtet.

Es ist zwar nachvollziehbar, dass die Bundesbeschlüsse über den Nationalstrassen- und Bahninfrastrukturausbau aufgrund ihrer unterschiedlichen Finanzierungsquellen jeweils separat dem Referendum unterliegen sollen. Dabei besteht jedoch die Gefahr, dass bei negativ ausgehenden Referendumsabstimmungen die als Gesamtverkehrssystem aufeinander abgestimmten Verkehrsträger einseitig weiterentwickelt werden könnten. Dem muss der Bund mit geeigneten Massnahmen und Prozessen entgegenwirken.

Antrag basierend auf den Antworten zur grundsätzlichen Stossrichtung (Fragen 1-3):

In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen, um eine bessere strategische Abstützung bezüglich raumplanerischer Belange sicherzustellen und die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung regional zu vertiefen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.

Teil 2: Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel schliesst sich bei der Beantwortung der Fragen zu Teil 2 (Fragen 4-13) der Stellungnahme von tirreno an.

8/15

Teil 3: Ausbau der Nationalstrassen

Keine Anmerkungen oder Anträge (Fragen 14-19).

Teil 4: Programm Agglomerationsverkehr

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

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir unterstützen die Vorlage zur Finanzierung der 5. Generation der Agglomerationsprogramme und begrüßen, dass sich die Vorlage auf die fundierte und bewährte Beurteilung durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE abstützt.

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

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation mit acht Wirkungspunkten eine gute Wirksamkeit attestiert hat.

Wir stellen verschiedene Anträge zur Vorlage Verkehr '45 in Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation. Wir beschränken uns dabei mit den Anträgen und Anmerkungen auf drei Hauptthemen:

- Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen in AP5
- Anträge zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. Tramprojekte
- Anmerkungen zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. S-Bahn-Haltestellen und Agglo-Projekte im Umfeld



Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen in AP5:

5VDS7 – EAP : Nouvelles plateformes multimodales

Das Projekt ist Teil einer klaren Strategie: den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, den Landverkehr klimafreundlicher zu gestalten, die Intermodalität zu verbessern, das Zu-Fuss-Gehen und das Radfahren zu fördern, den öffentlichen Raum umzugestalten und die trinationale Rolle des EuroAirports als Verkehrsdrehscheibe zu stärken. Die Strategie wird dadurch verstärkt, dass die Verkehrsdrehscheibe unabhängig von der Entscheidung über die Bahnanbindung EuroAirport realisiert wird. Sollte die Bahnanbindung EuroAirport nicht (in naher Zukunft) realisiert werden, bildet die Verkehrsdrehscheibe die Hauptinfrastruktur für den Ausbau des öffentlichen Strassenverkehrs (Bus). Damit liegt eine aufwärtskompatible mittelfristige Lösung vor, so wie es der Bund in vorherigen Prüfberichten bei Massnahmen mit Bezug zu übergeordneten Planungen stets verlangt hat. Gerade vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass das Projekt umpriorisiert wurde. Das Vorprojekt ist abgeschlossen. Damit liegt ein weit fortgeschrittener Projektstand vor. Mit der geplanten Inbetriebnahme im Dezember 2028 (Vorgabe aufgrund Terminalerweiterung) ist eine Realisierung in einer späteren Generation nicht möglich. Entgegen der Begründung im Prüfbericht, erfolgten zudem in der Projektierung weitreichende Abklärungen zur Parkplatzsituation. Der Flughafen beherbergt verschiedene Arten von Parkings (Kurzzeit, Langzeit, mit Shuttle etc.) und die Parkplatzsituation war einer der wichtigsten Bausteine in der Planung der Verkehrsdrehscheibe.

ARE-Code:	2701.5.007
Kosten:	CHF 21.00 Mio.
Massnahmenträger:	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	B
Antrag:	B → A

9/15

5VDS4 – Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof

Der Nutzen der Massnahme wird, insbesondere auch mit Blick auf die geringen Kosten, als genügend eingeschätzt. Am „alten“ Haltepunkt ist die Erreichbarkeit mit dem Auto erheblich eingeschränkt und ein P&R Angebot ist dort räumlich nicht möglich, weshalb das Potenzial auf die Bahn umzusteigen, nicht ausgeschöpft werden kann. Zudem fehlt heute die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge aufzuladen. Die Anbindung der Ortschaften in Seiten- und Hochlage sowie der Schweiz an die Hochrheinbahn ist heute nur unzureichend gegeben. Mit dem P&R wird die Erreichbarkeit der Hochrheinbahn über die neue Brücke Laufenburg auch für Schweizer erheblich verbessert und somit das bessere ÖV Angebot Richtung Basel gut erreichbar. Auf der neuen Hochrheinbahn werden die CH-Tarife und GA/Halbtax Gültigkeit haben. Nach der laufenden Realisierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn entsteht ein entscheidendes Zeitfenster, in dem die Stadt Laufenburg den Ausbau des P+R-Standorts konsequent umsetzen sollte, um die verbesserten Bahnangebote unmittelbar mit einer leistungsfähigen Infrastruktur zur Stärkung der Intermodalität zu verknüpfen. Andernfalls wird riskiert, dass bestehende Pendlerverhalten im MIV weiterhin bestehen bleiben.

ARE-Code:	2701.5.004
Kosten:	CHF 4.02 Mio.
Massnahmenträger:	Laufenburg (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	B
Antrag:	B → A

5FV3 – BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomassnahmen

Die Massnahme ist entgegen der Annahme im Prüfbericht reif. Ein abgeschlossenes Vorprojekt mit einer nachvollziehbaren Kostenrechnung liegt vor und kann bei Bedarf dem Bund abgegeben werden. Die Massnahme liegt teils auf einer zukünftigen Velovorzugsroute, teils auf einer Velohauptverbindung. Sie muss im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen umgesetzt werden. Eine Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt ist mit höheren Kosten und dem Verlust von Synergien verbunden, denn auch die notwendige Verschiebung der Tramgleise kann gleichzeitig mit den Erhaltungsmaßnahmen erfolgen.

ARE-Code:	2701.5.090
Kosten:	CHF 7.84 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	B
Antrag:	B → A



5VDS1 – Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee

Die Verkehrsdrehscheibe Dornach Apfelsee wurde zusammen mit der S-Bahn-Haltestelle und der Entwicklung des Wydeneck-Areals geplant. Sie ist ein Leuchtturmprojekt der koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, weil Siedlungsentwicklung, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr von Beginn an integriert geplant wurden. Die im Agglomerationsprogramm enthaltenen Teilprojekte wurden konsequent auf die neue Haltestelle und deren Funktion als Mobilitätsdrehscheibe abgestimmt. Mit dem Wydeneck entsteht eines der bedeutendsten Innenentwicklungsgebiete im Birsraum in der Agglomeration Basel. Die Transformation des ehemaligen Industrieareals zu einem gemischt genutzten Quartier mit Wohnraum, Arbeitsplätzen und hochwertigen Freiräumen basiert auf einer leistungsfähigen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Damit setzt das Projekt die Grundsätze des Bundes zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie zur koordinierten, grenzüberschreitenden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beispielhaft um. Wird die S-Bahn-Haltestelle – wie im Teil Eisenbahn der Vorlage vorgesehen – auf einen Zeitpunkt nach 2045 verschoben, kann auch die Verkehrsdrehscheibe ihre vorgesehene Funktion nicht erfüllen. Damit wird ausgerechnet ein Leuchtturmprojekt geschwächt, das die Grundsätze des Bundes zur koordinierten Raum- und Mobilitätsentwicklung in besonderem Masse umsetzt. Die Rückstufung der VDS-Massnahme würde diesen Widerspruch zusätzlich verstärken, die Umsetzung der abgestimmten Entwicklung des Kantonsgrenzen überschreitenden Birsraums erheblich erschweren und das Potenzial, zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, deutlich reduzieren. Die beantragte Umpriorisierung der VDS-Massnahme ist deshalb untrennbar mit der im ursprünglichen Zeithorizont vorgesehenen Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee verbunden.

10/15

ARE-Code:	2701.5.001
Kosten:	CHF 7.10 Mio.
Massnahmenträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	C
Antrag:	C → A

5VDS10 – BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung

Mit der Haltestelle kann die Bevölkerung der Gemeinde Allschwil, die bisher über keinen Bahnanschluss verfügt, an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Damit ist ein erheblicher Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr und eine Entlastung der Strassen im Westen Basels zu erwarten. Die Massnahme trägt zu einer besseren Erschliessung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten insbesondere von Grossbasel West und im Bachgraben bei. Dort befindet sich ein national Bedeutendes Arbeitsplatzgebiet für Life Sciences mit hoher Entwicklungsdynamik. Durch die Umgestaltung des Umfelds der neuen S-Bahn-Haltestelle wird eine optimale städtebauliche Integration in die heutige Situation erzielt und eine intermodale Verkehrsdrehscheibe aufgebaut. Diese Abstimmung von Siedlung und Verkehr entspricht, genauso wie die Verknüpfung der Verkehrsmittel, einem der Hauptziele des Programms Agglomerationsverkehr. Die Zurückstufung der Verkehrsdrehscheibe an der von der ETH im Gutachten Verkehr '45 priorisierten geplanten S-Bahnhaltestelle Basel Neuallschwil steht im Widerspruch zu strategischen Zielsetzungen des Bundes und der Agglomeration. Ein gemeinsam von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil erarbeitetes Entwicklungskonzept zeigt auf, wie der Stadtraum rund um die Haltestelle aufgrund der sprunghaft steigenden Erreichbarkeit städtebaulich in Wert gesetzt werden kann. Entgegen den Aussagen im Prüfbericht sind zudem die einzelnen Teilprojekte (Bus- und Tramhaltekanten, Anbindung an Fussweg- und Veloroutennetz, Veloabstellanlagen, Aufenthaltsflächen, und Aufwertung der angrenzenden Strassen) in einer abgeschlossenen Vorstudie mit Kostenrechnung definiert. Aufgrund der vorweg von Bundesseite vertraulich angekündigten Depriorisierung der Haltestelle hat der Kanton das Vorprojekt zum Stadtraum noch nicht ausgelöst, um die öffentliche Vorlage Verkehr '45 des Bundes abzuwarten. Eine BS-interne Prüfung in dieser Phase hat aber gezeigt, dass grösste Teile der Massnahme auch ohne oder bei verzögerter Realisierung der Haltestelle im Sinne der Agglomerationsziele relativ zeitnah umgesetzt werden könnten und sollten.

ARE-Code:	2701.5.010
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	C
Antrag:	C → B



5M5.2 – BS: Verbesserungen Fuss-und Veloverkehr - Flächen

Die Massnahmen bestehen aus zahlreichen sogenannten Quick-Win-Projekten und Sofortmassnahmen zur Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit in Strassenräumen für den Fuss- und Veloverkehr, an die pauschale Bundesbeiträge für die Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum ausgerichtet werden können. Die Projekte werden jeweils zeitnah projektiert und umgesetzt und stehen in Koordination mit dem Ausbau der Fernwärme. Die Herleitung der Massnahmen erfolgt aus den Schwachstellenanalysen zum Fuss- und Veloverkehr.

ARE-Code:	2701.5.042
Kosten:	CHF 6.82 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	C
Antrag:	C → A

5M12 – BS: Heuwaage-Binningerstrasse, Neuorganisation

Diese Massnahme wird koordiniert mit der im B-Horizont eingeteilten Massnahme «5ÖV6 – BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau» im Jahr 2032 realisiert. Beide Vorhaben weisen denselben Planungsstand auf (abgeschlossenes Vorprojekt, detaillierte Kostenrechnung liegt vor) und dienen als zwingend benötigte Vorarbeit für Bauarbeiten im Raum Bahnhof SBB, insbesondere für den Neubau der neuen Margarethenbrücke (Leistungssteigerung Basel SBB West) im Ausbauschnitt 2027.

ARE-Code:	2701.5.076
Kosten:	CHF 30.00 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	C
Antrag:	C → B

5M3 – BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse –Thiersteinerallee

Aufgrund der Baustellenkoordination im Raum rund um den Bahnhof SBB, insbesondere der Leistungssteigerung Basel SBB West (Ausbauschnitt 2027) erfolgt die Ausführung nach 2036.

ARE-Code:	2701.5.038
Kosten:	CHF 10.64 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	B
Antrag:	B → C

5FVV7.1 – BS: Fuss-und Veloverkehrsachsen im Gebiet Dreispitz

Es ist mittlerweile klar, dass als Massnahmenträger die Christoph Merian-Stiftung (Privater) auftritt. Die CMS kann als Privater keine Bundesmitfinanzierung erhalten.

ARE-Code:	2701.5.095 und 2701.5.096
Kosten:	CHF 5.55 Mio.
Massnahmenträger:	Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 24. Juni 2025:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 19. Juni 2026:	A
Antrag:	A → C

11/15



Anträge zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. Tramprojekte:

Die Vorlage erläutert in Zusammenhang mit Grossprojekten der Agglomerationsprogramme mehrfach, dass für Vorhaben, die gemäss ETH-Gutachten nicht als prioritär eingestuft worden sind, der Projektumfang zu reduzieren oder Alternativen zu suchen seien. Sie hält fest, dass Projekte mit Priorität 1 in der 5. Generation oder in einer späteren Generation zur Mitfinanzierung vorgeschlagen werden können. Entsprechend werden im Faktenblatt 1 zu Verkehr '45 (Projekte im Zeitraum bis 2045) im Ausblick auf Agglomerationsprogramme ab der 6. Generation nur die entsprechend von der ETH priorisierten Tramprojekte der Agglomeration Basel aufgeführt. Insbesondere die für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung relevantesten Vorhaben, das Tramprojekt Klybeck und das Tram Klybeck – Westquai, fehlen. Dies ist angesichts der positiven Beurteilung des im B-Horizont der 5. Generation eingereichten und explizit als vorbildliches Beispiel bezeichneten Tramprojekts Klybeck absolut nicht nachvollziehbar. Im Prüfbericht belässt der Bund denn auch das Vorhaben SÖV7 Tramprojekt Klybeck gemäss Einreichung im B-Horizont.

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag**
2701.5.032	5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	60.00	59.52	20.83
2701.5.033	5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	160.00	158.73	55.56

12/15

Auszug aus dem Entwurf des Prüfberichts zu Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation, Seite 13

Umso unverständlicher ist es, dass der Bund im Faktenblatt 1 zu Verkehr '45 (Projekte im Zeitraum bis 2045) dieses Projekt nicht aufführt. Der Bund hält zwar im Ausblick auf Programm Agglomerationsverkehr ab 6. Generation explizit fest: «In der aktuellen 5. Generation wurden Massnahmen mit Investitionskosten von 4,7 Milliarden Franken im sogenannten B-Horizont eingereicht. Diese Massnahmen sind noch nicht bereit für die Umsetzung ab 2028. Es ist davon auszugehen, dass der Grossteil dieser Massnahmen in der 6. Generation zur Mitfinanzierung eingereicht wird». In der nachfolgenden tabellarischen Übersicht aus dem Faktenblatt 1 fehlt das Tramprojekt Klybeck folglich einzig auf Grund der Einstufung im ETH-Gutachten.

6 Basel: Zubringer Bachgraben - Allschwil	407
7 Basel: Tramprojekt Bachgraben	160
8 Basel: Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben – Steinengraben – Bahnhof SBB	90
9 Basel: Tram Wettstein, Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	82
10 Basel: ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West	60
11 Basel: Tram Kleinbasel, Wettsteinplatz – Clarastrasse	25
12 Basel: Tram Grossbasel, Teil Leonhardsgraben – Petersgraben – Blumenrein ¹⁾	20

Auszug aus der Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45, Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens, Seite 66

Dies ist ein Widerspruch zum vorliegenden Prüfbericht und zur positiven Einschätzung des ARE zum Tramprojekt Klybeck. Ebenfalls wenig verständlich ist die ETH-Beurteilung beim vergleichbaren Entwicklungsprojekt Klybeck – Westquai mit neuer Tramerschliessung. Hier wurde – vielleicht aufgrund des frühen Planungsstandes und geringer Kenntnisse von Entwicklungspotential und heutiger ÖV-Auslastung in diesem Gebiet – die immense Bedeutung für eine der grössten Siedlungsentwicklungen der Region verkannt.

Die Eingabe künftiger Agglomerationsprojekte vor 2045 einzig auf die bezüglich Raumentwicklung fachlich nicht nachvollziehbare Beurteilung aus dem ETH-Gutachten abzustützen, ist angesichts eines der Hauptziele des Programms Agglomerationsverkehr – Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung - nicht tragbar. Tramprojekte, die diesem Ziel dienen und eine relevante Nachfrage mittelfristig abdecken könnten, sollen nicht von der Einreichung in einer künftigen Generation ausgeschlossen werden.



Folgende Aussagen des Bundes sind demnach widersprüchlich:

- Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Basel 5. Generation (Seiten 15, 16 und 18): Tram Klybeck wird unter Stärke zu WK1 als gezielten Ausbau des Tramnetzes bezeichnet. Unter Stärken WK2 wird das Areal klybeckplus mit neuer Tramverbindung als gutes Beispiel für Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufgeführt. In den Stärken zu WK4 ist das Tramprojekt Klybeck als positiver Beitrag der ÖV-Massnahmen zur Verschiebung des Modal Splits genannt.
- Erläuterungsbericht zu Agglomerationsprogrammen 5. Generation (Seite 13): Tramvorhaben werden als Entwicklungsträger für zentrale Gebiet aufgeführt.
- Erläuterungsbericht zu Agglomerationsprogrammen 5. Generation (Seite 2): Projekte erster Priorität gemäss ETH ZH können in AP5 oder einer späteren Generation zur Mitfinanzierung vorgeschlagen werden.
- Erläuternder Bericht zu Vorlage Verkehr '45 (Seiten 58/66): Der Bund hält fest, dass die ETH ZH einzelnen Agglo-Grossprojekten späterer Generationen eine tiefe Priorität zuweist oder den Hinweis anbringt, dass der Projektumfang zu reduzieren ist oder Alternativen zu suchen sind. Explizit nennt er Tramprojekte der Region Basel. Dies betrifft u.a. das Tramprojekt Klybeck. Entsprechend ist dieses Vorhaben in Tabelle 15 (Grossprojekte Priorität 1 ab 6. Generation) nicht enthalten. Zudem steht dazu, dass für Vorhaben, welche die ETH ZH nicht als prioritär erachtet, angepasste Lösungen vorzuschlagen seien.

13/15

Anträge zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. Tramprojekte

Die Aussagen in den beiden Erläuterungsberichten zur Vorlage Verkehr '45 (Kap. 1.4, 2.3.3 und 2.3.6) und zum Agglomerationsprogramm 5. Generation (Kap. 1.3) sind dahingehend anzupassen oder zu ergänzen, dass auch von der ETH ZH nicht prioritär eingestufte Projekte eingereicht werden können und sollen, wenn sie einen entsprechenden Beitrag an die Ziele der Raumentwicklung und des Klimaschutzes leisten. Vorausgesetzt werden natürlich ein entsprechender Planungsstand und eine enge zeitliche Koordination mit der Siedlungsentwicklung.

Das Tramprojekt Klybeck ist in die Liste der ab 6. Generation bis 2045 mitzufinanzierenden Projekte aufzunehmen (Faktenblatt 1 zu Verkehr '45) – entsprechend der Einschätzung im Prüfbericht zur 5. Generation, in dem das Tramprojekt im B-Horizont positiv beurteilt wird.

Anmerkungen zur Vorlage und zum Prüfbericht bzgl. S-Bahn-Haltestellen und Agglo-Projekte im Umfeld:

Wir freuen uns, dass der Bund gemäss seinen Erläuterungen zur Nordwestschweiz anerkennt, dass Trams die Nachfrage über kurze und mittlere Distanzen nur teilweise aufnehmen können. Umso mehr erstaunt und befremdet uns aber zum einen, dass der Bund wichtige S-Bahn-Haltestellen in der Region, wie zum Beispiel «Basel Neuallschwil» und Dornach Apfelsee» und damit auch deren Integration ins städtischen bzw. räumliche Umfeld im Agglomerationsprogramm Basel zurückstufte. Sogar das ETH-Gutachten «Verkehr 45» hat die Haltestelle Basel Neuallschwil in der 1. Prioritätsstufe und die Haltestelle Dornach Apfelsee in der 2. Prioritätsstufe bestätigt.



Teil 5: Weitere Bemerkungen

22. Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

☒ JA☐ JA mit Vorbehalten☐ NEIN

Betreffend Programm Agglomerationsverkehr

Um die Wirkung und Umsetzungseffizienz der Agglomerationsprogramme weiter zu erhöhen, ist es wichtig auch in den künftigen Generationen prozessuale Erleichterungen und Flexibilisierungen bei mitzufinanzierenden Pauschalmassnahmen zu schaffen bzw. das vorhandene Potential für Vereinfachungen auszuschöpfen.

Um das Programm Agglomerationsverkehr auch langfristig zu sichern, sind ausreichende Einlagen in den NAF-Voraussetzung. Allfällige finanzielle Engpässe im NAF dürfen auf keinen Fall zu Lasten des Agglomerationsverkehrs gehen.

Angesichts der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse, der Dringlichkeit wirksamer Massnahmen zugunsten des Klimaschutzes und der Klimaadaptation, sowie der Zielsetzung einer qualitätsvollen Innenentwicklung stehen Städte und Agglomerationen vor grossen Herausforderungen im Verkehrsbereich. Die Unterstützung des Bundes im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehrs (PAV) ist deshalb von zentraler Bedeutung. Seine bewährten Abläufe gewährleisten eine gute Abstimmung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. In ähnlicher Art sollte auch die Entwicklung von künftigen verkehrsträgerübergreifenden Planungen und Beschlussvorlagen erfolgen. Mit der Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen leistet der Bund einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen, sicheren und ressourcenschonenden Mobilität in den Agglomerationen. Wir erwarten deshalb einen engen Einbezug der Kantone, Agglomerationen und Städte in die entsprechenden Prozesse.

14/15

Mobilitätsdaten und ihre Vernetzung können einen substanziellen Beitrag zu einer effizienteren Infrastrukturnutzung beitragen – ein Beispiel dafür ist die Entwicklung multimodaler Apps, welche die Kombination des klassischen öffentlichen Verkehrs mit neuen Mobilitätsangeboten wie Bikesharing fördern. Wir halten deshalb eine robuste und vom Bund betriebene Mobilitätsdateninfrastruktur für unabdingbar. Sie ist im Hinblick auf eine bessere Infrastrukturnutzung in den kommenden Überlegungen betreffend Verkehrsstrategien zu berücksichtigen.



4. Schlusswort

Die Agglomération Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1. bis 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel geleistet wurden, mit grossem Engagement weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir ebenso weiter pflegen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Rückfragen steht Ihnen Fabio Cachaco, fabio.cachaco@agglobasel.org, Tel. +41 61 926 90 53, gerne zur Verfügung.

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)

15/15