

FDP Basel-Stadt, Dufourstrasse 25, CH-4052 Basel

**Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**

Einreichung via Mail an
konsultationen@bav.admin.ch

Basel, 6. Oktober 2026

Stellungnahme Vernehmlassung Verkehr 45

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Vernehmlassungsentwurf «Verkehr '45» Stellung zu nehmen. Die Vorlage betrifft Fragen, die für die künftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz und für die Region Basel von grosser Bedeutung sind.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung. Als international ausgerichteter Wirtschafts- und Forschungsstandort an einer der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Achsen ist Basel auf eine gute und verlässliche Erreichbarkeit angewiesen – auf der Strasse ebenso wie auf der Schiene. Der Bundesrat hält in Kapitel 3.3 des erläuternden Berichts denn auch ausdrücklich fest, dass Basel einen wichtigen Knotenpunkt auf der internationalen Rheinachse bildet.

Gemeinsame Betrachtung ist zu begrüssen

Die FDP begrüsst, dass der Bundesrat mit «Verkehr '45» Eisenbahn, Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr stärker gemeinsam betrachtet. Strasse und Schiene erfüllen unterschiedliche Aufgaben und ergänzen sich. Das zeigt sich auch an der tatsächlichen Verkehrsnachfrage. 2024 wurden in der Schweiz rund 131 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, davon 72 Prozent mit dem motorisierten Individualverkehr. Gleichzeitig rechnet der Bund bis 2050 mit einem Wachstum des Verkehrs auf den Nationalstrassen um 10 Prozent und des Schienenpersonenverkehrs um 33 Prozent. Wer die Mobilitätsbedürfnisse der kommenden Jahrzehnte bewältigen will, muss daher beide Verkehrsträger weiterentwickeln.

Priorisierung nach Nutzen, Kosten und Dringlichkeit

Richtig ist auch, die anstehenden Investitionen stärker nach Nutzen, Kosten und Dringlichkeit zu priorisieren. Das bisherige Ausbauprogramm übersteigt die verfügbaren finanziellen Mittel deutlich. Allein bei der Bahn stehen möglichen Ausbauprojekten von über 60 Milliarden Franken bis 2045 nach bisheriger Planung lediglich rund 16 Milliarden Franken zur Verfügung. An einer klaren Priorisierung führt deshalb kein Weg vorbei. Aus Sicht der FDP müssen jene Projekte zum Zug kommen, die für die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes und die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz den grössten Nutzen bringen.

Ausbau des Bahnhofs Basel SBB als strategisches Netzelement von nationaler Bedeutung

Zu begrüßen ist, dass der Ausbau des Bahnhofs Basel SBB im Realisierungshorizont 2045 als strategisches Netzelement von nationaler Bedeutung anerkannt wird. Für den Ausbau der Publikumsanlagen Basel SBB und den Neubau der Margarethenbrücke sind rund 900 Millionen Franken vorgesehen. Diese Investitionen sind für die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Basel wichtig und zu unterstützen.

Sie lösen das strukturelle Problem des Bahnknotens jedoch nicht. Für die FDP gehört deshalb die Durchmesserlinie Basel zu den wichtigsten Projekten der Vorlage. Der Wechsel vom bisherigen Herzstück zu einer etappierten Durchmesserlinie bietet die Chance, das Vorhaben auf das verkehrlich Notwendige zu konzentrieren und ihm eine realistische Umsetzungsperspektive zu geben. Nun muss die Projektierung verbindlich an die Hand genommen werden. Der Bund will künftig nur noch Projekte mit ausreichender Planungsreife in einen Ausbauschritt aufnehmen. Bis Ende 2030 muss für die erste Etappe ein Vorprojekt vorliegen, damit die Durchmesserlinie mit der Botschaft 2031 tatsächlich beschlossen werden kann. Sonst droht Basel trotz ausgewiesenem Bedarf erneut aus formalen Gründen zurückgestellt zu werden. Die FDP fordert daher, die Durchmesserlinie bereits mit «Verkehr '45» als prioritäres Vorhaben für den nächsten Ausbauschritt verbindlich abzusichern.

Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn braucht entsprechende Haltestellen

Zur Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn gehören auch die entsprechenden Haltestellen. Die vorgesehene Streichung der S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil aus dem Ausbauschritt 2035 lehnt die FDP ab. Für das bereits beschlossene Projekt sind 18,2 Millionen Franken vorgesehen. Neuallschwil erschliesst ein bedeutendes Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebiet und

ist ein wichtiger Baustein für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Zudem haben die Kantone ihre Planungen im Vertrauen auf die bisherigen Bundesbeschlüsse bereits vorangetrieben. Die Haltestelle ist weiterzuführen und zusammen mit der Durchmesserlinie als Teil eines leistungsfähigen S-Bahn-Gesamtsystems zu betrachten. Gleiches gilt grundsätzlich für Dornach Apfelsee und die weiteren für das S-Bahn-System notwendigen Ergänzungen.

Rheintunnel gehört zu den wichtigsten Infrastrukturvorhaben der Region Basel

Ebenso klar unterstützt die FDP den Rheintunnel. Er gehört neben der Durchmesserlinie zu den wichtigsten Infrastrukturvorhaben für die Region Basel.

Es ist richtig, dass der Bundesrat das Projekt nach der Ablehnung des Ausbauschriffs 2023 wieder in das STEP Nationalstrassen aufnimmt und dem Realisierungshorizont 2045 zuordnet. Mit veranschlagten Kosten von 2,35 Milliarden Franken gehört der Rheintunnel zu den am höchsten priorisierten Strassenprojekten des Bundes.

Der Handlungsbedarf hat sich seit der Abstimmung nicht verringert. Im Gegenteil, gemäss den aktuellen Zahlen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat die Staubelastung auf den Nationalstrassen 2025 deutlich zugenommen. Besonders stark betroffen ist die Region Basel: Dort stieg die Zahl der Staustunden innert Jahresfrist um 60,5 Prozent. Rund 40 Prozent des schweizweiten Zuwachses entfielen auf Basel und Umgebung. Der Rheintunnel beseitigt einen strukturellen Engpass, reduziert den Ausweichverkehr in die Quartiere und schafft zugleich jene Redundanz, die für die spätere Sanierung der bestehenden Osttangente zwingend benötigt wird.

Die FDP erwartet, dass der Rheintunnel dauerhaft im STEP verbleibt, die Planung ohne weiteren Unterbruch fortgeführt und der Realisierungskredit mit der Botschaft 2031 vorgelegt wird. Der vom Bundesrat beantragte Kredit von 200 Millionen Franken für die Planung und den Landerwerb noch nicht beschlossener Nationalstrassenprojekte ist dafür zwingend zu sichern. Die Mittel müssen insbesondere gewährleisten, dass die Arbeiten am Rheintunnel nicht erneut sistiert werden. Der Bund weist selbst darauf hin, dass die Planung solcher Projekte mehrere Jahre dauert und die erforderlichen Mittel deshalb frühzeitig bereitgestellt werden müssen.

Die FDP unterstützt zudem den Zahlungsrahmen von 9,46 Milliarden Franken für die Jahre 2028 bis 2031 für Betrieb, Unterhalt und notwendige Anpassungen der Nationalstrassen. Ein leistungsfähiges Netz setzt nicht nur gezielte Ausbauten voraus, sondern ebenso einen verlässlichen Unterhalt der bestehenden Infrastruktur.

Flankierende Massnahmen dürfen nicht zu neuen Verzögerungen führen

Flankierende Massnahmen rund um den Rheintunnel sind sinnvoll, sofern sie seine Realisierung unterstützen und nicht zu neuen Verzögerungen führen. Zusätzlicher Lärmschutz, punktuelle Überdeckungen, Verbesserungen bei Grün- und Freiräumen, sichere Querungen und ein modernes Verkehrsmanagement können insbesondere entlang der heutigen Osttangente einen zusätzlichen Nutzen für die betroffenen Quartiere schaffen. Dabei muss gewährleistet bleiben, dass die Leistungsfähigkeit dieser für Basel wichtigen Verkehrsachse nicht eingeschränkt wird.

Ausbau Hagnau-Augst muss rechtzeitig geplant werden

Eng mit dem Rheintunnel verbunden ist der Ausbau Hagnau–Augst. Dass der Bundesrat dieses mit rund 1,21 Milliarden Franken veranschlagte Projekt erst dem Realisierungshorizont 2055 zuweist, beurteilt die FDP kritisch.

Der Bericht hält selbst fest, dass der Ausbau die vorgängige Realisierung des Rheintunnels voraussetzt. Die Planung darf nicht bis nach dessen Fertigstellung aufgeschoben werden.

Die Arbeiten müssen parallel weitergeführt werden, damit nicht unmittelbar nach der Realisierung des Rheintunnels die nächste Planungslücke entsteht. Die Achse Basel–Augst ist für den regionalen Personenverkehr, den Wirtschaftsverkehr und die Nord-Süd-Verbindung von grosser Bedeutung. Bei ausreichendem Planungsfortschritt sollte daher eine frühere Realisierung geprüft werden.

Weiterführung des Programms Agglomerationsverkehr ist zu begrüßen

Die FDP begrüsst auch die Weiterführung des Programms Agglomerationsverkehr und dessen Ausrichtung auf Wirkung und Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Bund beteiligt sich je nach Programmwirkung mit 30 bis 50 Prozent an den Investitionen und verlangt zu Recht, dass Projekte finanziell und baulich ausreichend ausgereift sind. Dieser Ansatz überzeugt. Öffentliche Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo sie eine konkrete Verbesserung des Gesamtverkehrssystems bewirken.

Besondere Bedeutung des Entwicklungsgebiets Bachgraben

Für Basel kommt dem Entwicklungsgebiet Bachgraben eine besondere Bedeutung zu. Mit seiner hohen Arbeitsplatzdichte und der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung braucht dieses Gebiet

eine leistungsfähige Erschliessung. Die FDP begrüsst, dass der Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA) mit einer Perspektive vor 2045 berücksichtigt wird. Diese zeitliche Einordnung muss verbindlich abgesichert und das Projekt konsequent vorangetrieben werden.

Zudem darf der in letzter Zeit völlig in Vergessenheit geratene Westring nicht aus den Augen verloren werden, der im Schulterschluss mit der Nordtangente und dem ZUBA eine durchgehende Ringverbindung bilden und die Stadt Basel dadurch massiv vom Durchgangsverkehr entlasten würde.

Ebenso ist das Tram Bachgraben mit den vorgesehenen Investitionen von rund 160 Millionen Franken weiterzuverfolgen. Strasse und öffentlicher Verkehr ergänzen sich in einem dynamisch wachsenden Wirtschaftsgebiet wie dem Bachgraben. ZUBA und Tram dürfen daher nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern müssen gemeinsam eine zuverlässige Erschliessung des Standorts gewährleisten.

Auch die ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West ist weiterzuverfolgen. Agglomerations- und Tramprojekte dürfen die notwendige Weiterentwicklung der S-Bahn jedoch nicht ersetzen.

Basel braucht beides: eine gute Feinerschliessung der Entwicklungsgebiete und ein leistungsfähiges S-Bahn-System mit einem zukunftsfähigen Bahnknoten.

Vorbehalte gegenüber unbefristetem Mehrwertsteuerpromille

Vorbehalte hat die FDP gegenüber der vorgeschlagenen unbefristeten Verlängerung des zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds. Der Bundesrat will damit bis 2045 rund 8 Milliarden Franken zusätzliche Einnahmen erzielen und macht wesentliche Teile des weiteren Bahnausbaus davon abhängig. Eine ursprünglich befristete Steuerfinanzierung darf jedoch nicht ohne vertiefte Prüfung dauerhaft weitergeführt werden.

Vor einem solchen Entscheid müssen die bestehenden Effizienzpotenziale ausgeschöpft werden. Dazu gehören eine konsequentere Priorisierung der Projekte, realistische Ausbaustandards und eine bessere Kostenkontrolle. Bei einem Investitionsprogramm dieser Grössenordnung darf nicht die zusätzliche Finanzierung der erste Schritt sein. Zunächst muss feststehen, welche Projekte tatsächlich erforderlich sind und wie sie möglichst wirtschaftlich umgesetzt werden können. Bleibt danach ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf bestehen, muss der Bundesrat transparent aufzeigen, wofür die zusätzlichen Mittel benötigt werden und weshalb andere Finanzierungsmöglichkeiten nicht ausreichen.

Fazit: Stossrichtung ist unterstützenswert, aber es braucht in wichtigen Punkten verbindlichere Zusagen

Insgesamt unterstützt die FDP Basel-Stadt die Stossrichtung von «Verkehr '45». Die stärkere Koordination der Verkehrsträger und die Priorisierung der Investitionen sind richtig. Für die Nordwestschweiz braucht es in wichtigen Punkten jedoch verbindlichere Zusagen.

Durchmesserlinie und Rheintunnel sind die beiden wichtigsten Vorhaben für die langfristige Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Basel und müssen entsprechend abgesichert werden. Ebenso dürfen S-Bahn- und Agglomerationsprojekte wie Neualschwil sowie die Erschliessung des Bachgrabens nicht auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in der Region Basel ist kein rein regionales Anliegen. Sie stärkt die Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts und damit letztlich die gesamte Schweiz.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Anliegen und bitten Sie, diese bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage zu berücksichtigen. Für Rückfragen oder einen vertieften Austausch zu den verkehrspolitischen Herausforderungen der Region Basel stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Tamara Hunziker
Präsidentin
FDP.Die Liberalen Basel-Stadt