

POSITIONSBEZUG

Nordwestschweizer Position zum Projekt «Verkehr '45, Teil Bahn»

5. Juni 2026

Die Nordwestschweizer Kantone würdigen grundsätzlich das Bestreben des Bundesrats, im Rahmen von «Verkehr '45» den Infrastrukturausbau aller drei Verkehrsträger Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr gezielt und koordiniert weiterzuentwickeln. Jedoch stellen sie speziell bei der Schiene grundsätzlichen Handlungsbedarf beim Prozess und dem Angebot sowie bei der Abstimmung mit der Nachfrage und der Raumplanung fest. Im Hinblick auf die bevorstehende Vernehmlassung zur Botschaft 2027 haben sie drei Forderungen zum Vorgehen und fünf Forderungen zu Entwicklungsschwerpunkten in der Nordwestschweiz an den Bundesrat.

Gestützt auf die Erwägungen und Beschlüsse der Nordwestschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV NWCH) richten die Nordwestschweizer Kantone folgende acht Forderungen an den Bundesrat:

I. Forderungen betreffend Vorgehen

Forderung 1. Methodisches Vorgehen

Der Planungsprozess ist zu klären und die künftigen Planungsgrundsätze für den Bahnausbau sind zu konsolidieren.

Beim Gutachten «Verkehr '45», welche das UVEK 2025 bei der ETH in Auftrag gegeben und gesteuert hat, orientierte sich der Prozess nahe an der Politik. Das von der schweizerischen BPUK und KöV in Auftrag gegebene Zusatzgutachten von Ende April 2026 weist auf einige kritische Punkte bezüglich Planungsverfahren hin. Es hinterfragt auch Grundsätze im ETH-Gutachten wie die bisherige Ausrichtung der Ausbauten auf Kapazität statt auf Beschleunigung. Mit einem vorgeschlagenen Paket von 24 Milliarden Franken in der Botschaft 2027 und angekündigten Massnahmen von über 8 Milliarden Franken in der Botschaft 2031 sind die Spielräume für die nächsten 20 bis 30 Jahre ausgeschöpft. Es ist daher aufzuzeigen, wie dennoch neue Grossprojekte in den Planungsprozess einfließen können, ohne den finanziellen Rahmen zu sprengen.

Forderung 2. Finanzierung

Mittel- bis langfristige Sicherstellung der Finanzierung des Unterhalts und Ausbaus über den Bahninfrastrukturfonds (BIF), die zu keinen weiteren Verzögerungen beim Bahnausbau aufgrund fehlender finanzieller Mittel führen darf.

Voraussetzung, dass die in «Verkehr '45» vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen realisiert werden, ist, dass genügend Mittel im BIF zur Verfügung stehen werden. Die unbefristete Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles ist deshalb unbedingt notwendig. Auch unter Beibehaltung des Mehrwertsteuerpromilles ist die Liquidität des BIF in den nächsten Jahren nicht mehr sichergestellt. Der Substanzerhalt wird immer mehr Mittel erfordern, so dass weniger für den Ausbau zur Verfügung stehen werden. Die Realisierung der für «Verkehr '45» vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen müsste deshalb zeitlich erstreckt werden. Eine Verzögerung lehnen die Nordwestschweizer Kantone entschieden ab.

Forderung 3. Angebotskonzept

Für die geplanten und zusätzlich notwendigen Infrastrukturmassnahmen braucht es ein Angebotskonzept, das gegenüber dem heutigen Angebot keine Verschlechterungen aufweist.

«Verkehr '45» fokussiert auf Infrastrukturmassnahmen, während bis jetzt noch kein abgestimmtes Angebotskonzept zu den Horizonten 2035 – 2045 vorliegt. Angebotskonzepte sind jedoch notwendige Grundlage, um den tatsächlichen Infrastrukturbedarf zu ermitteln und Fehlinvestitionen zu vermeiden. Generell müssen Angebot und Infrastrukturmassnahmen raumplanerisch aufeinander abgestimmt sein. Das bisher

vorliegende Angebotskonzept weist besonders im Mittelland und am Jurasüdfuss signifikante Verschlechterungen im Fern- und im Regionalverkehr gegenüber dem heutigen Angebot und den bisherigen Angebotskonzepten zum Horizont 2025 auf.

II. Wichtige Entwicklungsschwerpunkte in der Nordwestschweiz

Forderung 4. Mittellandachse

Die Planungen für die Weiterentwicklung der nationalen Ost-West-Achse, insbesondere im Raum Olten – Aarau – Zürich, sind mit höchster Priorität voranzutreiben, damit die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen mit der Botschaft 2031 beschlossen und umgesetzt werden können.

Der Heitersbergtunnel zwischen dem Limmat- und Reusstal ist heute einer der meistbefahrenen Abschnitte im schweizerischen Bahnnetz. Mit der Botschaft 2027 soll zusätzlich der Viertelstundentakt der IC Bern - Zürich und der Halbstundentakt der IR Basel – Zürich bis zum Zeithorizont 2035 eingeführt werden. Ausserdem gefährdet die beschränkte Leistungsfähigkeit des Heitersbergtunnels die Fahrplanstabilität im Falle von Störungen und Baustellen. Ziel muss es daher sein, diesen Engpass im schweizerischen Schienennetz zu entschärfen und die Redundanz im Bahnsystem zu erhöhen.

Forderung 5. Knoten Olten

Die Planungen, Projektierung und Ausführung erster Massnahmen zum Ausbau im Knoten Olten sind in die Botschaft 2027 aufzunehmen und weiterzuverfolgen.

Olten ist ein zentraler Knoten im gesamten Schweizer Bahnnetz. Die heutigen Anlagen reichen nicht mehr in der Masse aus, um künftig die Anforderungen bezüglich Sicherheit und Betriebsabwicklung in den Angebotskonzepten für die Horizonte 2035 und folgende zu erfüllen. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von Projekten, die eng voneinander abhängen und sich aufgrund deren Komplexität nur etappenweise und mittel- bis langfristig umsetzen lassen. Die hierfür notwendigen Massnahmen sind in den bisherigen Planungen erst teilweise berücksichtigt.

Forderung 6. Durchmesserlinie Basel

Die Vorprojektierung der Durchmesserlinie Basel ist unverzüglich anzugehen, damit eine erste Etappe des Vorhabens mit der Botschaft 2031 beschlossen und umgesetzt werden kann.

Die geplante Durchmesserlinie Basel wird das Rückgrat der trinationalen S-Bahn sein. Sie vernetzt die verschiedenen Teile der Agglomeration miteinander und ermöglicht in vielen Fällen direkte und kürzere Zugverbindungen über die Landesgrenzen hinaus. Dies ist eine Alternative zu den heute überlasteten Strassen. Von der Durchmesserlinie profitieren alle Verkehrsteilnehmenden in der Agglomeration Basel, vor allem Pendlerinnen und Pendler. Ebenso werden die beiden Basler Bahnhöfe entlastet. Von dieser Leistungssteigerung profitiert auch der internationale und nationale Fern- und Güterverkehr. Die Durchmesserlinie spielt somit eine Schlüsselrolle für die Weiterentwicklung des Bahnknotens Basel und auch des Schweizer Bahnnetzes.

Forderung 7. Neue Haltestellen

Neue Haltestellen, die bereits von den eidgenössischen Räten beschlossen worden sind, sind weiter zu projektieren und zu realisieren.

In der Nordwestschweiz sind in erster Priorität Dornach Apfelsee und Basel Neuallschwil davon betroffen.

Forderung 8. Angebotsverbesserungen bei den Schmalspurbahnen

Planungen von Infrastrukturmassnahmen bei den Schmalspurbahnen zwecks Anschlusssicherung als regionale Zu-/Abbringer ans Normalspurnetz und Angebotsverbesserungen in Form von inter-regionalen Verbindungen wie im Jura der «ArcExpress» La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont.

Als Zu- und Abbringer zum Normalspurnetz sind sie Teil einer Transportkette und für die Feinverteilung unerlässlich. Ausserdem verbinden Schmalspurbahnen regionale Zentren. Deshalb ist es unerlässlich, dass auch die notwendige Infrastruktur für die Schmalspurbahnen gesichert ist. Das Angebot der Schmalspurbahnen ist deshalb zusammen mit den erforderlichen Infrastrukturmassnahmen so bald wie möglich zu planen und zu projektieren. Neben diversen Bahnen im Mittelland und im Raum Basel steht auch der ArcExpress mit einer durchgängigen Verbindung La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont im Fokus.

Rückfragen

Regierungsrat Peter Hodel, Konferenzpräsident NWRK, peter.hodel@fd.so.ch

Regierungsrätin Esther Keller, Präsidentin KöV NWCH, esther.keller@bs.ch

Julia Stühlinger, Konferenzsekretärin NWRK, julia.stuehlinger@nwrk.ch, 075 400 71 63

Der **Nordwestschweizer Regierungskonferenz** (www.nwrk.ch) gehören als Mitglieder die Kantone Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Jura an. Die Konferenz bezweckt insbesondere die Entwicklung gemeinsamer Positionen und die Interessenvertretung für die Region gegenüber dem Bund, der Konferenz der Kantonsregierungen und anderen Regionen, die Bündelung des Auftritts in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und die Information und Koordination unter den Kantonen in der regionalen Zusammenarbeit und in kantonsübergreifenden Arbeitsgruppen.