



# Breite Unterstützung für Massnahmen gegen Ausweichverkehr

Das Strassennetz gilt als überlastet – doch der Handlungsdruck bleibt gering

## **Projektteam**

**Urs Bieri:** Co-Leiter

**Tobias Keller:** Projektleiter und Mitglied der Geschäftsleitung

**Corina Schena:** Projektleiterin

**Sara Rellstab:** Data Scientist

**Margret Tschanz:** Projektmitarbeiterin/ Administration

Bern, 30. Juni 2025

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>STIMMVERHALTEN</b> .....	<b>6</b>
2.1	Inhalt und Meinungsbildung .....	6
2.2	Soziodemografische Merkmale.....	8
2.3	Nutzung Verkehrsmittel und Stimmentscheid.....	10
<b>3</b>	<b>MOTIVE FÜR STIMMENTSCHIED</b> .....	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>BEWERTUNG VERKEHRSSITUATION</b> .....	<b>21</b>
4.1	Zufriedenheit mit der Verkehrssituation des MIV.....	21
4.2	Die Zufriedenheit mit dem ÖV .....	23
<b>5</b>	<b>VERKEHRSPOLITISCHE PERSPEKTIVEN</b> .....	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>FOKUS MUTTENZ, BIRSFELDEN UND OBERBASELBIET</b> .....	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>SYNTHESE</b> .....	<b>32</b>
<b>8</b>	<b>ANHANG</b> .....	<b>34</b>
8.1	gfs.bern-Team .....	34

# 1 Einleitung



Im Auftrag der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft hat das Forschungsinstitut gfs.bern eine Nachbefragung zur eidgenössischen Abstimmung über den Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen durchgeführt. Ziel der Studie war es einerseits, die Beweggründe für das Stimmverhalten im Kanton Basel-Landschaft besser zu verstehen, und andererseits Hinweise darauf zu erhalten, welche zukünftigen Verkehrsprojekte auf Zustimmung oder Ablehnung stossen könnten.

Am 24. November 2024 entschied die Schweizer Stimmbevölkerung über ein umfassendes Ausbauprojekt mehrerer Autobahnabschnitte. Zentraler Bestandteil des Projekts im Raum Basel war der geplante Rheintunnel. Während die Vorlage auf nationaler Ebene mit 52.7 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt wurde, zeigte sich im Kanton Basel-Landschaft ein anderes Bild: Hier wurde der Ausbauschnitt mit 53.5 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen.

Die Nachbefragung fokussiert auf die regionalen Besonderheiten dieser konträren Abstimmungsergebnisse. Sie liefert vertiefte Einblicke in die Haltung der Stimmberechtigten im Kanton Basel-Landschaft. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Vergleich zwischen den Gemeinden Muttenz und Birsfelden, die trotz räumlicher Nähe unterschiedliche Resultate zeigten (53.4 % vs. 35.7 % Ja-Stimmen).

Ziel der vorliegenden Analyse ist es, die Beweggründe für ein Ja oder Nein zur Vorlage zu verstehen und besser abschätzen zu können, unter welchen Bedingungen zukünftige Infrastrukturprojekte im Kanton Basel-Landschaft auf Akzeptanz stossen.

Tabelle 1: Methodische Details

<b>Auftraggeber</b>	Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion
<b>Grundgesamtheit</b>	Stimmberechtigte im Kanton BL
<b>Datenerhebung</b>	Online-Panel (via Polittrends) und CATI
<b>Art der Stichprobenziehung</b>	Nach Alter und Geschlecht geschichtete Zufallsstichprobe
<b>Befragungszeitraum</b>	vom 12. Februar bis am 6. März 2025
<b>Stichprobengrösse</b>	Total Befragte N = 1063 (n Panel = 264, n CATI = 799); Muttenz: n = 157 Birsfelden: n = 80
<b>Gewichtung</b>	Alter, Geschlecht, Alter/Geschlecht interlocked, Partei, Abstimmungsergebnis, bei CATI: RDD
<b>Stichprobenfehler</b>	±3.0 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit

©gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, April 2025

Tabelle 2: Stichprobenfehler

Ausgewählte statistische Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung		
Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50% zu 50%	20% zu 80%
N = 1'000	±3.2 Prozentpunkte	±2.5 Prozentpunkte
N = 600	±4.1 Prozentpunkte	±3.3 Prozentpunkte
N = 100	±10.0 Prozentpunkte	±8.1 Prozentpunkte
N = 50	±14.0 Prozentpunkte	±11.5 Prozentpunkte

Lesebeispiel: Bei rund 1'000 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 Prozent ±3.2 Prozentpunkte, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 Prozent ±2.5 Prozentpunkte. Dabei setzt man in der Umfrageforschung zumeist ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist.

©gfs.bern

## 2 Stimmverhalten

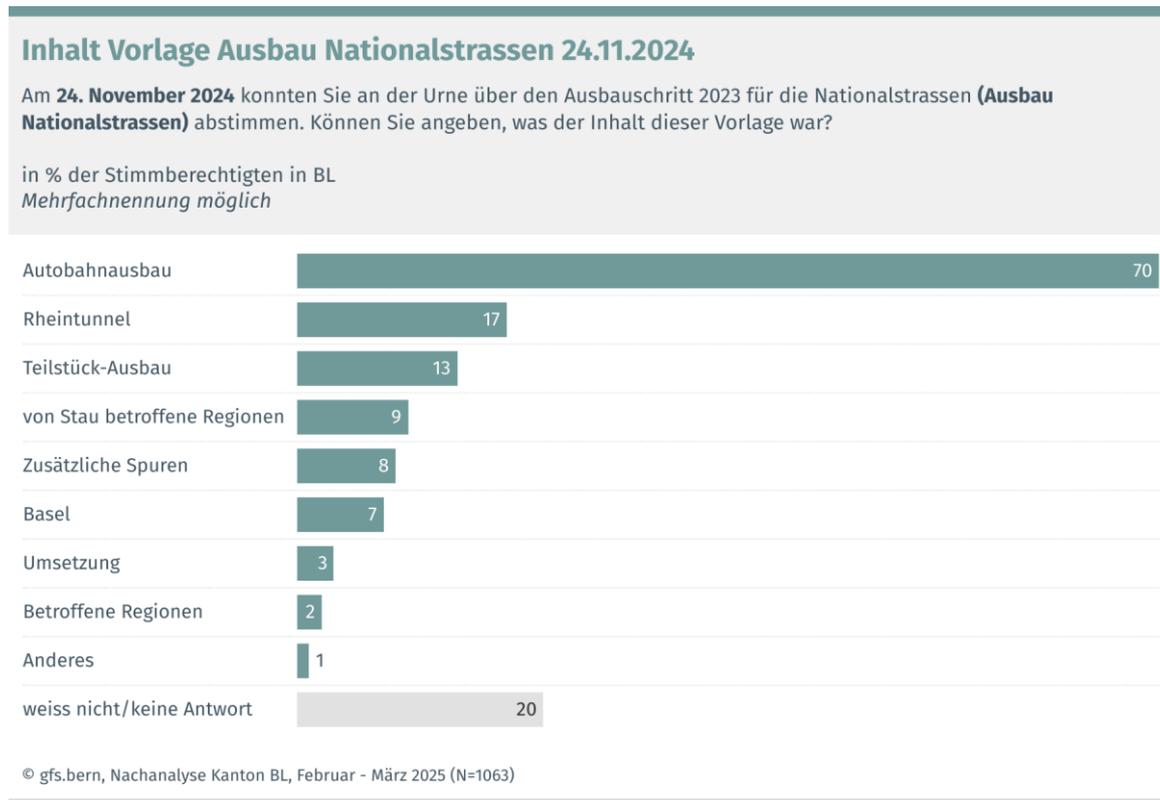
### 2.1 Inhalt und Meinungsbildung

Im Rahmen der Nachanalyse zur Abstimmung über den Ausbau der Nationalstrassen wurde die Stimmbevölkerung im Kanton Basel-Landschaft gefragt, ob sie den Inhalt der Vorlage benennen kann.

Die Ergebnisse zeigen ein klares Bild: Für eine deutliche Mehrheit stand der Autobahnausbau im Zentrum der Vorlage. 70 Prozent der Befragten nannten diesen Aspekt, was ihn mit grossem Abstand zum meistgenannten Stichwort macht.

An zweiter Stelle wurde der Rheintunnel genannt, der somit als regional relevantes Projekt wahrgenommen wurde (17%). Dahinter folgen der Ausbau einzelner Teilstücke (13%), Hinweise auf von Stau betroffene Regionen (9%), zusätzliche Fahrspuren (8%) und der Bezug zum Standort Basel (7%). Begriffe wie Umsetzung (3%) oder andere betroffene Regionen (2%) spielten hingegen eine deutlich untergeordnete Rolle. Rund ein Fünftel der Befragten konnte keine Angabe zum Inhalt machen oder sich nicht mehr daran erinnern (20%).

Grafik 1



Knapp zwei Drittel der Stimmberechtigten wussten, dass mit einem Nein zur Vorlage über den Ausbau der Nationalstrassen auch zentrale Projekte in der Region kaum mehr weiterverfolgt würden (62%). Demgegenüber gaben 28 Prozent an, nicht gewusst zu haben, dass bei einer Ablehnung sowohl der geplante 8-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst als auch das Projekt «Rheintunnel» faktisch gestoppt würden.



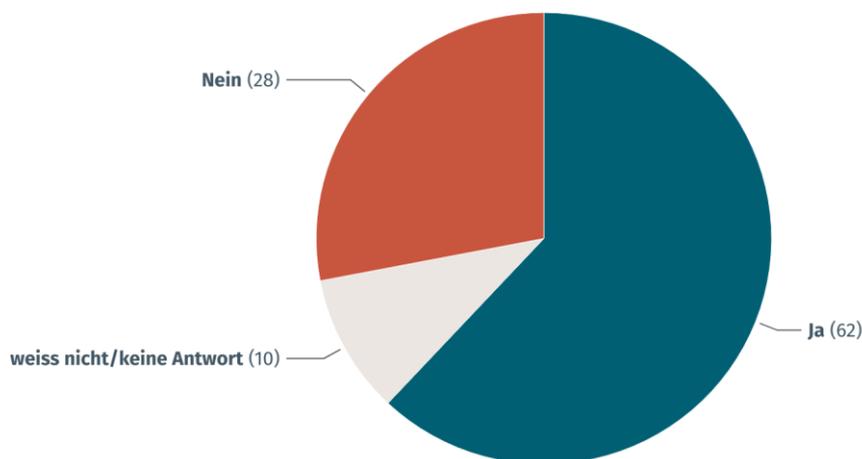
Diese Werte zeigen, dass das regionale Gewicht der Vorlage zwar einem grossen Teil der Bevölkerung bekannt war, ein Teil jedoch nicht über die konkreten Konsequenzen für den Kanton Basel-Landschaft informiert war. Insbesondere bei jüngeren Personen war dieses Wissen weniger stark verbreitet.

Grafik 2

### Bewusstsein Projekte im Kanton Baselland bei Ablehnung Ausbau Nationalstrassen

War Ihnen bewusst, dass bei einem "Nein" an der Abstimmung zum Ausbau Nationalstrassen im November 2024 das Projekt "8-Spur-Ausbau zwischen Hagnau und Augst" und das Projekt "Rheintunnel" kaum mehr weiterverfolgt werden?

in % der Stimmberechtigten in BL



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (N=1063)

Um sich über die Abstimmung zu informieren und sich eine Meinung zu bilden, wurden Zeitungen (Print oder Online) am stärksten genutzt (Mittelwert von 6,4 auf einer Skala von 0 bis 10). Diese Quelle stellt damit den wichtigsten Kanal für die Meinungsbildung dar. An zweiter Stelle folgt das Bundesbüchlein, das ebenfalls eine zentrale Rolle im Informationsverhalten spielt (6,0). Auch Abstimmungssendungen im Fernsehen oder Radio wurden vergleichsweise intensiv genutzt (5,5).

Deutlich weniger stark wurden Materialien von Parteien und Verbänden genutzt (4,3). Am seltensten kamen soziale Medien zum Einsatz (2,0). Insgesamt spielten sie im Meinungsbildungsprozess nur eine untergeordnete Rolle.



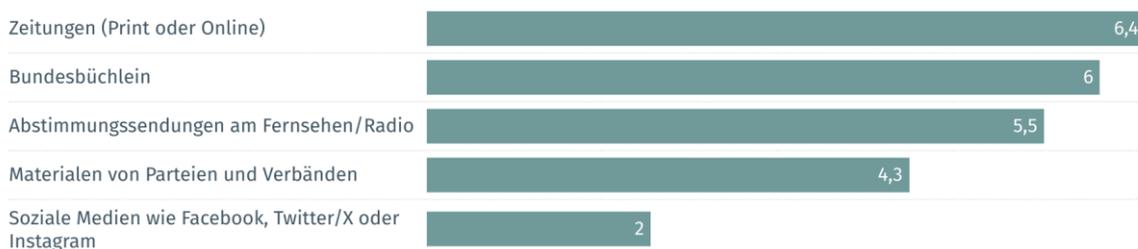
Bei der Nutzung der verschiedenen Kanäle zeigen sich zudem geschlechts- und altersabhängige Unterschiede. Männer nutzten tendenziell eher Zeitungen, während Frauen auf das Bundesbüchlein als Hauptinformationsquelle zurückgriffen. Ältere Personen informierten sich häufiger über Zeitungen und Abstimmungssendungen im Fernsehen oder Radio, währenddessen jüngere Personen soziale Medien zwar auf insgesamt tiefem Niveau, aber im Vergleich zu älteren Befragten etwas häufiger nutzten.

Grafik 3

### Nutzung Medien für Meinungsbildung

Auf einer Skala von 0 (gar nicht genutzt) bis 10 (sehr stark genutzt), wie stark haben Sie die folgenden Kanäle genutzt, um sich vor der Abstimmung zu informieren und eine Meinung zu bilden?

Stimmberechtigte in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben  
in Mittelwerten



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (n=846)

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Mehrheit wusste, worüber sie abzustimmen hat und was die Konsequenzen davon sein würden. Dies war bei den eher jüngeren Personen etwas weniger der Fall als bei den Älteren. Die Informationen zur Abstimmung erhielten sie insbesondere über traditionelle Medien wie die (Online-)Zeitung.

## 2.2 Soziodemografische Merkmale

Die Zustimmung zur Vorlage im Kanton Basel-Landschaft war nicht in allen Bevölkerungsgruppen gleich verteilt. Besonders auffällig war der Unterschied zwischen den Geschlechtern: Männer unterstützten den Ausbau der Nationalstrassen deutlich häufiger als Frauen. Während die Männer die Vorlage mit klarer Mehrheit unterstützten, sprachen sich die Frauen mehrheitlich dagegen aus. Dieses Muster zeigte sich bereits in der VOX-Analyse auf nationaler Ebene und lässt sich nun auch im Kanton Basel-Landschaft nachweisen. Auch beim Alter zeigten sich gewisse Abstufungen: Mit zunehmendem Alter wuchs die Zustimmung leicht an. Diese Unterschiede sind jedoch vernachlässigbar klein.

Eindeutiger war der Zusammenhang mit der Einkommenssituation: Je höher das Einkommen, desto grösser die Zustimmung. Während Personen mit hohem Einkommen den Ausbau grossmehrheitlich unterstützten, zeigten sich Befragte mit geringerem Einkommen deutlich zurückhaltender. Noch stärker war die Differenz bei der Parteisympathie: Wer mit der Mitte, der FDP oder der SVP sympathisiert, unterstützte die Vorlage mit grosser Mehrheit. Bei den Anhänger:innen der SP, der Grünen und der GLP überwog hingegen die Ablehnung.

Grafik 4

### Ja-Anteil Ausbau Nationalstrassen nach demografischen Gruppen

Wie haben Sie beim Ausbau Nationalstrassen abgestimmt?

in % der Stimmberechtigten in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben, Ja-Anteil

● Ja-Anteil

**Total**

Total



**Geschlecht**

Männlich

Weiblich



**Alter**

18-39-Jährige

40-64-Jährige

65 Jahre und mehr



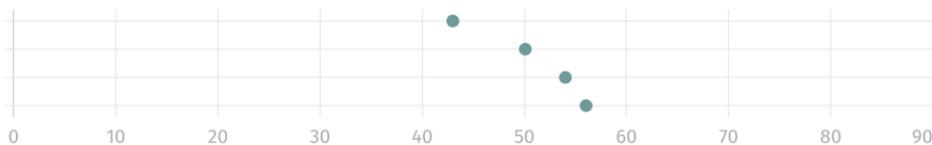
**Einkommen**

einkommenschwach

untere Mitte

obere Mitte

einkommensstark



**Partei**

GRÜNE Schweiz

SP

GLP

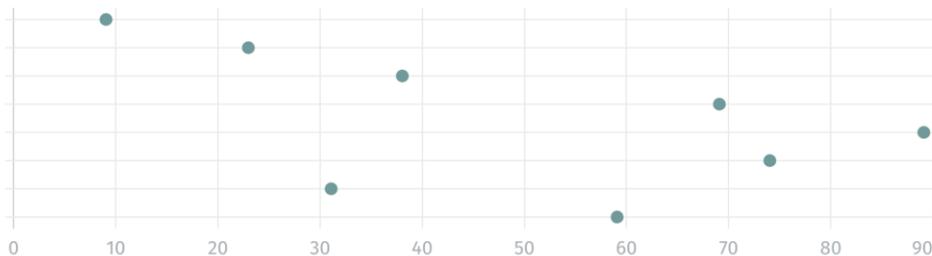
Die Mitte

FDP

SVP

andere Partei

keine Partei



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025



Insgesamt zeigt sich hierbei, dass vor allem Männer, einkommensstarke respektive Personen von der politischen Mitte bis nach «rechts» vermehrt ein Ja eingelegt haben.

## 2.3 Nutzung Verkehrsmittel und Stimmentscheid

Neben den demografischen Merkmalen zeigt sich auch beim genutzten Verkehrsmittel ein Zusammenhang mit dem Stimmentscheid. Unter den Ja-Stimmenden gaben 44 Prozent an, hauptsächlich mit dem Auto oder Motorrad zu pendeln. Bei den Nein-Stimmenden trifft dies nur auf 16 Prozent zu. Umgekehrt verhält es sich bei den Nutzenden des öffentlichen Verkehrs. In dieser Gruppe lehnten 37 Prozent die Vorlage ab, während lediglich 20 Prozent dafür stimmten. Ein ähnliches Muster zeigt sich bei den Personen, die mit dem Velo pendeln. Sie standen der Vorlage tendenziell eher kritisch gegenüber. Bei jenen Personen, die nicht pendeln, hielten sich Befürwortende und Gegner:innen der Vorlage in etwa die Waage.



Personen, die stärker auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind, stimmten tendenziell eher für den Ausbau der Nationalstrassen. Umgekehrt lehnten Befragte, die bevorzugt den öffentlichen Verkehr oder das Velo nutzen, die Vorlage häufiger ab. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (31%) und des Autos/Motorrads (29%) liegt insgesamt auf einem ähnlichen Niveau. Das Velo wird etwas weniger genutzt (14%). Rund ein Viertel gibt an, nicht zu pendeln (24%).

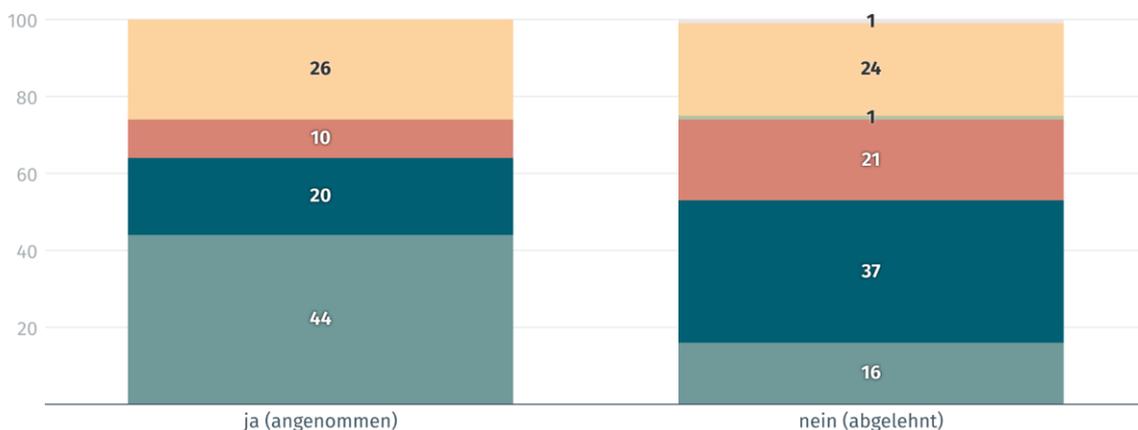
Grafik 5

### Genutztes Verkehrsmittel beim Pendeln nach Abstimmungsverhalten beim Ausbau Nationalstrassen

Pendeln Sie zwischen zwei Orten regelmässig? Wenn ja, welches Verkehrsmittel nutzen Sie dazu hauptsächlich?

in % der Stimmberechtigten in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben

■ Auto/Motorrad ■ Öffentlicher Verkehr ■ Velo ■ Anderes Verkehrsmittel (z.B. E-Trottinett) ■ Ich pendle nicht ■ weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (n=804), sig., Cramér's V = 0.32

Nicht nur das genutzte Verkehrsmittel zum Pendeln, sondern auch die Häufigkeit der Autonutzung steht tendenziell in Zusammenhang mit dem Stimmverhalten. Personen, die der Vorlage zugestimmt haben, nutzen das Auto deutlich häufiger als jene, die sie abgelehnt haben.

35 Prozent der Ja-Stimmenden geben an, täglich das Auto zu nutzen und weitere 45 Prozent tun dies mehrmals pro Woche. Insgesamt nehmen somit 80 Prozent dieser Gruppe das Auto mindestens mehrmals pro Woche in Anspruch. Bei den Nein-Stimmenden zeigt sich ein gegenteiliges Bild. Nur 9 Prozent dieser Gruppe nutzen täglich das Auto, zusätzliche 30 Prozent mehrmals pro Woche. Der Anteil regelmässiger Autofahrer:innen liegt damit bei 39 Prozent und ist somit weniger als halb so hoch wie bei den Ja-Stimmenden.



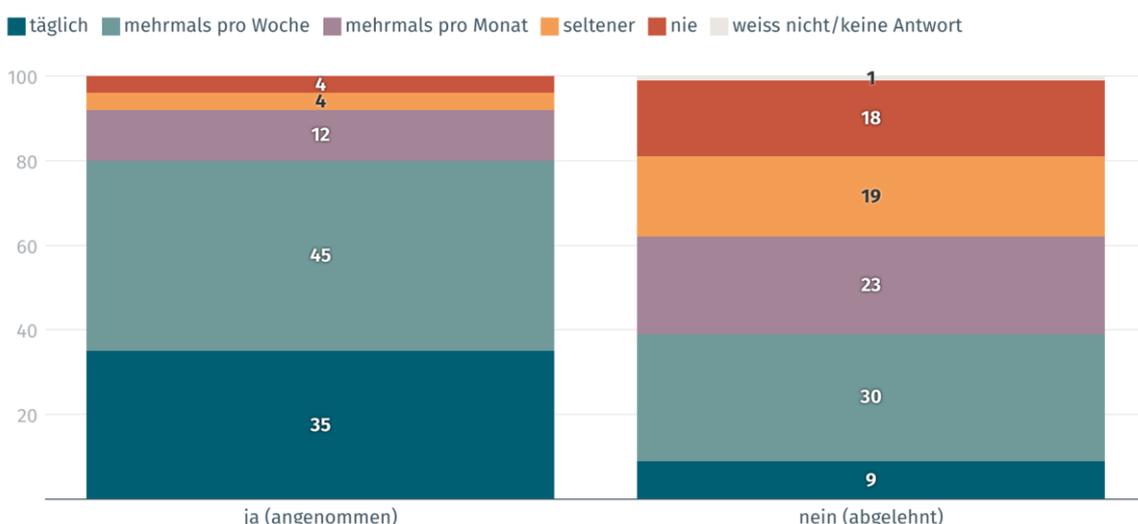
Über alle Befragten hinweg nutzen 57 Prozent das Auto mindestens mehrmals pro Woche. Männer greifen tendenziell häufiger auf das Auto zurück als Frauen. Auch Personen, die sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr als auch mit dem öffentlichen Verkehr unzufrieden sind, verwenden das Auto vermehrt. Zudem zeigt sich, dass Sympathisierende der Mitte, der FDP und der SVP das Auto ebenfalls häufiger nutzen.

Grafik 6

### Häufigkeit Nutzung Auto nach Abstimmungsverhalten beim Ausbau Nationalstrassen

Wie oft nutzen Sie Ihr/ein Auto?

in % der Stimmberechtigten in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (n=804), sig., Cramér's V = 0.45

Auch die Stauwahrnehmung scheint einen Einfluss auf den Stimmentscheid gehabt zu haben. Personen, die der Meinung sind, dass es im Kanton Basel-Landschaft zu oft zu Staus kommt, haben tendenziell eher für die Vorlage gestimmt.



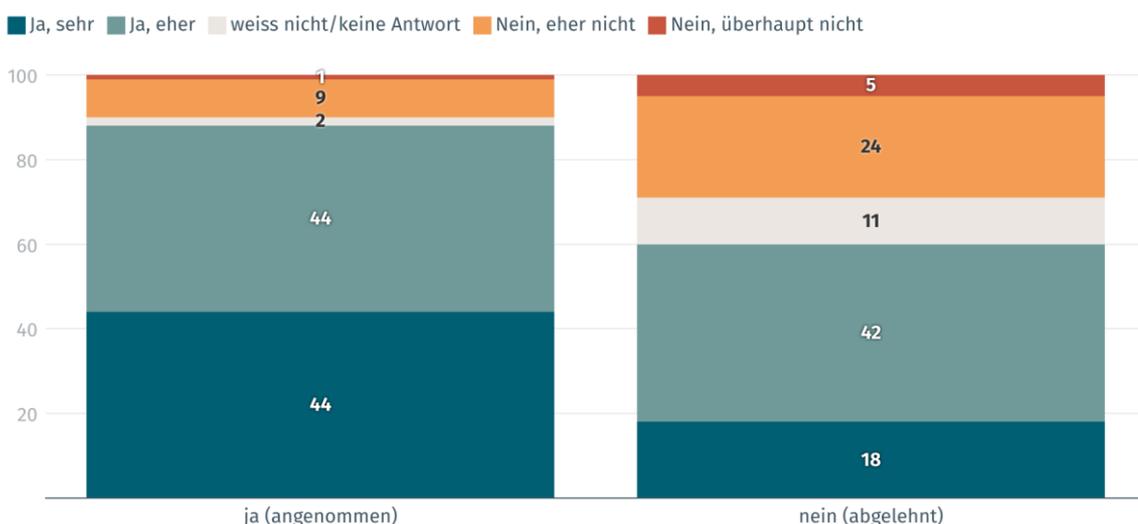
Insgesamt sind knapp drei Viertel der Befragten der Meinung, dass es zu oft Staus im Kanton Basel-Landschaft gibt. Unter den Personen, die mit dem motorisierten Individualverkehr unzufrieden sind, ist diese Meinung besonders stark vertreten. Dennoch führt diese Einschätzung nur bedingt zur Wahrnehmung eines akuten Handlungsbedarfs.

Grafik 7

### Häufigkeit von Staus im Kanton Basel-Landschaft nach Abstimmungsverhalten beim Ausbau Nationalstrassen

Finden Sie, dass es im Kanton Basel-Landschaft zu oft Staus gibt?

in % der Stimmberechtigten in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben



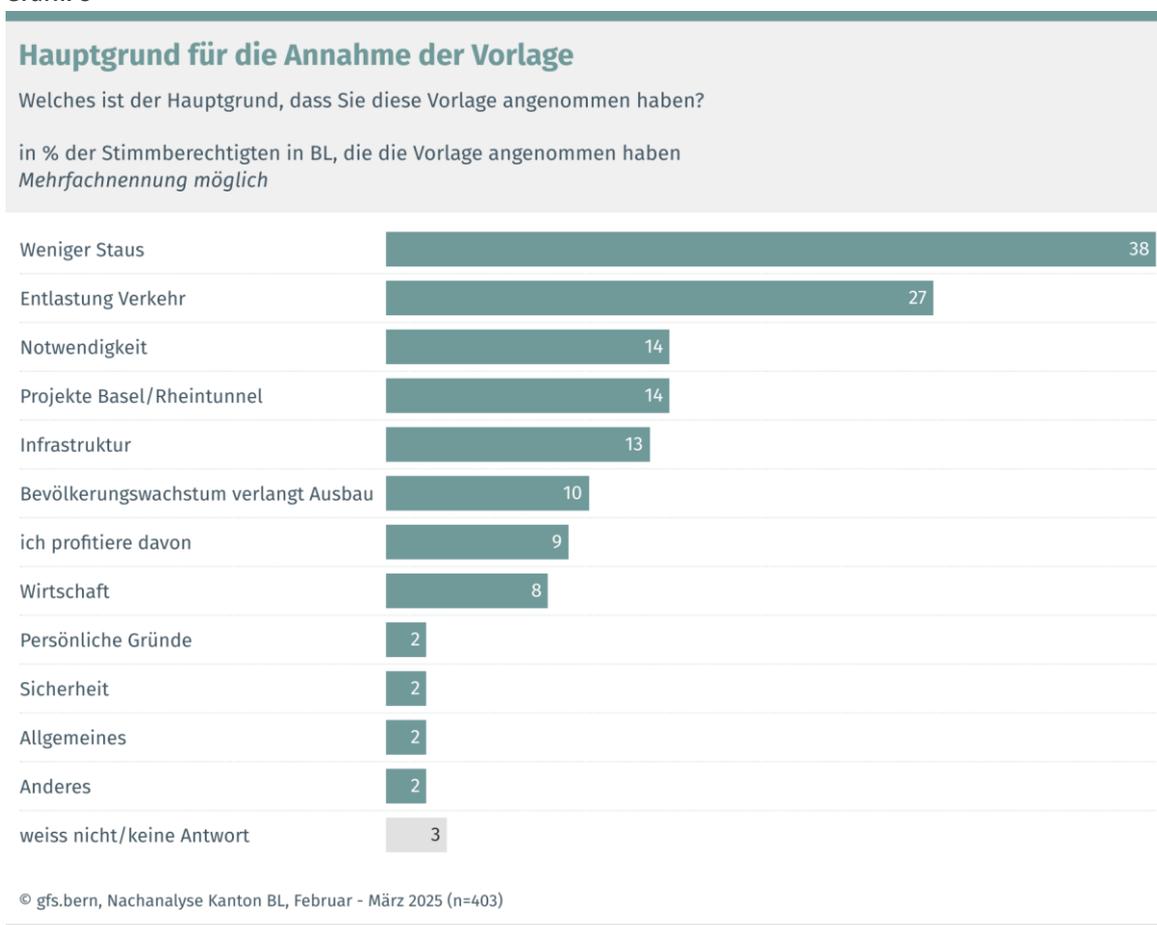
© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (n=804), sig., Cramér's V = 0.37

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Problemdruck zwar wahrgenommen wurde, jedoch für viele Betroffene nicht stark genug war, um ein Ja in die Urne zu legen. Jene, die der Vorlage zustimmten, waren vor allem Personen, die das Auto auch regelmässig nutzen.

### 3 Motive für Stimmentscheid

Warum wurde im Kanton Basel-Landschaft mehrheitlich Ja gestimmt? Die Antworten auf diese Frage kreisten vor allem um ein Thema: Stauminimierung und Verkehrsentlastung. Für viele war die Aussicht auf weniger Staus das wichtigste Argument (38%). Weitere 27 Prozent nannten die generelle Entlastung des Verkehrs. Auch der Hinweis auf die Notwendigkeit des Ausbaus (14%) und der Bezug zu regionalen Projekten wie dem Rheintunnel (14%) spielten eine zentrale Rolle. Verbesserungen der Infrastruktur (13%) sowie wachsender Mobilitätsbedarf infolge des Bevölkerungswachstums (10%) wurden ebenfalls als Gründe für ein Ja genannt. Verkehrsfluss, Zukunftssicherung und regionale Entlastung waren somit die Leitmotive der Befürwortenden.

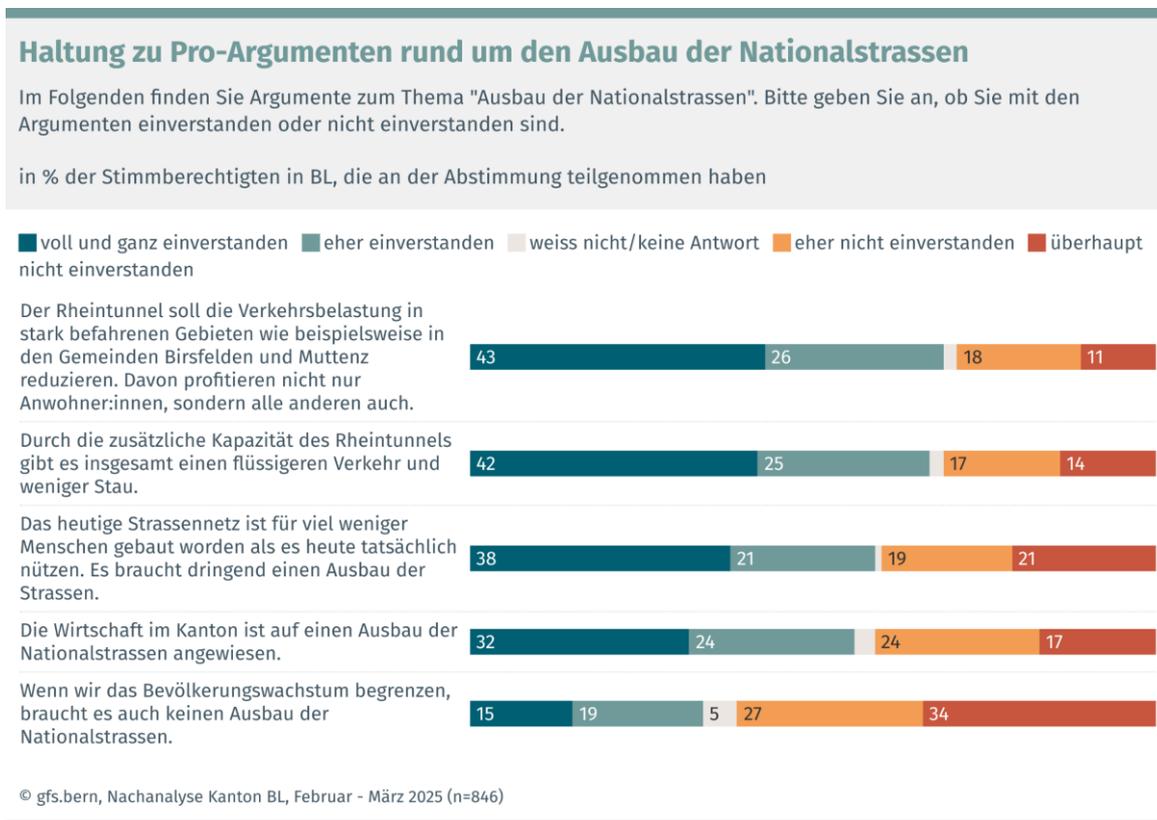
Grafik 8



Die Pro-Argumente zum Ausbau der Nationalstrassen stossen auf viel Zuspruch. Beispielsweise wurde dem Rheintunnel ein grosses **ENTLASTUNGSPOTENZIAL** zugeschrieben: 69 Prozent unterstützten das Argument, dass der Tunnel die Verkehrsbelastung in stark belasteten Gebieten wie Muttenz und Birsfelden reduzieren würde und davon letztendlich alle profitieren. Doch gerade zwischen diesen beiden Gemeinden zeigten sich Unterschiede: Während Muttenz den Nutzen mehrheitlich bejahte, war die Skepsis in Birsfelden deutlich ausgeprägter.

Insgesamt stimmten Männer und Personen mittleren Alters aus dem Kanton Basel-Landschaft dieser Aussage tendenziell häufiger zu. Eine weitere, stark diskutierte Annahme lautete: **MEHR KAPAZITÄT FÜHRT ZU WENIGER STAU**. Rund zwei Drittel der Befragten stimmten dieser Aussage zu (67%), allerdings mit klarer Lagertrennung. Während die Befürwortenden darin ein zentrales Argument sahen, lehnten die Gegner:innen diese Logik überwiegend ab. Auch in den Gemeinden Birsfelden und Muttenz wurde diese Aussage unterschiedlich bewertet: Während Personen aus Muttenz dieses Argument mehrheitlich unterstützten, zeigten sich die Personen aus Birsfelden skeptischer. Darüber hinaus unterstützten Männer und Personen, die mit dem motorisierten Individualverkehr aktuell unzufrieden sind, dieses Argument verhältnismässig öfter. Auch jenseits des konkreten Projekts wurden strukturelle Fragen gestellt: 59 Prozent sind überzeugt, dass **DAS HEUTIGE STRASSENNETZ FÜR EINE VIEL KLEINERE BEVÖLKERUNG GEBAUT** wurde – und ein Ausbau deshalb notwendig sei. Dieses Argument fand unter den Befürwortenden besonders grossen Zuspruch (94%). Auch diesem Argument stimmten Männer und Personen, die mit dem motorisierten Individualverkehr aktuell unzufrieden sind, öfters zu. Ebenfalls spielten **WIRTSCHAFTLICHE ÜBERLEGUNGEN** eine Rolle: 56 Prozent stimmten zu, dass die Wirtschaft im Kanton auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen sei. Besonders stark vertreten war diese Meinung im politischen Zentrum und rechts davon. Eher zurückhaltend fiel die Zustimmung zum Argument aus, wonach das Bevölkerungswachstum zwingend einen Ausbau der Nationalstrassen erfordere: Nur 34 Prozent stimmten dem zu.

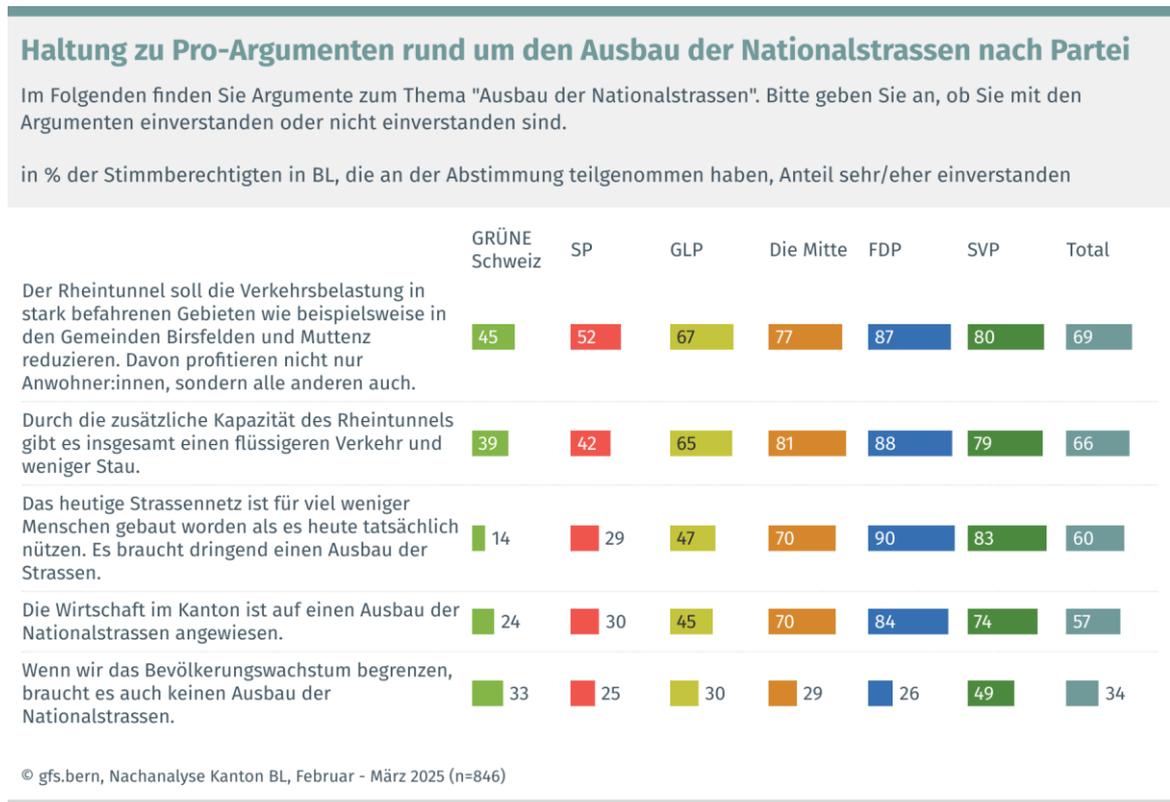
Grafik 9



Zwischen den politischen Lagern zeigen sich deutliche Unterschiede in der Zustimmung zu den Pro-Argumenten. Während die Sympathisierenden der Mitte, der FDP und SVP die Argumente klar unterstützen, lehnen die Anhänger:innen der Grünen und der SP die Pro-Argumente deutlich ab. Die Sympathisierenden der GLP nehmen eine mittlere Position mit einer leicht unterstützenden Tendenz ein.

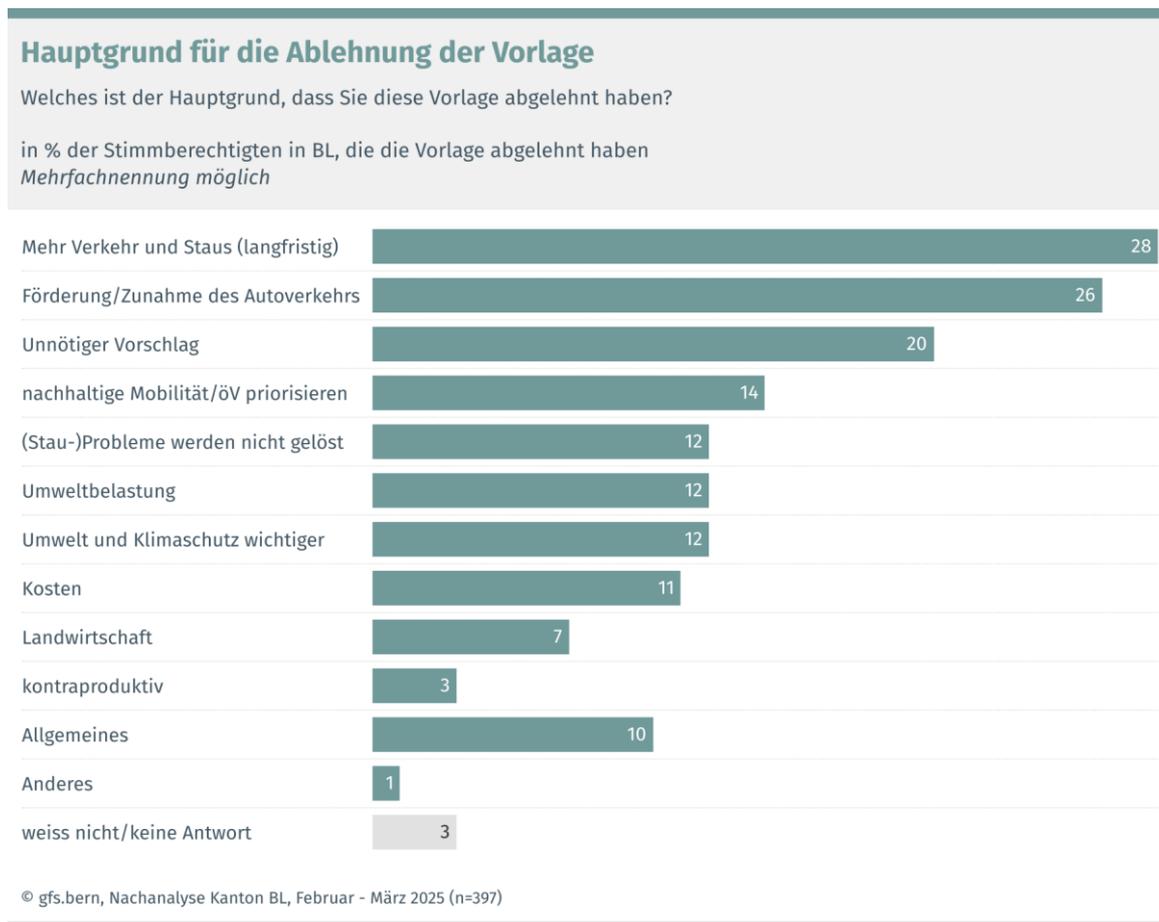
Die Verknüpfung von Bevölkerungswachstum und Autobahnausbau, die weder ein klares Pro- noch ein klares Contra-Argument darstellt, wird parteiübergreifend eher kritisch bewertet. Selbst bei der SVP sind lediglich 49 Prozent der Ansicht, dass bei einer Begrenzung des Bevölkerungswachstums kein Ausbau der Nationalstrassen notwendig wäre.

Grafik 10



Die Gegenseite argumentierte diametral: Der Ausbau werde langfristig zu mehr Verkehr und Staus führen – dieser Kritikpunkt wurde von 28 Prozent als Hauptgrund für ein Nein genannt. 26 Prozent lehnten die Förderung des Autoverkehrs grundsätzlich ab. Weitere 20 Prozent sahen schlicht keinen Bedarf für das Vorhaben. Auch die ökologische Perspektive prägte das Nein-Lager: Der Wunsch nach Förderung nachhaltiger Mobilität (14%), die Kritik an der Wirkungslosigkeit der Massnahmen gegen bestehende Stau-probleme (12%) sowie Umweltbelastung (12%) wurden häufig genannt. Kostenbedenken spielten mit 11 Prozent ebenfalls eine Rolle. Zusammengefasst lautete der Tenor der Ablehnenden «mehr Strassen, mehr Probleme».

Grafik 11



Der geplante Rheintunnel bewegte die Gemüter – nicht nur als Infrastrukturprojekt, sondern auch als Projekt mit unmittelbaren Auswirkungen auf den Alltag. 78 Prozent der Befragten stimmten der Einschätzung zu, dass die **ZEHNJÄHRIGE BAUPHASE MIT ERHEBLICHEN VERKEHRSBEHINDERUNGEN UND ZUSÄTZLICHEM AUSWEICHVERKEHR ZULASTEN DER QUARTIERE** einhergehen würde. Diese Sorge teilten nicht nur Gegner:innen der Vorlage, sondern auch eine Mehrheit der Befürwortenden. Ebenso sprachen sich Frauen häufiger für dieses Argument aus. Die Frage, **OB MEHR STRASSEN ZU MEHR VERKEHR FÜHREN**, wurde ebenfalls unter den Contra-Argumenten aufgegriffen. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten waren der Meinung, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr führen (53%). Insbesondere Frauen sowie Personen, die weniger häufig mit dem Auto unterwegs oder zufrieden mit dem

motorisierten Individualverkehr sind, haben diese Aussage vermehrt unterstützt. Darüber hinaus sehen 51 Prozent der Befragten einen **WIDERSPRUCH ZU DEN KLIMAZIELEN DER SCHWEIZ**, wobei Frauen diesem Argument häufiger zustimmten. Zudem standen die finanziellen Dimensionen des Projekts zur Diskussion: Rund die Hälfte hielt die **GEPLANTEN INVESTITIONEN FÜR ÜBERTRIEBEN ODER FEHLGELEITET** (50%). Frauen äusserten sich hier besonders kritisch (60%), Männer zeigten sich zurückhaltender (41%). Regionale Unterschiede sind ebenfalls vorhanden: Personen aus Birsfelden äusserten sich tendenziell zurückhaltender gegenüber der geplanten Grossinvestition – insbesondere im Vergleich zu benachbarten Gemeinden wie Muttenz. Ein weiteres Spannungsfeld betraf die Frage nach der regionalen Fairness: 48 Prozent stimmten der Aussage zu, dass primär die Stadt Basel und ihre direkten Nachbargemeinden vom Ausbau profitieren würden. 45 Prozent widersprachen.

Grafik 12

### Haltung zu Contra-Argumenten rund um den Ausbau der Nationalstrassen

Im Folgenden finden Sie Argumente zum Thema "Ausbau der Nationalstrassen". Bitte geben Sie an, ob Sie mit den Argumenten einverstanden oder nicht einverstanden sind.

in % der Stimmberechtigten in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben

■ voll und ganz einverstanden ■ eher einverstanden ■ weiss nicht/keine Antwort ■ eher nicht einverstanden ■ überhaupt nicht einverstanden

Während der voraussichtlich zehnjährigen Bauzeit des Rheintunnels ist mit erheblichem Baulärm und Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Zusätzlich wird Ausweichverkehr die Quartiere belasten.



Der Rheintunnel soll die Autobahnkapazität erweitern. Erfahrungen zeigen jedoch, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr und somit mehr Stau führen.



Der Ausbau widerspricht den Klimazielen der Schweiz, da er zu erhöhten CO2-Emissionen und Umweltbelastungen führt.



Die geschätzten Kosten von 2,59 Milliarden Franken für den Rheintunnel binden finanzielle Mittel. Diese wären anderswo besser investiert.



Mit dem Rheintunnel werden vor allem die Stadt Basel und die (direkt betroffenen) Nachbargemeinden entlastet. Die restlichen Gemeinden profitieren davon viel zu wenig.



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (n=846)

Bei der Bewertung der Contra-Argumente zeigen sich ebenfalls klare Unterschiede zwischen den Parteipräferenzen. Anhänger:innen der Grünen, der SP und der GLP stimmten den meisten Contra-Argumenten deutlich häufiger zu als Personen aus dem bürgerlichen Lager.

Eine Ausnahme bildet das Argument, dass während der voraussichtlich zehnjährigen Bauzeit des Rheintunnels erhebliche Verkehrsbehinderungen und zusätzliche Belastungen der Quartiere zu erwarten seien. Dieses Argument wird parteiübergreifend klar unterstützt. Deutlich ausgeprägter sind die Differenzen bei der Einschätzung, dass zusätzliche Strassenkapazitäten mehr Verkehr und damit letztlich mehr Stau verursachen. Eine klare Mehrheit der Sympathisierenden der Grünen (93%), der SP (75%) und der GLP (82%) teilen diese kritische Sichtweise. Hingegen widersprechen die Anhänger:innen der Mitte (45%), der FDP (19%) und der SVP (36%) diesem Argument. Auch das Argument, dass der Ausbau den Klimazielen der Schweiz widerspreche und zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Umweltbelastungen führe, wird von etwa drei Vierteln der Grünen (75%) und der SP (77%) sowie von rund zwei Dritteln der GLP-Anhänger:innen (67%) unterstützt. Im bürgerlichen Lager hingegen fällt die Zustimmung deutlich geringer aus. Bei der Bewertung der hohen Baukosten zeigt sich ein ähnliches Muster. Das Argument, dass vor allem Basel und die angrenzenden Gemeinden vom Rheintunnel profitieren würden, während andere Regionen weniger Nutzen hätten, wird parteiübergreifend etwas ausgewogener beurteilt. Zwar stimmen Anhänger:innen der Grünen und der SP diesem Argument knapp mehrheitlich zu, doch sind die Unterschiede im Vergleich zu anderen Contra-Argumenten weniger ausgeprägt.

Grafik 13

### Haltung zu Contra-Argumenten rund um den Ausbau der Nationalstrassen nach Partei

Im Folgenden finden Sie Argumente zum Thema "Ausbau der Nationalstrassen". Bitte geben Sie an, ob Sie mit den Argumenten einverstanden oder nicht einverstanden sind.

in % der Stimmberechtigten in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben, Anteil sehr/eher einverstanden

	GRÜNE Schweiz	SP	GLP	Die Mitte	FDP	SVP	Total
Während der voraussichtlich zehnjährigen Bauzeit des Rheintunnels ist mit erheblichem Baulärm und Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Zusätzlich wird Ausweichverkehr die Quartiere belasten.	91	87	78	84	64	68	77
Der Rheintunnel soll die Autobahnpkapazität erweitern. Erfahrungen zeigen jedoch, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr und somit mehr Stau führen.	93	75	82	45	19	36	53
Der Ausbau widerspricht den Klimazielen der Schweiz, da er zu erhöhten CO <sub>2</sub> -Emissionen und Umweltbelastungen führt.	75	77	67	45	28	33	51
Die geschätzten Kosten von 2,59 Milliarden Franken für den Rheintunnel binden finanzielle Mittel. Diese wären anderswo besser investiert.	90	69	53	43	25	34	49
Mit dem Rheintunnel werden vor allem die Stadt Basel und die (direkt betroffenen) Nachbargemeinden entlastet. Die restlichen Gemeinden profitieren davon viel zu wenig.	57	50	44	39	44	48	48

© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (n=846)

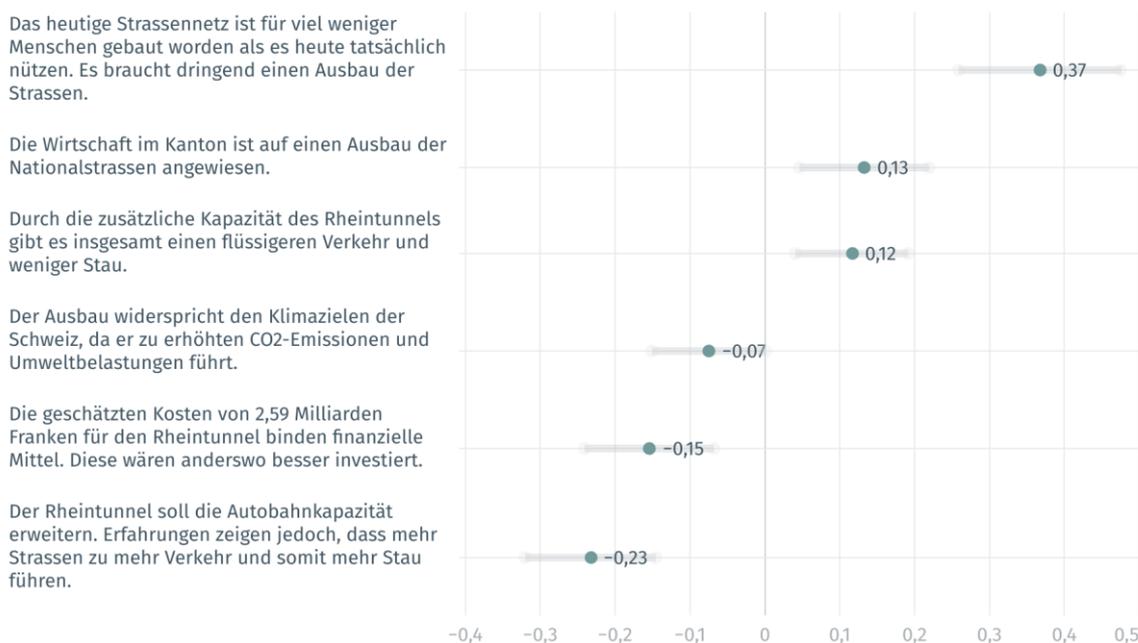
Um den Einfluss einzelner Argumente auf die Abstimmung zum Ausbau der Nationalstrassen im Kanton Basel-Landschaft besser zu verstehen, wurde eine Regressionsanalyse durchgeführt. Dabei wurde berechnet, wie stark die Zustimmung zu einem bestimmten Argument die Wahrscheinlichkeit erhöht oder senkt, dass eine Person Ja gestimmt hat.

Grafik 14

### Einfluss Argumente auf die Wahrscheinlichkeit der Annahme des Ausbaus Nationalstrassen

Lesebeispiel: Menschen, die finden, dass das heutige Strassennetz für eine viel kleinere Kapazität gebaut worden ist, haben eine 37 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, die den Ausbau der Nationalstrassen anzunehmen (alle anderen Faktoren konstant).

Stimmberechtigte ab 18 Jahren in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (n = 725). Keine zusätzlichen Kontrollvariablen. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

#### Argumente mit **POSITIVEM EINFLUSS** auf die Zustimmung:

- Wer findet, dass das heutige Strassennetz für weniger Nutzer:innen gebaut wurde und deshalb ausgebaut werden muss, hat eine um 37 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, der Vorlage zuzustimmen.
- Die Ansicht, die Wirtschaft im Kanton sei auf den Ausbau angewiesen, erhöht die Zustimmungschance um 13 Prozentpunkte.
- Auch das Argument, der Rheintunnel bringt flüssigeren Verkehr und weniger Stau, ist mit 12 Prozentpunkten mehr Zustimmung verbunden.

Argumente mit **NEGATIVEM EINFLUSS** auf die Zustimmung:

- Wer überzeugt ist, dass mehr Autobahnkapazität langfristig mehr Verkehr und Stau verursacht, hat eine 23 Prozentpunkte tiefere Wahrscheinlichkeit, die Vorlage anzunehmen.
- Die Meinung, dass die finanziellen Mittel besser anderweitig investiert wären, senkt die Zustimmung um 15 Prozentpunkte.
- Das Argument, der Ausbau widerspreche den Klimazielen, reduziert die Annahmewahrscheinlichkeit um 7 Prozentpunkte.

**INSGESAMT:** Der Stimmentscheid wurde vor allem durch die Wahrnehmung eines hohen Staudrucks, das Vertrauen in infrastrukturelle Verbesserungen und wirtschaftliche Argumente geprägt. Ausschlaggebend für ein Ja waren eine starke Bindung an das Auto sowie die Erwartung einer regionalen Entlastung. Frauen, ökologisch sensibilisierte Personen und Gegner:innen des motorisierten Individualverkehrs tendierten hingegen eher zu einem Nein, wobei ökologische, finanzielle und verkehrspolitische Bedenken im Vordergrund standen. Letztlich spiegelte der Stimmentscheid einen Zielkonflikt zwischen Verkehrsfluss und Umweltbelangen wider, wobei der regionale Nutzen aus Sicht vieler Stimmberechtigter die möglichen Nachteile überwog.

## 4 Bewertung Verkehrssituation

Trotz des Ja im Kanton Basel-Landschaft werden die regionalen Projekte nicht fortgeführt, weil schweizweit insgesamt eine Mehrheit Nein gestimmt hat. Da die Probleme aber weiterhin bestehen, muss eruiert werden, in welche Richtung zukünftige Projekte konzipiert werden können. Um besser zu verstehen, welche zukünftigen Ideen unterstützt werden würden, wurden im zweiten Teil der Befragung zuerst Fragen zur aktuellen Verkehrssituation gestellt und danach verschiedene Szenarien vorgeschlagen.

### 4.1 Zufriedenheit mit der Verkehrssituation des MIV

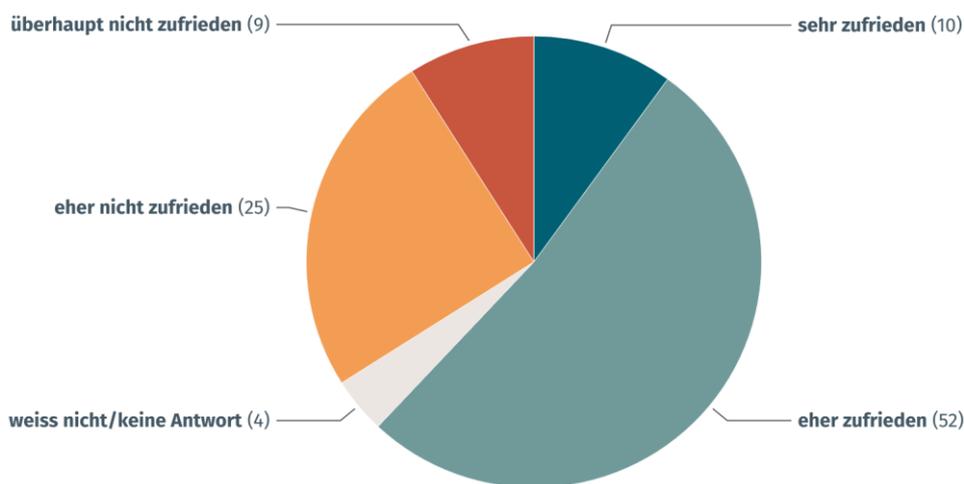
Eine klare Mehrheit der Stimmberechtigten im Kanton Basel-Landschaft zeigt sich mit der aktuellen Verkehrssituation im motorisierten Individualverkehr grundsätzlich zufrieden. 62 Prozent der Befragten gaben an, eher bis sehr zufrieden zu sein. Demgegenüber steht rund ein Drittel, der Unzufriedenheit signalisiert: 34 Prozent sind eher nicht bis überhaupt nicht zufrieden.

Grafik 15

#### Zufriedenheit mit der Verkehrssituation rund um den motorisierten Individualverkehr im Kanton Basel-Landschaft

Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation rund um den motorisierten Individualverkehr (z.B. Auto, Motorrad) im Kanton Basel-Landschaft?

in % der Stimmberechtigten in BL



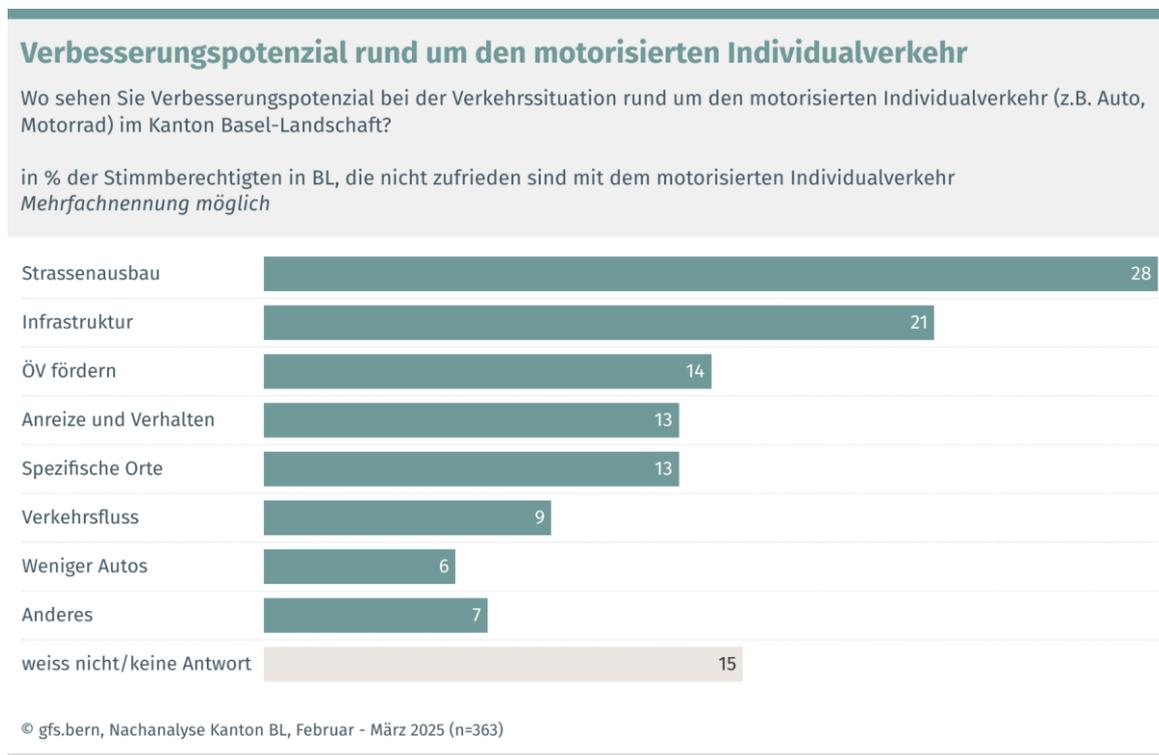
© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (N=1063)



Die Zufriedenheit mit dem motorisierten Individualverkehr unterscheidet sich zudem nur gering zwischen jenen, die mehrmals pro Woche mit dem Auto unterwegs sind (60% zufrieden), und jenen, die das Auto seltener nutzen (66%).

Unter den Stimmberechtigten im Kanton Basel-Landschaft, die mit der aktuellen Verkehrssituation im motorisierten Individualverkehr unzufrieden sind, zeigt sich ein deutliches Bild bezüglich gewünschter Verbesserungen. Am häufigsten wurde ein gezielter Strassenausbau als Lösung genannt: 28 Prozent der Unzufriedenen sehen darin das grösste Potenzial zur Verbesserung. Auch allgemeine infrastrukturelle Anpassungen wurden vielfach genannt (21%), was auf ein Bedürfnis nach umfassender Modernisierung und Instandhaltung hindeutet.

Grafik 16



Insgesamt ist die Stimmbevölkerung im Kanton BL zufrieden mit der Verkehrssituation im Kanton BL. Diejenigen, die unzufrieden sind, wünschen sich jedoch tendenziell einen Strassenausbau und Verbesserungen der Infrastruktur.

## 4.2 Die Zufriedenheit mit dem ÖV

Die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Landschaft fällt insgesamt sehr positiv aus. 84 Prozent der Stimmberechtigten zeigen sich zufrieden mit der Verkehrssituation im Bereich des ÖV. Demgegenüber steht nur eine kleine Minderheit von 12 Prozent, die Unzufriedenheit äussert.



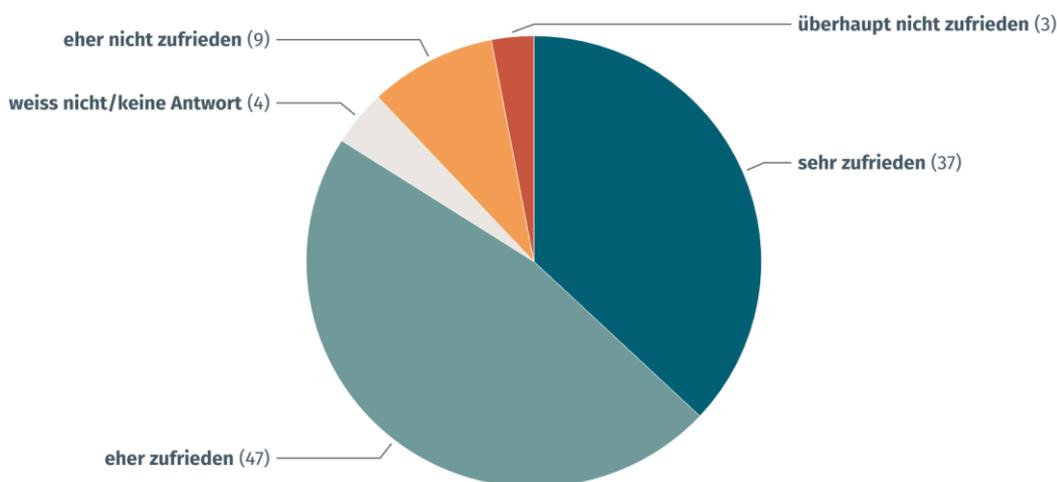
Personen aus dem politischen Zentrum und links davon äussern sich tendenziell besser über den öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Landschaft. Zudem zeigt sich, dass die Zufriedenheit verhältnismässig höher ist bei jenen, die das Auto seltener nutzen (90% zufrieden), als bei jenen, die mehrmals pro Woche mit dem Auto unterwegs sind (79%).

Grafik 17

### Zufriedenheit mit der Verkehrssituation rund um den öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Landschaft

Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation rund um den öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Landschaft?

in % der Stimmberechtigten in BL



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (N=1063)

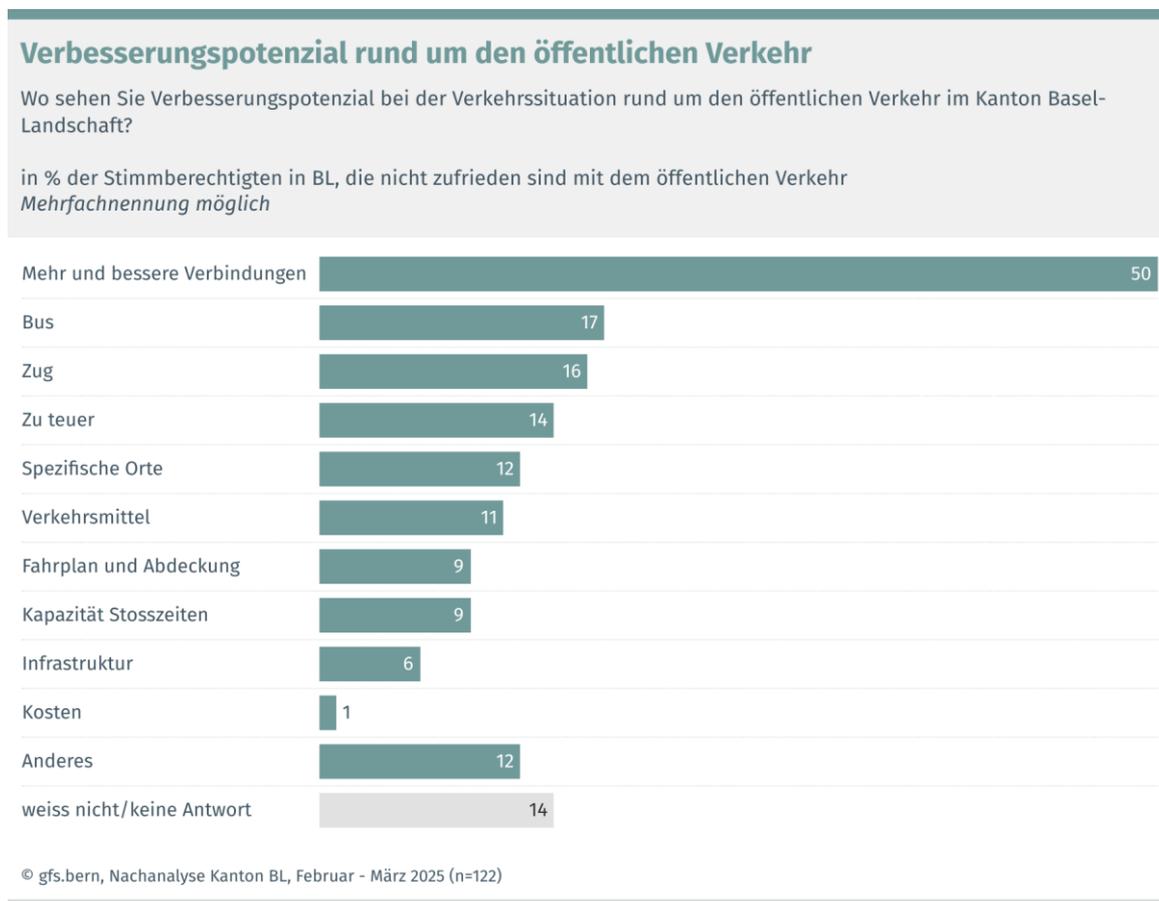


Diese Zahlen belegen, dass der öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Landschaft mehrheitlich als funktionierend und zuverlässig wahrgenommen wird. Die im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (62% Zufriedenheit) deutlich höhere Zufriedenheit mit dem ÖV zeigt: Der öffentliche Verkehr geniesst eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung und wird als tragende Säule der regionalen Mobilität gesehen.

Auch wenn die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Landschaft insgesamt hoch ist, zeigt ein Blick auf die Gruppe der Unzufriedenen, wo aus ihrer Sicht konkreter Verbesserungsbedarf besteht. Am häufigsten genannt wurde der Wunsch nach mehr und besseren Verbindungen (50%). 14 Prozent nennen die hohen Preise im ÖV als Problem.

Die Hauptkritik richtet sich nicht gegen das System ÖV als solches, sondern gegen konkrete Angebotslücken, etwa bei Linienführung, Taktung und Netzabdeckung. Die Kritik ist somit nicht pauschal, sondern lösungsorientiert – was Ansatzpunkte für eine zielgerichtete Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region bietet.

Grafik 18

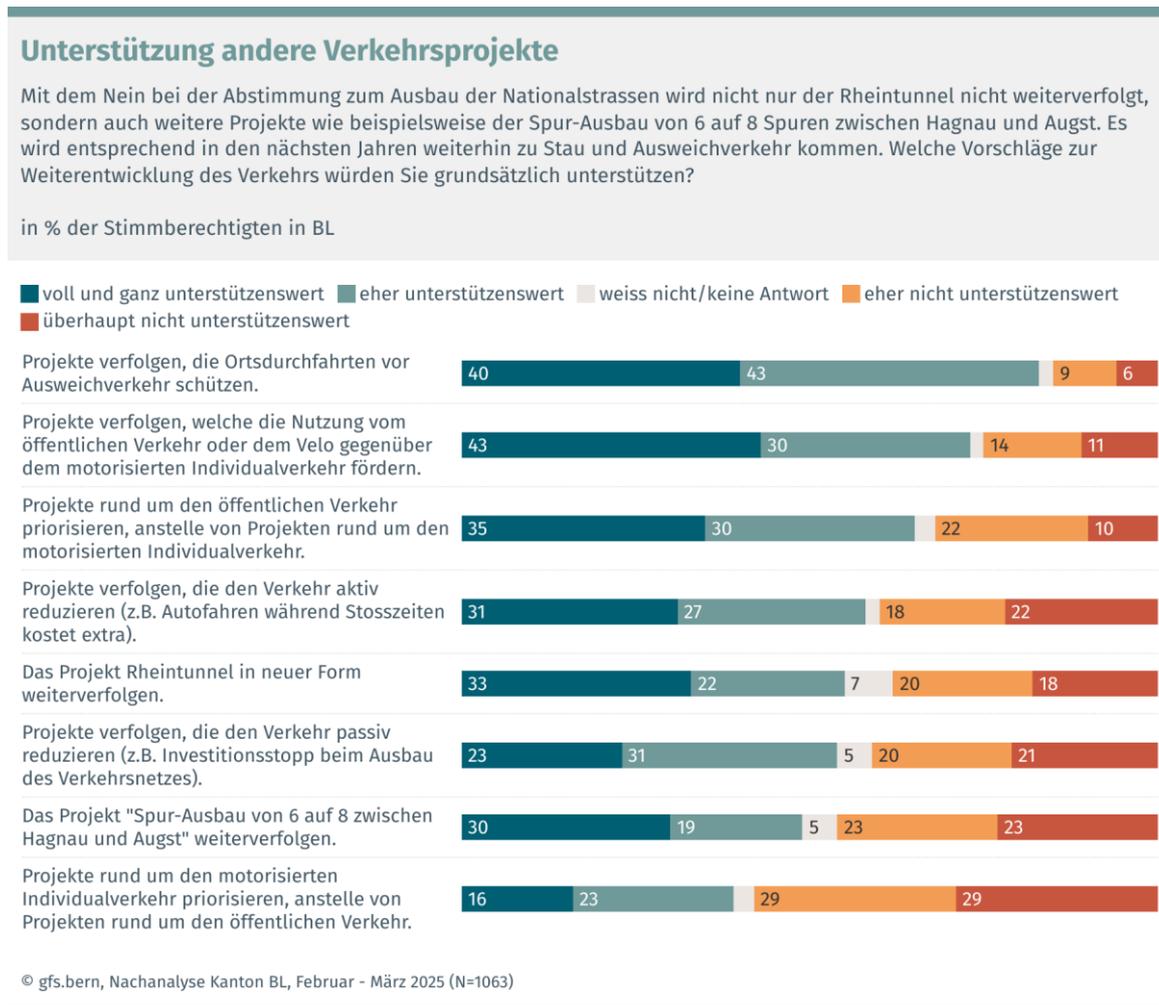


Die sehr hohe Zufriedenheit beim ÖV ist nur schwierig zu verbessern. Viele wünschen sich «mehr» oder «bessere» Verbindungen. Dahinter steht wohl ein gemeinsames, aber individuell verschiedenes Bedürfnis: eine persönliche Haltestelle oder optimale Verbindung. Das ist nachvollziehbar, aber kaum flächendeckend umsetzbar.

## 5 Verkehrspolitische Perspektiven

Trotz der hohen Zufriedenheit in der Bevölkerung im Kanton Basel-Landschaft gibt es dennoch verschiedene Projektideen, die auf breite Akzeptanz stossen – unabhängig vom gescheiterten Nationalstrassenausbau.

Grafik 19



Besonders hoch ist die Bereitschaft, Projekte zu unterstützen, die den **SCHUTZ VON ORTS-DURCHFARTEN VOR AUSWEICHVERKEHR** zum Ziel haben: 83 Prozent bewerten solche Vorhaben als eher bis voll und ganz unterstützenswert. Bei jüngeren Personen fällt die Unterstützung dieses Vorhabens sogar noch deutlicher aus. Zudem sprechen sich Frauen etwas mehr für dieses Anliegen aus als Männer. Die **FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS UND DES VELOS GEGENÜBER DEM AUTO** stösst ebenfalls auf breite Zustimmung: 73 Prozent würden entsprechende Projekte befürworten. Auch hier sind es Frauen, die Verkehrsprojekte in diesem Bereich eher unterstützen würden. Personen, die mit dem motorisierten Individualverkehr oder mit dem öffentlich Verkehr zufrieden sind, oder tendenziell links des politischen Zentrums wählen, sind ebenfalls für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Velos gegenüber dem Auto.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Projekten, die **SYSTEMATISCH DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ANSTELLE DES MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS PRIORISIEREN** möchten: 65 Prozent der Befragten befürworten diesen Ansatz. Besonders gross ist die Zustimmung bei Frauen, bei Personen, die den Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt haben, mit dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zufrieden sind, selten Auto fahren und sich politisch links des Zentrums einordnen. **AKTIVE VERKEHRSREDUKTION**, beispielsweise durch Anreizsysteme in Stosszeiten, findet ebenfalls mehrheitlich Zustimmung: 58 Prozent der Stimmberechtigten können sich mit solchen Lenkungsmaßnahmen anfreunden. Die Zustimmung ist bei Frauen etwas ausgeprägter, ebenso bei Personen, die mit dem öffentlichen Verkehr oder dem motorisierten Verkehr zufrieden sind, tendenziell weniger oft das Auto nutzen, den Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt haben und sich politisch eher links verorten.

Etwas verhaltener, aber insgesamt mehrheitlich positiv fällt die Bewertung des **RHEINTUNNELS IN NEUER FORM** aus: 55 Prozent sprechen sich für eine Wiederaufnahme des Projekts aus, 38 Prozent lehnen es hingegen ab. Überdurchschnittlich häufig wird das Vorhaben von Männern unterstützt, ebenso von Personen über 40 Jahren, von jenen, die häufig mit dem Auto unterwegs sind, sowie von Stimmberechtigten, die mit dem aktuellen Verkehrsangebot unzufrieden sind. Besonders ausgeprägt ist die Zustimmung bei Personen mit einer politischen Orientierung im Zentrum oder rechts davon sowie bei jenen, die die Vorlage zum Autobahnausbau angenommen haben. Die **PASSIVE VERKEHRSREDUKTION** – etwa durch einen Investitionsstopp ins Strassennetz – wird von 54 Prozent als unterstützenswert erachtet. Besonders gross ist die Zustimmung unter Frauen, Befragten mit tiefer Autonutzung, mit hoher Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr oder dem motorisierten Individualverkehr sowie bei jenen, die die Vorlage abgelehnt haben oder sich politisch links einordnen.

Das Weiterverfolgen des **8-SPUR-AUSBAUS ZWISCHEN HAGNAU UND AUGST** führt zu einer Patt-Situation: Während 49 Prozent das Projekt unterstützen, empfinden 46 Prozent es als nicht oder kaum unterstützenswert. Unterstützt wird der Ausbau vor allem von Männern, Personen ab 40 Jahren, häufigen Autofahrenden, politisch rechts orientierten Befragten sowie jenen, die mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr unzufrieden sind und die Vorlage zum Ausbau der Nationalstrassen angenommen haben. Am wenigsten Rückhalt finden Vorhaben, die explizit den **MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR PRIORISIEREN**. Nur 39 Prozent befürworten solche Projekte. Die Zustimmung stammt vorwiegend von Männern sowie Personen, die die Vorlage befürwortet haben, mit dem öffentlichen und motorisierten Verkehr unzufrieden sind, häufig Auto fahren oder sich politisch eher rechts verorten.



Die Bevölkerung im Kanton Basel-Landschaft spricht sich mehrheitlich für Lösungen aus, die über den klassischen Strassenausbau hinausgehen – mit Fokus auf Lebensqualität und Umweltverträglichkeit. Einigkeit herrscht besonders beim Schutz vor Ausweichverkehr in Ortszentren.

Auch entlang politischer Linien zeigt sich deutlich: Ökologische Anliegen und MIV-orientierte Positionen stehen sich meist konträr gegenüber. Anhänger:innen der Grünen, der SP und der GLP unterstützen Projekte, die den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr oder die aktive Verkehrsvermeidung fördern, deutlich stärker als Sympathisierende der Mitte, der FDP und der SVP. Solange die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs erfolgt, sind jedoch auch die Anhänger:innen der bürgerlichen Parteien mehrheitlich für ein solches Verkehrsprojekt. Personen rechts des politischen Zentrums lehnen sowohl aktive als auch passive Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs ab. Wenn es um eine passive Reduktion geht, etwa durch einen Investitionsstopp beim Ausbau des Verkehrsnetzes, äussern auch Personen aus dem politischen Zentrum vermehrt Skepsis. Projektspezifische Vorschläge, wie die Weiterverfolgung des Rheintunnels oder der Spurausbau zwischen Hagnau–Augst, erfahren bei den Sympathisierenden der Mitte, der FDP und der SVP weiterhin Zuspruch. Bei den Anhänger:innen der Grünen, der SP und der GLP bleibt die aktuelle Kritik vorhanden. Projekte, die explizit den motorisierten Individualverkehr anstelle des öffentlichen Verkehrs priorisieren sollen, werden knapp mehrheitlich von Sympathisierenden der FDP und der SVP unterstützt. Von den restlichen Parteien werden solche Vorhaben klar verworfen.

Grafik 20

### Unterstützung andere Verkehrsprojekte nach Partei

Mit dem Nein bei der Abstimmung zum Ausbau der Nationalstrassen wird nicht nur der Rheintunnel nicht weiterverfolgt, sondern auch weitere Projekte wie beispielsweise der Spur-Ausbau von 6 auf 8 Spuren zwischen Hagnau und Augst. Es wird entsprechend in den nächsten Jahren weiterhin zu Stau und Ausweichverkehr kommen. Welche Vorschläge zur Weiterentwicklung des Verkehrs würden Sie grundsätzlich unterstützen?

in % der Stimmberechtigten in BL, Anteil sehr/eher unterstützen

	GRÜNE Schweiz	SP	GLP	Die Mitte	FDP	SVP	Total
Projekte verfolgen, die Ortsdurchfahrten vor Ausweichverkehr schützen.	83	89	82	91	81	80	84
Projekte verfolgen, welche die Nutzung vom öffentlichen Verkehr oder dem Velo gegenüber dem motorisierten Individualverkehr fördern.	95	85	89	74	58	61	73
Projekte rund um den öffentlichen Verkehr priorisieren, anstelle von Projekten rund um den motorisierten Individualverkehr.	94	83	83	61	47	47	65
Projekte verfolgen, die den Verkehr aktiv reduzieren (z.B. Autofahren während Stosszeiten kostet extra).	84	77	67	63	46	46	61
Projekte verfolgen, die den Verkehr passiv reduzieren (z.B. Investitionsstopp beim Ausbau des Verkehrsnetzes).	89	69	45	53	38	45	55
Das Projekt Rheintunnel in neuer Form weiterverfolgen.	30	36	49	64	75	61	54
Das Projekt "Spur-Ausbau von 6 auf 8 zwischen Hagnau und Augst" weiterverfolgen.	16	27	35	55	73	58	47
Projekte rund um den motorisierten Individualverkehr priorisieren, anstelle von Projekten rund um den öffentlichen Verkehr.	12	22	17	36	52	51	36

© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (N=1063)

Hinsichtlich der Präferenz der Verkehrsprojekte nach Geschlecht lässt sich ein Muster erkennen: Frauen unterstützen deutlich stärker verkehrs- und umweltfreundliche Projekte und setzen klare Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Männer zeigen sich bei Ausbauprojekten des Strassennetzes und beim motorisierten Individualverkehr unterstützungsbereiter.

Besonders klar tritt dieser Unterschied bei Projekten zutage, die den öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugen. 72 Prozent der Frauen unterstützen die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zulasten des motorisierten Individualverkehrs (Männer: 58%). Auch bei der Förderung von Velo und ÖV gegenüber dem motorisierten Verkehr ist die Unterstützung bei Frauen (78%) höher als bei Männern (68%). Ebenso sprechen sich Frauen (59%) häufiger für Projekte aus, die den Verkehr passiv reduzieren (Männer: 48%).

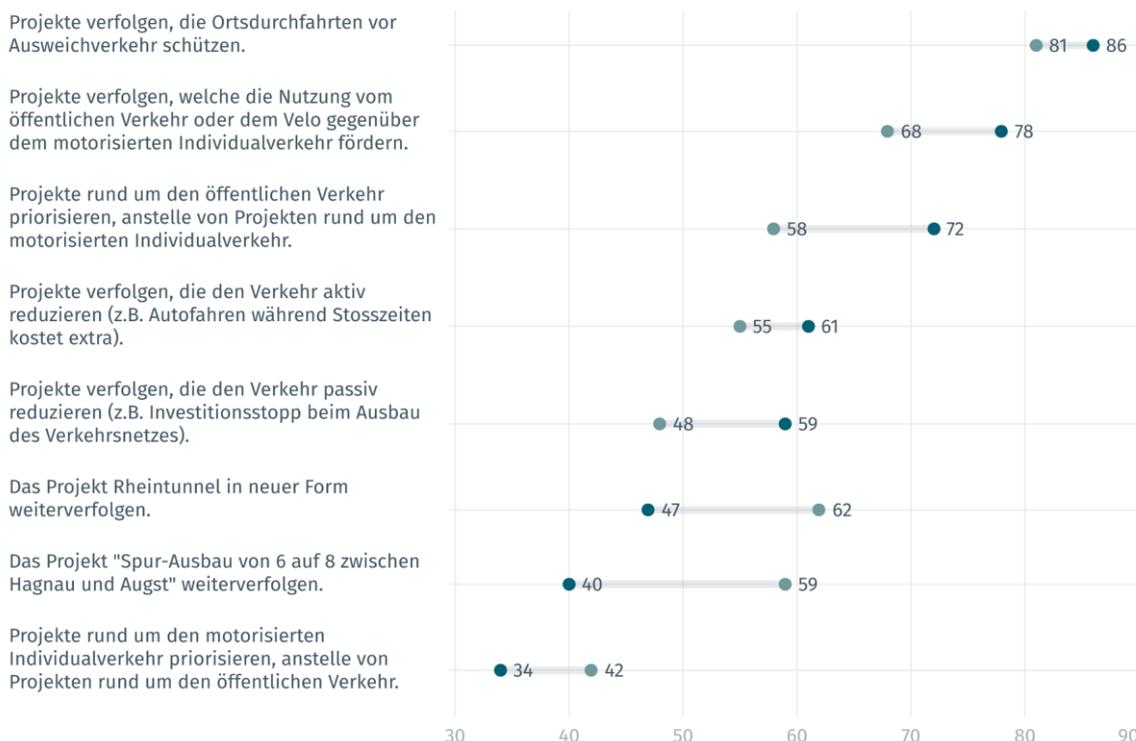
Grafik 21

### Unterstützung andere Verkehrsprojekte nach Geschlecht

Mit dem Nein bei der Abstimmung zum Ausbau der Nationalstrassen wird nicht nur der Rheintunnel nicht weiterverfolgt, sondern auch weitere Projekte wie beispielsweise der Spur-Ausbau von 6 auf 8 Spuren zwischen Hagnau und Augst. Es wird entsprechend in den nächsten Jahren weiterhin zu Stau und Ausweichverkehr kommen. Welche Vorschläge zur Weiterentwicklung des Verkehrs würden Sie grundsätzlich unterstützen?

in % der Stimmberechtigten in BL, Anteil sehr/eher unterstützen

● Männlich ● Weiblich



© gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, Februar - März 2025 (n = 1063)

Beim Schutz der Ortsdurchfahrten vor Ausweichverkehr und bei der Reduktion des Verkehrs durch aktive Massnahmen fallen die Unterschiede zwischen den Geschlechtern weniger stark aus.

Umgekehrt zeigt sich bei Projekten zur Weiterverfolgung des Rheintunnels oder des Spurausbaus ein anderes Bild. Hier sind Männer (62% resp. 59%) deutlich eher bereit, solche ausbauorientierten Projekte zu unterstützen (Frauen: 47% resp. 40%). Ebenso bei der Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs zulasten des öffentlichen Verkehrs: 42 Prozent der Männer und 34 Prozent der Frauen unterstützen diesen Ansatz, wobei die Unterstützung insgesamt eher gering bleibt.

**ZUSAMMENGEFASST:** Die Bevölkerung im Kanton Basel-Landschaft setzt klare Prioritäten: Schutz vor Ausweichverkehr und die Förderung des öffentlichen Verkehrs geniessen breite Unterstützung, besonders bei Frauen und politisch links orientierten Personen. Auch aktive und passive Massnahmen zur Verkehrsreduktion finden mehrheitlich Anklang. Eine knappe Mehrheit befürwortet die Weiterverfolgung des Rheintunnels in neuer Form. Beim 8-Spur-Ausbau hingegen gehen die Meinungen deutlich auseinander. Ausbauprojekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs stossen auf wenig Zuspruch. Während Frauen stärker verkehrs- und umweltfreundliche Projekte unterstützen, zeigen sich Männer offener für strassenorientierte Lösungen.

## 6 Fokus Muttenz, Birsfelden und Oberbaselbiet



Während der Ausbau der Nationalstrassen in Muttenz eine mehrheitliche Zustimmung verzeichnen konnte, lehnte Birsfelden die Vorlage klar ab. Die Gründe für das unterschiedliche Abstimmungsverhalten zwischen den Nachbargemeinden, die über einen vergleichbaren politischen Hintergrund verfügen, können nicht restlos geklärt werden. Dennoch kann die vorliegende Studie einige Unterschiede, die den Stimmentscheid in den Gemeinden beeinflusst haben könnten, festhalten.

In Muttenz wurde der **RHEINTUNNEL** mehrheitlich als sinnvoll erachtet. Der Nutzen des Projekts wurde anerkannt und die Bereitschaft zur Weiterverfolgung des Vorhabens fällt deutlich höher aus. In Birsfelden hingegen überwiegt die Skepsis. Die Bevölkerung stellt den Nutzen des Tunnels in Frage und äussert grosse Bedenken gegenüber einer Fortsetzung des Projekts.

Zudem bewerten die Stimmberechtigten aus den beiden Gemeinden das Argument **«MEHR KAPAZITÄT FÜHRT ZU WENIGER STAU»** unterschiedlich. In Muttenz fungiert es als zentrales Pro-Argument. In Birsfelden hingegen wird die zugrunde liegende Logik mehrheitlich abgelehnt. Es wird nicht erwartet, dass der Ausbau automatisch zu einer Entlastung führt. Stattdessen überwiegt die Sorge, dass dadurch zusätzlicher Verkehr entsteht.

Auch bei der Einschätzung der **INVESTITIONSKOSTEN** zeigen sich klare Unterschiede. In Muttenz begegnet man dem vorgesehenen Finanzvolumen mit grösserer Akzeptanz. Die Haltung gegenüber den Ausgaben ist weniger kritisch. In Birsfelden hingegen fällt die Bewertung deutlich zurückhaltender aus. Es bestehen grosse Bedenken hinsichtlich des Umfangs der finanziellen Mittel und der Notwendigkeit diese einzusetzen.

Ähnlich verhält es sich bei der Frage nach der **AUSBAU-NOTWENDIGKEIT**. In Muttenz wird ein zusätzlicher Ausbau klarer befürwortet, auch Projekte wie der Spurausbau werden positiver wahrgenommen. In Birsfelden hingegen steht nicht der Ausbau, sondern die Vermeidung von Verkehr im Vordergrund. Die Zustimmung zur Notwendigkeit von Ausbaumassnahmen ist entsprechend geringer ausgeprägt.

Schliesslich unterscheiden sich auch die grundlegenden **VERKEHRSPRÄFERENZEN**. In Muttenz wird dem motorisierten Individualverkehr ein grösserer Stellenwert beigemessen als in Birsfelden, auch wenn der öffentliche Verkehr insgesamt wichtiger bleibt. In Birsfelden hat der öffentliche Verkehr eine noch zentralere Bedeutung. Die Bevölkerung legt dort stärker Wert auf Verkehrsvermeidung und setzt auf alternative Mobilitätsformen anstelle einer weiteren Förderung des motorisierten Verkehrs.

Tabelle 3: Zentrale Befunde Muttenz vs. Birsfelden

	Muttenz (Ja)	Birsfelden (Nein)
<b>Rheintunnel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrheitlich anerkannter Nutzen des Rheintunnels</li> <li>• Befürwortung eines weiteren Projektverlaufs deutlich stärker</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausgeprägte Skepsis gegenüber dem Rheintunnel und dessen Nutzen</li> <li>• Grosse Bedenken hinsichtlich des Weiterverfolgens des Projekts</li> </ul>
<b>«Mehr Kapazität = Weniger Stau»</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zentrales Pro-Argument</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tendenz zur Ablehnung der Logik: Mehr Strasse schafft nicht weniger Stau</li> </ul>
<b>Einschätzung der Investitionskosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weniger kritische Haltung zu den Investitionen</li> <li>• Tendenziell grössere Akzeptanz gegenüber dem Finanzvolumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrheitlich zurückhaltende Bewertung der Investitionen</li> <li>• Grosse Bedenken bezüglich Umfang und Notwendigkeit der Ausgaben</li> </ul>
<b>Bewertung der Ausbau-Notwendigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höhere Zustimmung zur Notwendigkeit des Ausbaus</li> <li>• Ausbauprojekte wie der Spurausbau (inkl. Weiterverfolgen) positiver bewertet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringere Zustimmung zur Notwendigkeit eines Ausbaus</li> <li>• Betonung auf Vermeidung von Verkehr statt Ausbau</li> </ul>
<b>Verkehrspräferenzen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIV wichtiger als in Birsfelden</li> <li>• ÖV jedoch gesamthaft wichtiger als MIV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖV wichtiger als MIV</li> <li>• Betonung auf aktive Verkehrsvermeidung und Alternativen zum MIV</li> </ul>

©gfs.bern, Nachanalyse Kanton BL, April 2025

In den Gemeinden des **OBERBASELBIETS** fiel das Resultat zum Ausbau der Nationalstrassen uneinheitlich aus, obwohl die Gemeinden vergleichbar politisch – tendenziell eher bürgerlich – geprägt sind. Ein möglicher Grund für die unterschiedliche Zustimmung könnte darin liegen, dass der drohende Stopp regionaler Ausbauschritte im Falle eines Neins tendenziell weniger bekannt war als im übrigen Kanton. Zudem scheinen die Befragten aus dem Oberbaselbiet den direkten Nutzen des Rheintunnels vermehrt infrage zu stellen. Viele nehmen wahr, dass vor allem die Stadt Basel und angrenzende Gemeinden von einer Entlastung profitieren würden, während für das Oberbaselbiet kaum ein konkreter Vorteil erkennbar ist.

Hinzu kommt, dass die Verkehrsbelastung in der Region weniger stark empfunden wird. Zwar wird das Auto häufig genutzt, doch Staus werden im Oberbaselbiet seltener als drängendes Problem wahrgenommen. Diese Kombination aus begrenzter Informationslage, fehlender Betroffenheit und einem geringen wahrgenommenen Nutzen dürfte zur zurückhaltenderen Zustimmung in einzelnen Gemeinden beigetragen haben.

Abschliessend zu erklären, weshalb gewisse Gemeinden im Oberbaselbiet den Ausbau der Nationalstrassen abgelehnt haben, übersteigt die Möglichkeiten der vorliegenden Studie.

## 7 Synthese

In Thesenform fassen wir die Erkenntnisse dieser Studie wie folgt zusammen:

GESELLSCHAFT-  
LICH UND  
POLITISCH  
GETEILTE  
ZUSTIMMUNG

Die Zustimmung zur Vorlage folgte klaren Mustern: Männer, einkommensstarke Personen und bürgerlich gesinnte Stimmberechtigte sagten häufiger Ja. Frauen, einkommensschwächere Gruppen und politisch links oder grün Orientierte lehnten sie mehrheitlich ab. Dieses Muster wurde bereits in der VOX-Analyse auf nationaler Ebene sichtbar – und zeigt sich im Kanton Basel-Landschaft in ähnlicher Form. Trotz abweichendem Gesamtergebnis bewegte sich das Stimmverhalten kantonale im Rahmen nationaler Trends.

KAPAZITÄTS-  
PROBLEM ER-  
KANNT, DOCH  
BEGRENZTER  
HANDLUNGS-  
DRUCK

Die Mehrheit erkennt an, dass das heutige Strassennetz an Grenzen stösst. Gleichzeitig zeigen sich beinahe zwei Drittel mit der aktuellen Verkehrssituation zufrieden. Die Folge: strukturelles Problembewusstsein trifft auf begrenzten Leidensdruck. Grosse Strassenausbauprojekte stossen daher auf Zurückhaltung – trotz anerkannter Entlastungspotenziale überwiegen Sorgen vor Mehrverkehr und langjährigen Baubelastungen.

GRUNDSATZ-  
FRAGE BLEIBT  
OFFEN: BEDEU-  
TEN MEHR  
STRASSEN WE-  
NIGER ODER  
MEHR STAU?

Die Frage, ob zusätzliche Strassenkapazität zu mehr oder weniger Stau führt, spaltet die Bevölkerung im Kanton Basel-Landschaft. Zwei Drittel glauben an Entlastung, doch eine knappe Mehrheit sieht gleichzeitig mehr Verkehr als Folge. Die Haltung zu dieser Grundsatzfrage hängt stark von politischen Überzeugungen und dem Abstimmungsverhalten ab – ein gemeinsames Verständnis fehlt.

ÖV KLAR BE-  
VORZUGT, MIV  
PRAGMATISCH  
AKZEPTIERT

Die Bevölkerung im Kanton Basel-Landschaft ist mit dem öffentlichen Verkehr zufriedener als mit dem motorisierten Individualverkehr. Der ÖV wird als zuverlässig und tragend wahrgenommen, Kritik zielt auf Lücken im Angebot. Beim MIV dominiert ein pragmatischer Zugang – wer unzufrieden ist, fordert vor allem Ausbau. In der Zukunftsorientierung zeigt sich jedoch eine klare Präferenz für ÖV-, Velo- und Schutzprojekte gegenüber klassischem Strassenausbau.

**BREITE OFFENHEIT FÜR ALTERNATIVE VERKEHRSLÖSUNGEN**

Trotz der Kontroverse zeigt sich die Bevölkerung offen für zukunftsfähige Verkehrspolitik. Besonders breit unterstützt werden Projekte, die Ortszentren vor Ausweichverkehr schützen, ÖV und Velo stärken oder aktive Verkehrslenkung ermöglichen. Klassische Strassenausbauprojekte ohne verkehrslenkende Komponenten stossen dagegen auf weniger Zustimmung.

**SCHUTZ DER ORTSZENTREN ALS GEMEINSAMES ANLIEGEN**

Der Schutz der Ortszentren vor zusätzlichem Verkehr gehört zu den wenigen verkehrspolitischen Anliegen, die parteiübergreifend und gesellschaftlich breit unterstützt werden. Die Sorge um steigende Belastung durch Ausweichverkehr eint unterschiedliche politische Lager. Damit wird deutlich: Die Erwartung an eine Verkehrspolitik, die Rücksicht auf die Lebensqualität in Wohnquartieren nimmt, ist im Kanton Basel-Landschaft stark verankert.

**REGIONALER FOKUS**

In Muttenz, Birsfelden und dem Oberbaselbiet prägten die Einschätzung des eigenen Nutzens sowie die Wahrnehmung der Verkehrslage das Stimmverhalten massgeblich. Wo der Nutzen des Rheintunnels als geringer eingeschätzt und die Verkehrsbelastung weniger stark empfunden wurde, fiel die Zustimmung zum Ausbau der Nationalstrassen zurückhaltender aus. Unterschiede im Informationsstand über den drohenden Projektstopp könnten diese Tendenzen zusätzlich verstärkt haben.

## 8 Anhang

### 8.1 gfs.bern-Team

---

#### URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ [urs.bieri@gfsbern.ch](mailto:urs.bieri@gfsbern.ch)



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet, aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

---

#### TOBIAS KELLER

Projektleiter und Mitglied der Geschäftsleitung, Kommunikationswissenschaftler, Dr. phil.

✉ [tobias.keller@gfsbern.ch](mailto:tobias.keller@gfsbern.ch)



Schwerpunkte:

politische Kommunikation, Wahlen, Abstimmungen, (digitale) Kampagnen, Issue Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Medienanalysen, Digitalisierung, Social Media, computergestützte Methoden, quantitative Analysen

Publikationen in internationalen und nationalen Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet

---



### CORINA SCHENA

Projektleiterin

✉ [corina.schena@gfsbern.ch](mailto:corina.schena@gfsbern.ch)

Schwerpunkte:

Wahlen, Abstimmungen, Gesundheitspolitik,  
Gesundheitskampagnen, Image- und Reputationsanalysen,  
qualitative und quantitative Methoden sowie Moderation

---



### SARA RELLSTAB

Data Scientist  
Ökonomin PhD

✉ [sara.rellstab@gfsbern.ch](mailto:sara.rellstab@gfsbern.ch)

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,  
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden

---



### MARGRET TSCHANZ

Projektmitarbeiterin/ Administration

✉ [margret.tschanz@gfsbern.ch](mailto:margret.tschanz@gfsbern.ch)

Schwerpunkte:

Recherchen, Lektorate, Visualisierungen,  
Projektadministration

---

gfs.bern ag  
Effingerstrasse 14  
CH – 3011 Bern  
+41 31 311 08 06  
info@gfsbern.ch  
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter [www.schweizermarktforschung.ch](http://www.schweizermarktforschung.ch)

**SWISS INSIGHTS**  
Corporate Member

**gfs.bern** 