

Breite Unterstützung für Massnahmen gegen Ausweichverkehr

Das Strassennetz gilt als überlastet – doch der Handlungsdruck bleibt gering

Urs Bieri, Co-Leiter

Tobias Keller, Projektleiter

Corina Schena, Projektleiterin

gfs.bern



Ihr Team bei gfs.bern



Urs Bieri

Politik- und
Medienwissenschaftler



Tobias Keller

Kommunikationswissen-
schafter, Dr. phil.



Corina Schena

Politikwissenschaftlerin

Kapitel 1: Einleitung

Kapitel 2: Stimmverhalten

Kapitel 3: Motive für
Stimmentscheid

Kapitel 4: Bewertung
Verkehrssituation

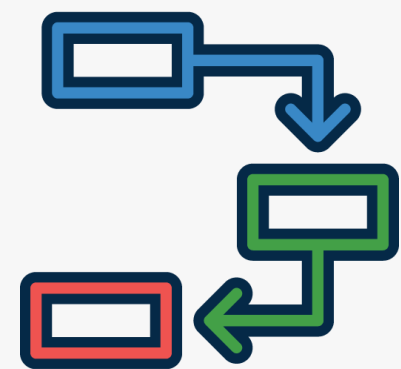
Kapitel 5: Verkehrspolitische
Perspektiven

Kapitel 6: Fokus
MuttENZ/Birsfelden
und Oberbaselbiet

Kapitel 7: Synthese

AUSGANGS-
LAGE

Ausgangslage: Abstimmung vom 24. November 2024



Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Abstimmungsergebnis

CH vs. BL: 47.3% vs. 53.5% Ja-Anteil

Muttenz vs. Birsfelden: 53.4% vs. 35.7% Ja-Anteil

Ziel der Studie:

- 1) Verstehen, **warum Ja und Nein** gestimmt wurde, und
- 2) abschätzen, welche **zukünftigen Projekte** Unterstützung finden könnten

Methodische Details



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

Kapitel 2: Stimmverhalten

Kapitel 3: Motive für
Stimmentscheid

Kapitel 4: Bewertung
Verkehrssituation

Kapitel 5: Verkehrspolitische
Perspektiven

Kapitel 6: Fokus
MuttENZ/Birsfelden
und Oberbaselbiet

Kapitel 7: Synthese



RECHTS
GEGEN LINKS

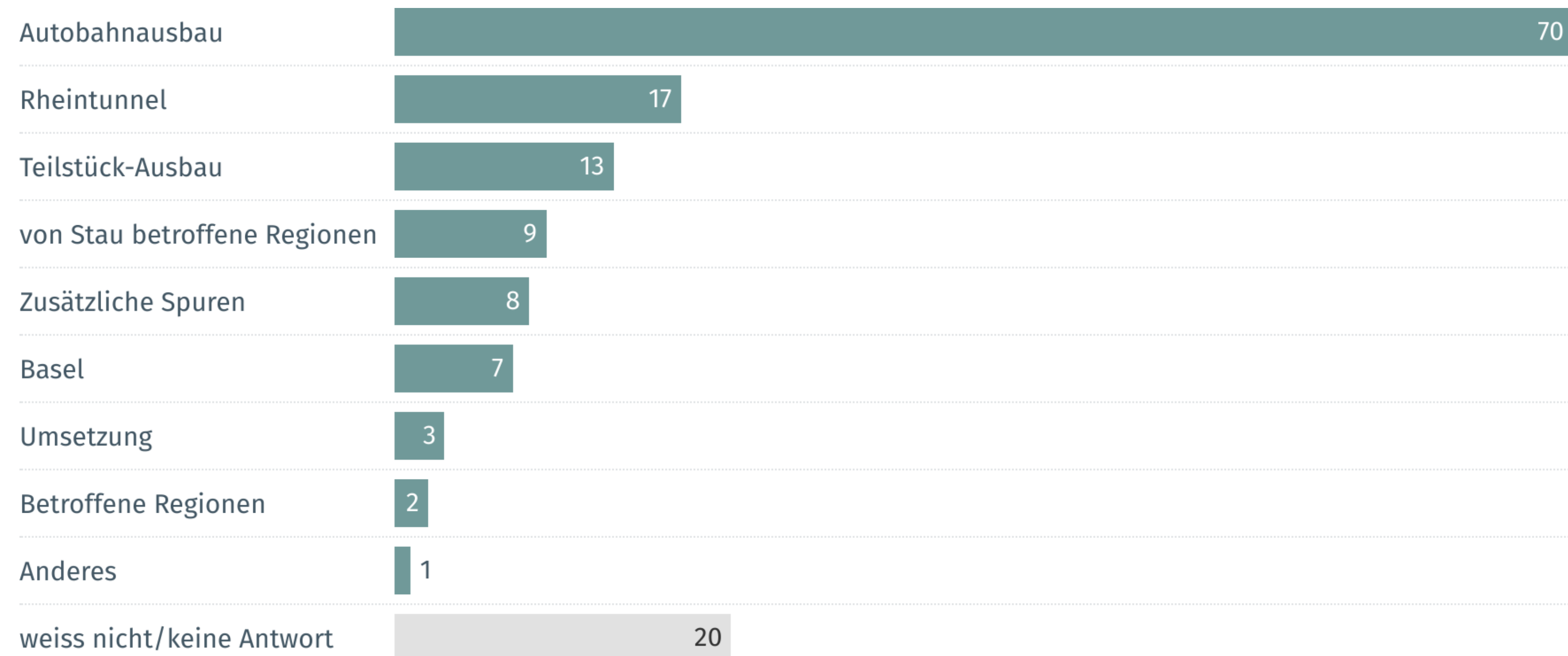
Inhalt Vorlage Ausbau Nationalstrassen

24.11.2024

Am 24. November 2024 konnten Sie an der Urne über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen (Ausbau Nationalstrassen) abstimmen.

Können Sie angeben, was der Inhalt dieser Vorlage war?

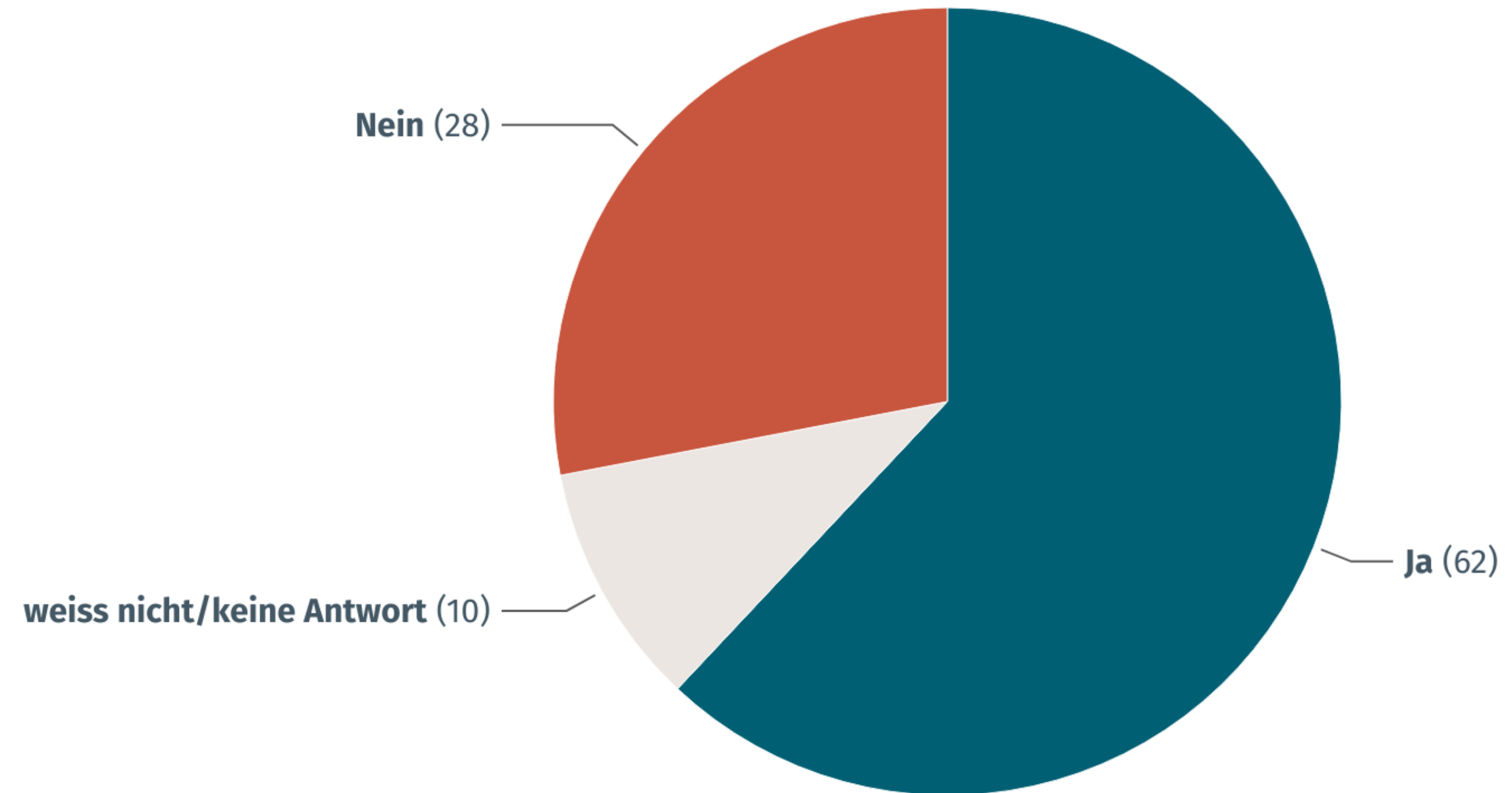
in % der Stimmberechtigten in BL
Mehrfachnennung möglich



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



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

Total

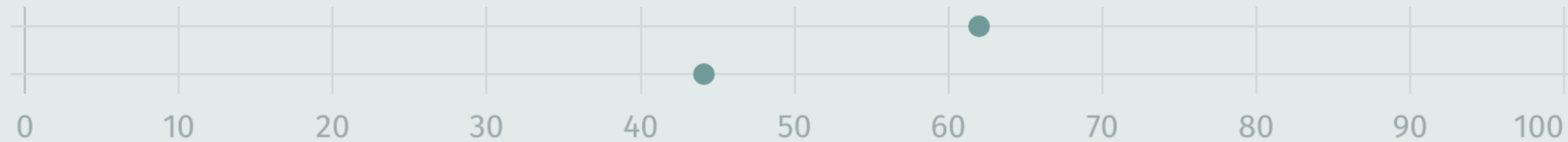
Total



Geschlecht

Männlich

Weiblich

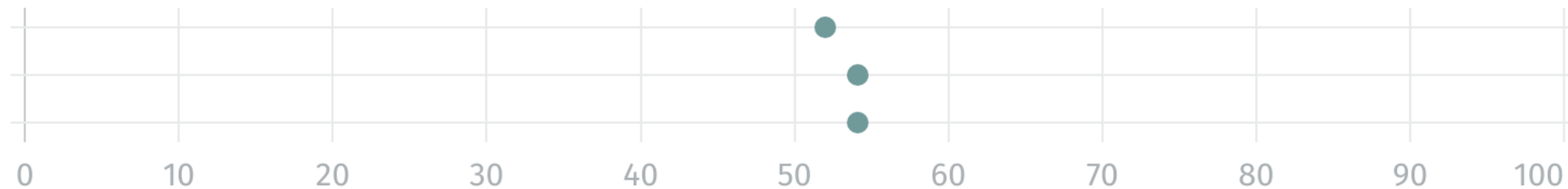


Alter

18-39-Jährige

40-64-Jährige

65 Jahre und mehr



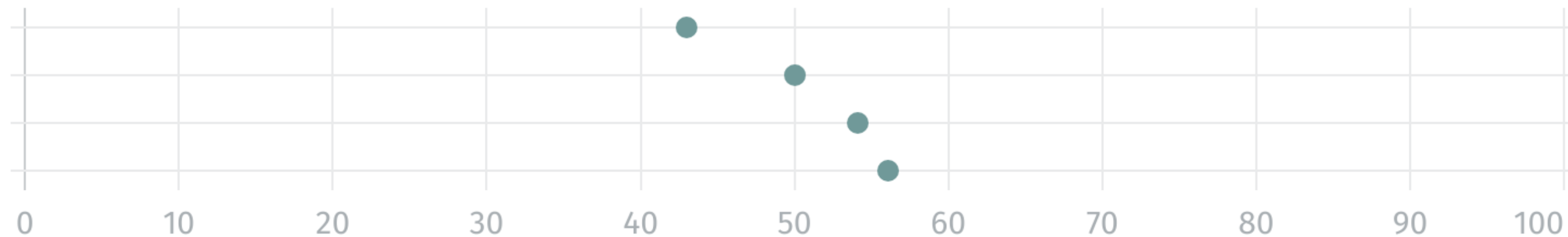
Einkommen

einkommensschwach

untere Mitte

obere Mitte

einkommensstark



Partei

GRÜNE Schweiz

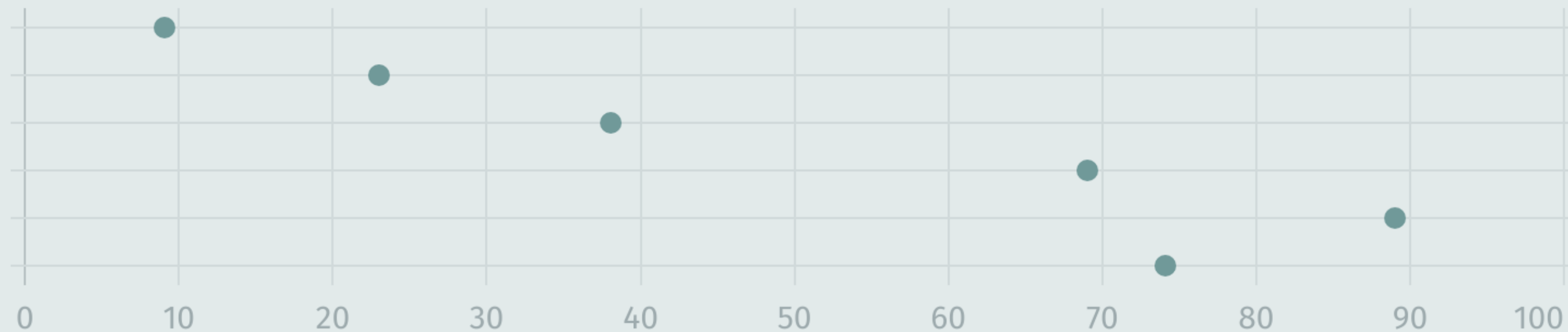
SP

GLP

Die Mitte

FDP

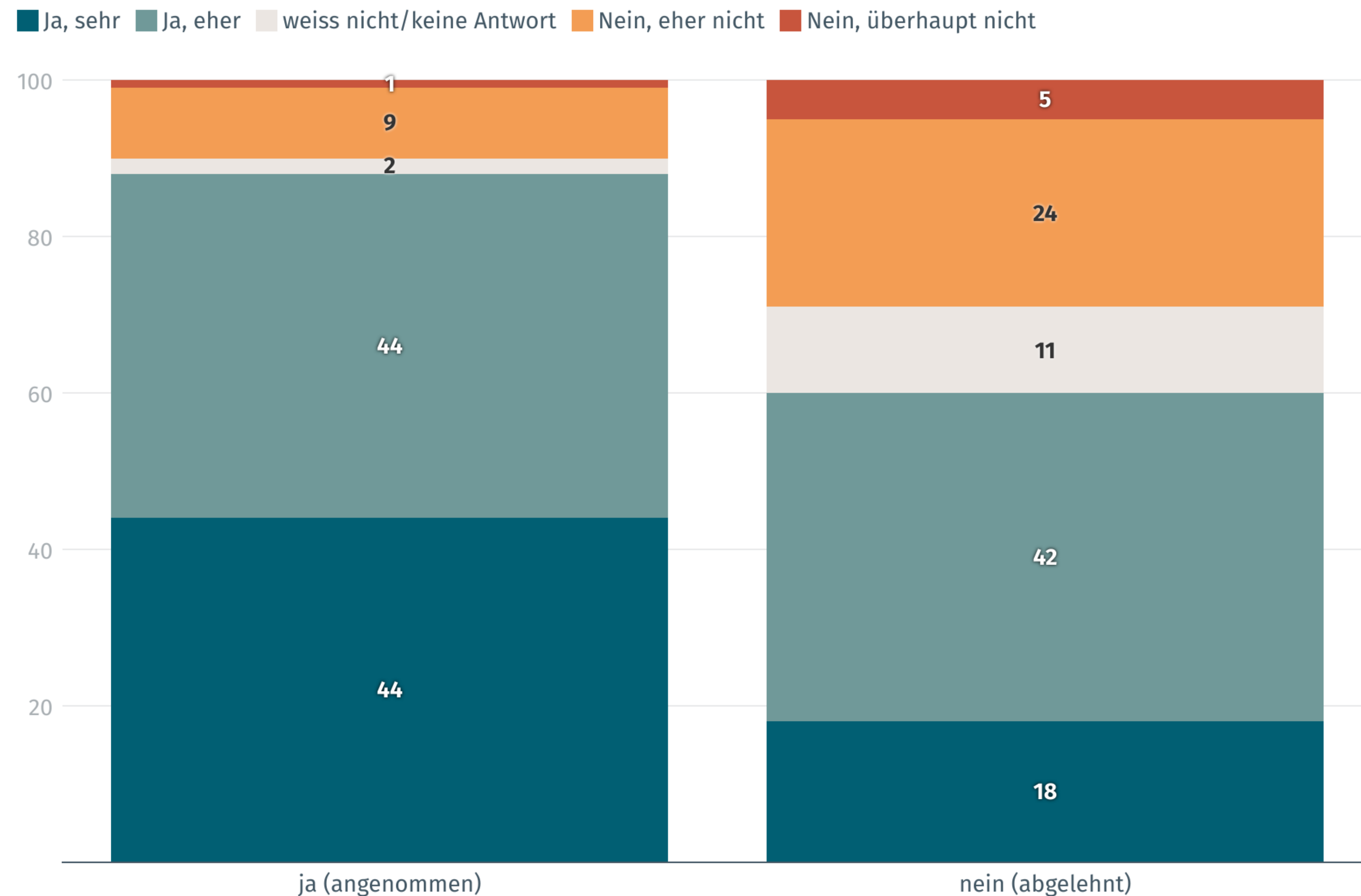
SVP



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





Kapitel 3: Motive für Stimm-entscheid

Kapitel 4: Bewertung Verkehrssituation

Kapitel 5: Verkehrspolitische Perspektiven

Kapitel 6: Fokus MuttENZ/Birsfelden und Oberbaselbiet

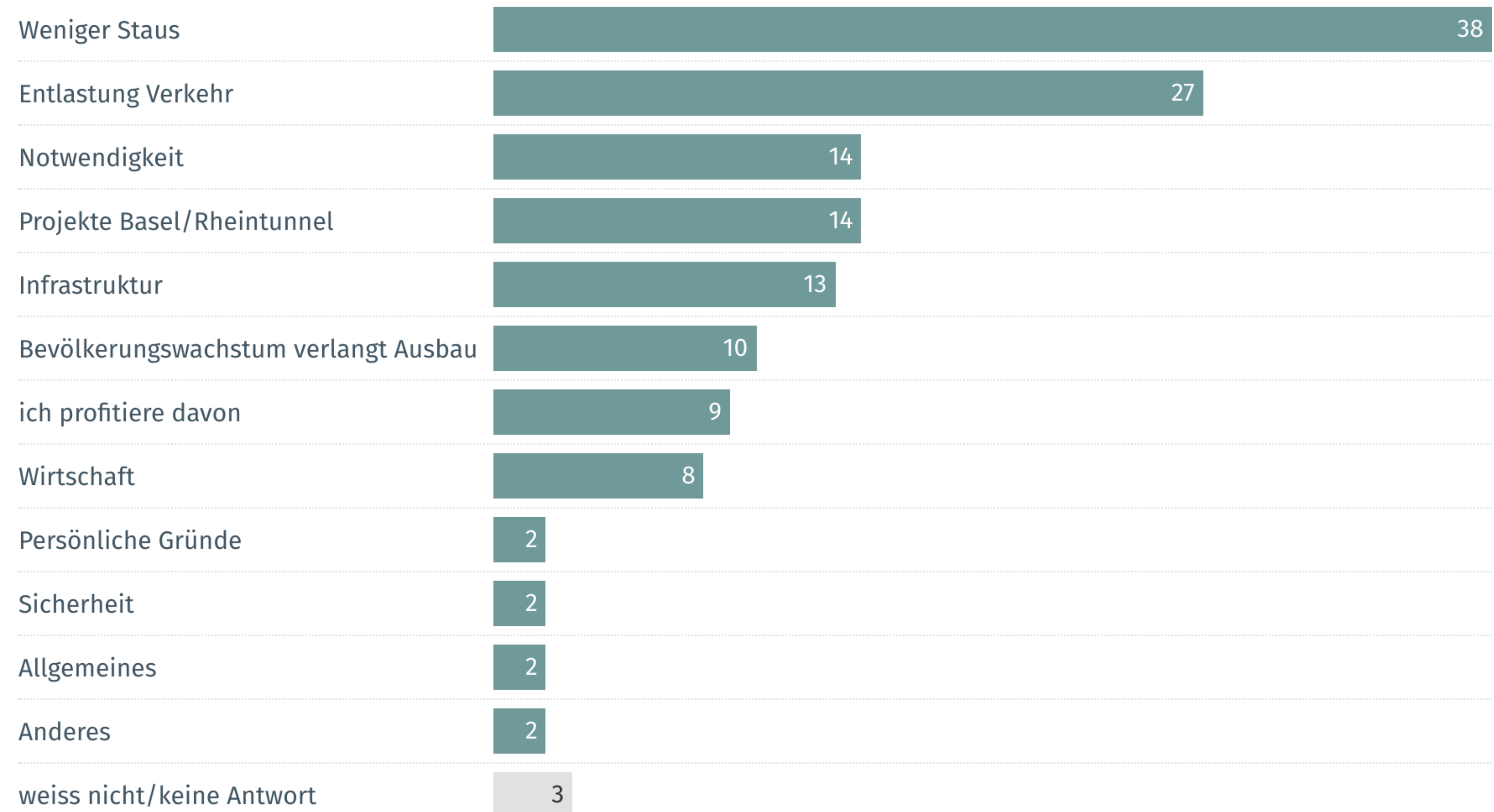
Kapitel 7: Synthese

MEHR STRASSEN = MEHR ODER WENIGER VERKEHR?

Hauptgrund für die Annahme der Vorlage

Welches ist der Hauptgrund, dass Sie diese
Vorlage angenommen haben?

in % der Stimmberechtigten in BL, die die
Vorlage angenommen haben
Mehrfachnennung möglich



Haltung zu Pro-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

Der Rheintunnel soll die Verkehrsbelastung in stark befahrenen Gebieten wie beispielsweise in den Gemeinden Birsfelden und Muttenz reduzieren. Davon profitieren nicht nur Anwohner:innen, sondern alle anderen auch.



Durch die zusätzliche Kapazität des Rheintunnels gibt es insgesamt einen flüssigeren Verkehr und weniger Stau.



Das heutige Strassennetz ist für viel weniger Menschen gebaut worden als es heute tatsächlich nützen. Es braucht dringend einen Ausbau der Strassen.



Die Wirtschaft im Kanton ist auf einen Ausbau der Nationalstrassen angewiesen.



Wenn wir das Bevölkerungswachstum begrenzen, braucht es auch keinen Ausbau der Nationalstrassen.



Haltung zu Pro-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.

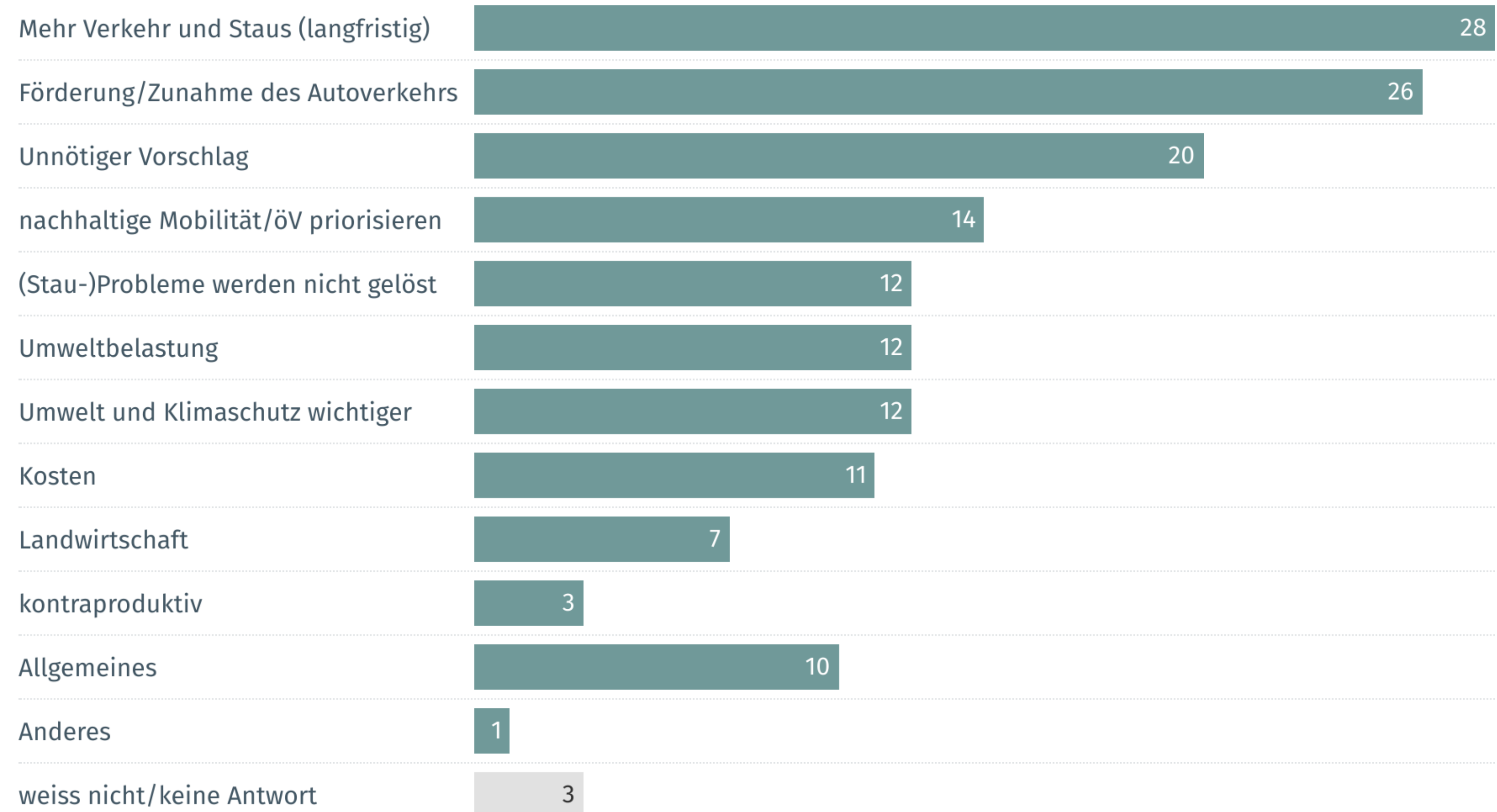
in % der Stimmberechtigten in BL, die an der Abstimmung teilgenommen haben, Anteil sehr/eher einverstanden

	GRÜNE Schweiz	SP	GLP	Die Mitte	FDP	SVP	Total
Der Rheintunnel soll die Verkehrsbelastung in stark befahrenen Gebieten wie beispielsweise in den Gemeinden Birsfelden und Muttenz reduzieren. Davon profitieren nicht nur Anwohner:innen, sondern alle anderen auch.	45	52	67	77	87	80	69
Durch die zusätzliche Kapazität des Rheintunnels gibt es insgesamt einen flüssigeren Verkehr und weniger Stau.	39	42	65	81	88	79	66
Das heutige Strassennetz ist für viel weniger Menschen gebaut worden als es heute tatsächlich nützen. Es braucht dringend einen Ausbau der Strassen.	14	29	47	70	90	83	60
Die Wirtschaft im Kanton ist auf einen Ausbau der Nationalstrassen angewiesen.	24	30	45	70	84	74	57
Wenn wir das Bevölkerungswachstum begrenzen, braucht es auch keinen Ausbau der Nationalstrassen.	33	25	30	29	26	49	34

Hauptgrund für die Ablehnung der Vorlage

Welches ist der Hauptgrund, dass Sie diese Vorlage abgelehnt haben?

in % der Stimmberechtigten in BL, die die Vorlage abgelehnt haben
Mehrfachnennung möglich



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 (direktbetroffenen) Nachbargemeinden entlastet. Die restlichen Gemeinden profitieren davon viel zu wenig.



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

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 (direktbetroffenen) Nachbargemeinden entlastet. Die restlichen Gemeinden profitieren davon viel zu wenig.

	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 Autobahnkapazität 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 CO2-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 (direktbetroffenen) Nachbargemeinden entlastet. Die restlichen Gemeinden profitieren davon viel zu wenig.	57	50	44	39	44	48	48

Einfluss Argumente auf die Wahrscheinlichkeit der Annahme des Ausbaus Nationalstrassen

Lesebeispiel: Personen, 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

Das heutige Strassennetz ist für viel weniger Menschen gebaut worden als es heute tatsächlich nützen. Es braucht dringend einen Ausbau der Strassen.

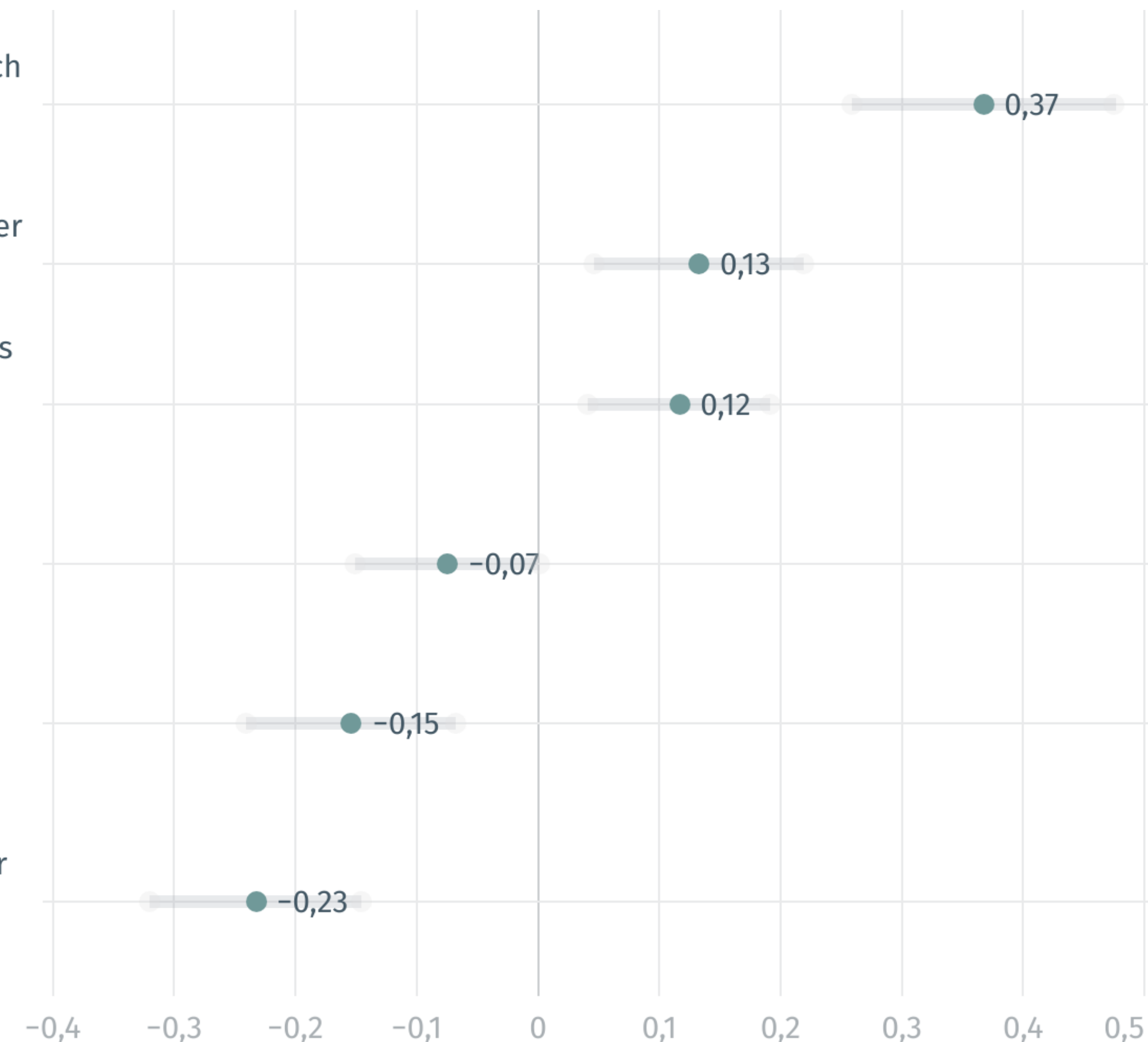
Die Wirtschaft im Kanton ist auf einen Ausbau der Nationalstrassen angewiesen.

Durch die zusätzliche Kapazität des Rheintunnels gibt es insgesamt einen flüssigeren Verkehr und weniger Stau.

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.

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



Kapitel 4: Bewertung Verkehrssituation

Kapitel 5: Verkehrspolitische
Perspektiven

Kapitel 6: Fokus
MuttENZ/Birsfelden
und Oberbaselbiet

Kapitel 7: Synthese

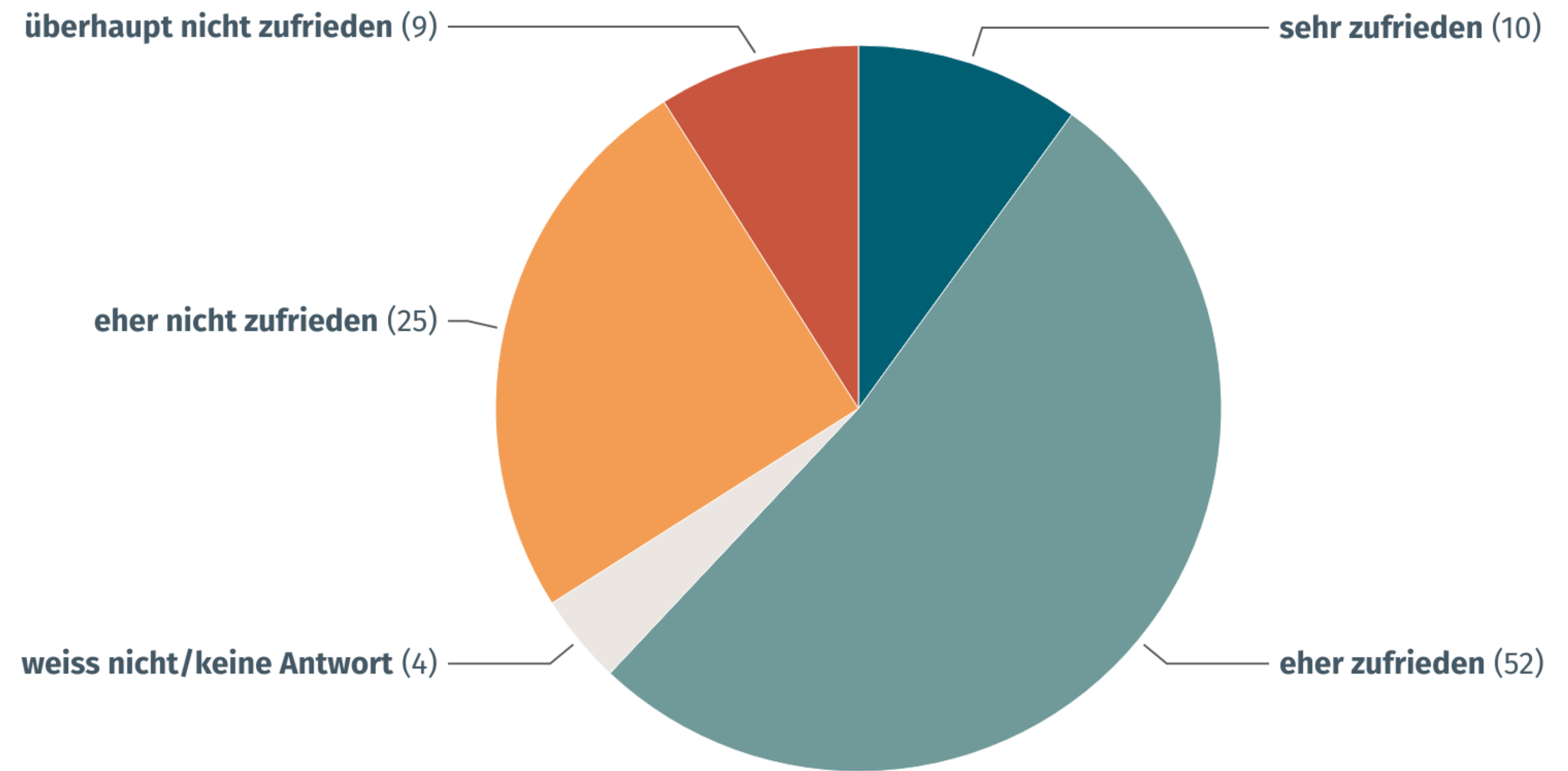


**GROSSE
ZUFRIEDEN-
HEIT MIT ÖV**

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation rund um den MIV 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



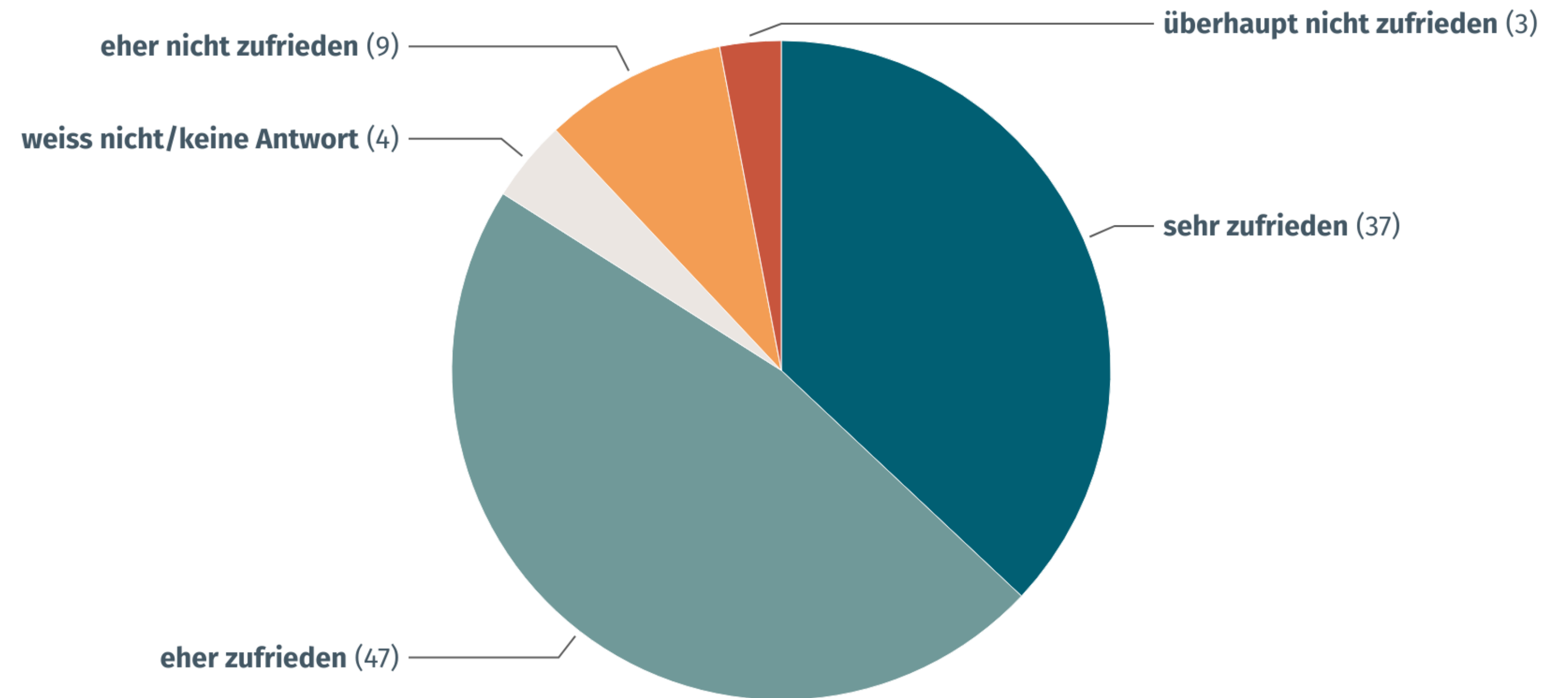
Zufriedenheit bei häufig Autonutzenden und weniger häufig Autonutzenden fällt ähnlich aus (60% resp. 66%)

Nein-Stimmende (66%) sind zufriedener als Ja-Stimmende (51%)

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation rund um den ÖV 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



Häufig Autonutzende sind weniger zufrieden (79%) als weniger häufig Autonutzende (90%)

Nein-Stimmende (88%) sind zufriedener als Ja-Stimmende (79%)

Kapitel 5: Verkehrs- politische Perspektiven

Kapitel 6: Fokus
MuttENZ/Birsfelden
und Oberbaselbiet

Kapitel 7: Synthese

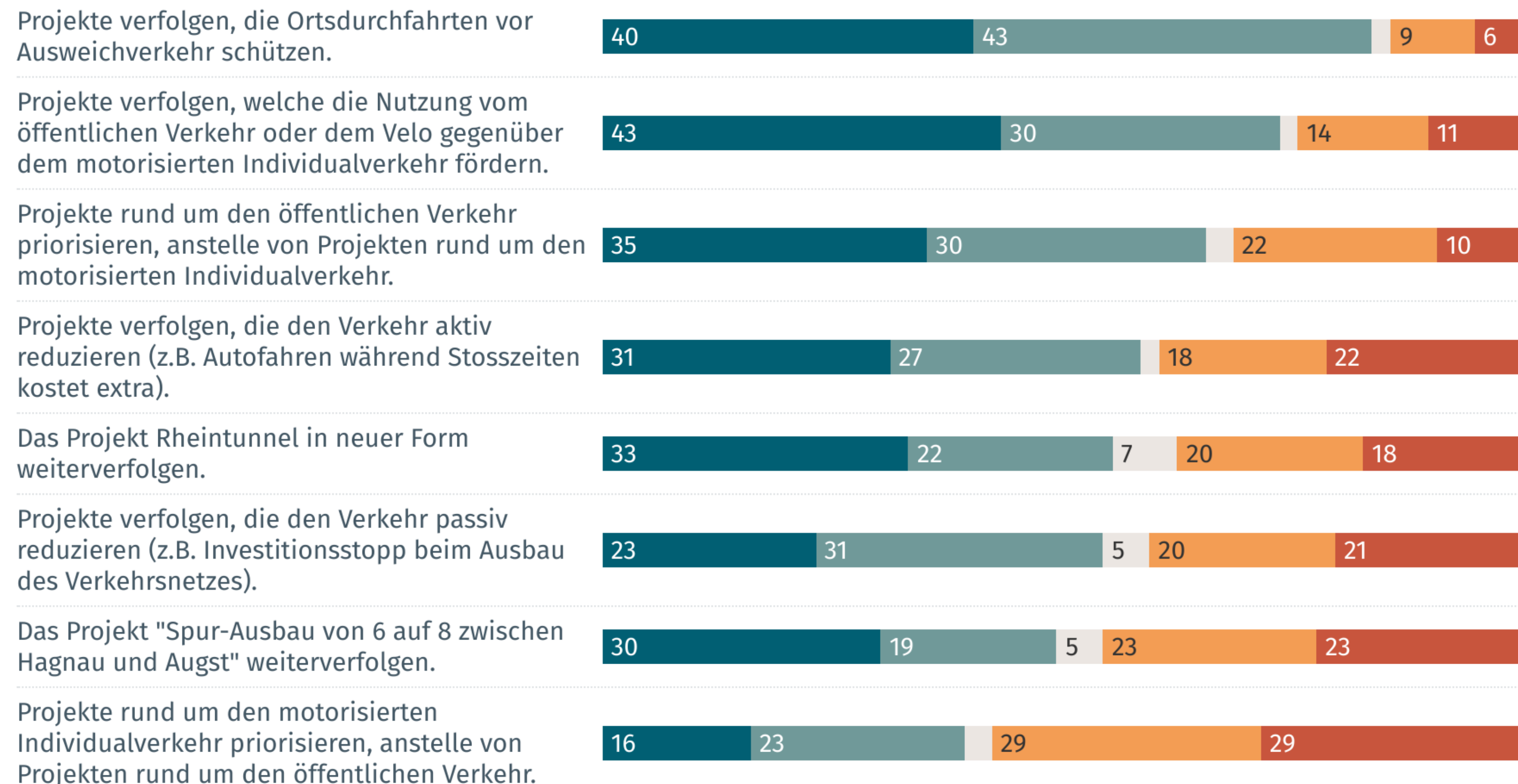
**SCHUTZ VOR
AUSWEICH-
VERKEHR**

Unterstützung andere Verkehrsprojekte

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

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



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, die an der Abstimmung teilgenommen haben, 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

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, die an der Abstimmung teilgenommen haben, Anteil sehr/eher unterstützen

● Männlich ● Weiblich

Projekte verfolgen, die Ortsdurchfahrten vor Ausweichverkehr schützen.

Projekte verfolgen, welche die Nutzung vom öffentlichen Verkehr oder dem Velo gegenüber dem motorisierten Individualverkehr fördern.

Projekte rund um den öffentlichen Verkehr priorisieren, anstelle von Projekten rund um den motorisierten Individualverkehr.

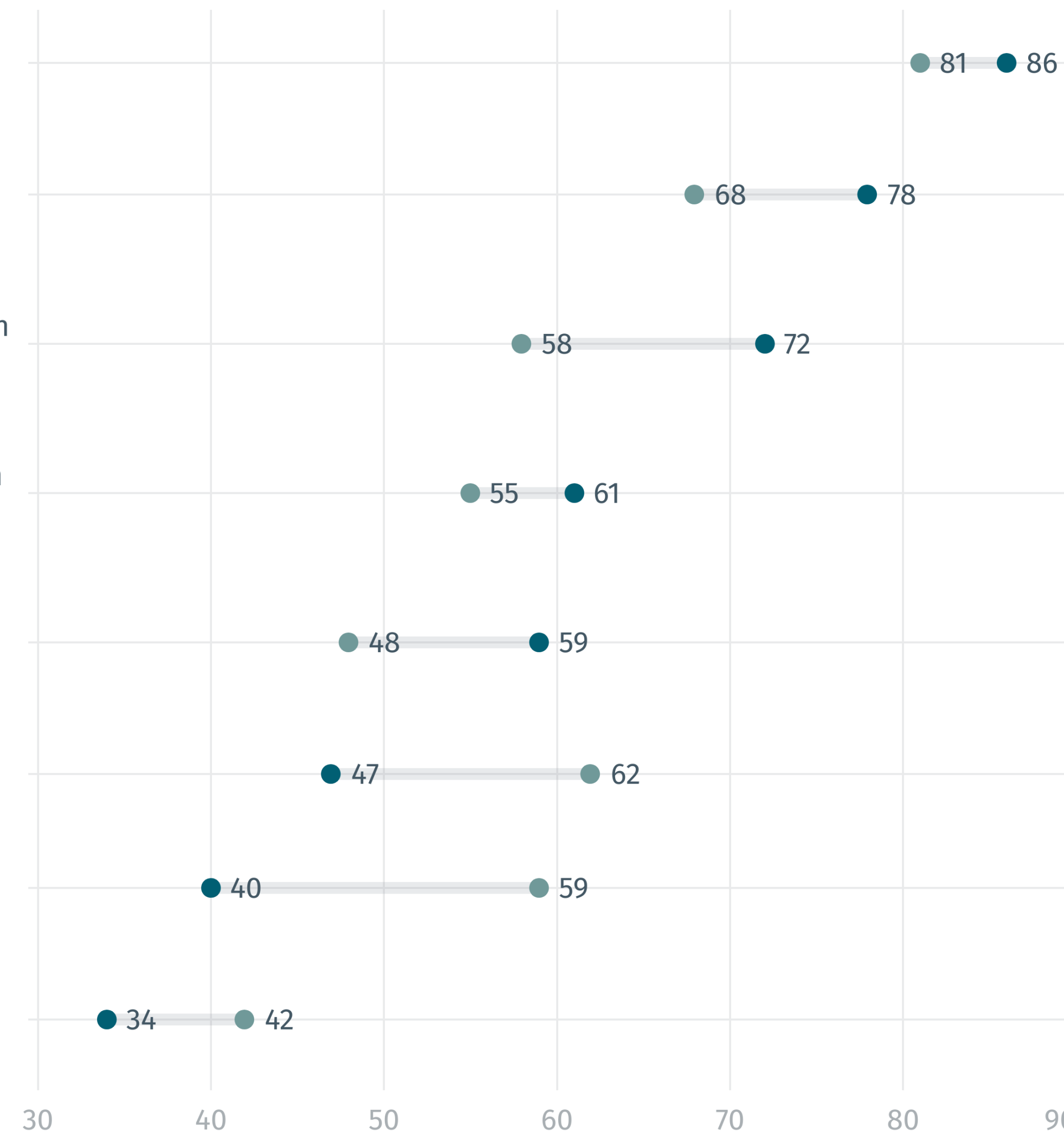
Projekte verfolgen, die den Verkehr aktiv reduzieren (z.B. Autofahren während Stosszeiten kostet extra).

Projekte verfolgen, die den Verkehr passiv reduzieren (z.B. Investitionsstopp beim Ausbau des Verkehrsnetzes).

Das Projekt Rheintunnel in neuer Form weiterverfolgen.

Das Projekt "Spur-Ausbau von 6 auf 8 zwischen Hagnau und Augst" weiterverfolgen.

Projekte rund um den motorisierten Individualverkehr priorisieren, anstelle von Projekten rund um den öffentlichen Verkehr.



Kapitel 6: Fokus MuttENZ/Birs- felden und Oberbaselbiet

Kapitel 7: Synthese

MUTTENZ JA,
BIRSFELDEN
NEIN

Fokus Muttenz und Birsfelden

Birsfelden sagte deutlich Nein, Muttenz stimmte im kantonalen Durchschnitt

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

Fokus Oberbaselbiet



Im Vergleich zum gesamten Kanton BL ...

- Meinung: Der Rheintunnel kommt nur Basel und umliegenden Gemeinden zugute.
- Verbesserungspotenzial bei MIV liegt vor allem im Strassenausbau

- Kleineres Bewusstsein für Folgen Ablehnung Ausbau Nationalstrassen
- Pendeln öfter mit dem Auto und weniger mit dem Velo
- Nutzen Auto häufiger täglich

Kapitel 7: Synthese

ZUSAMMEN-
FASSUNG



Synthese I



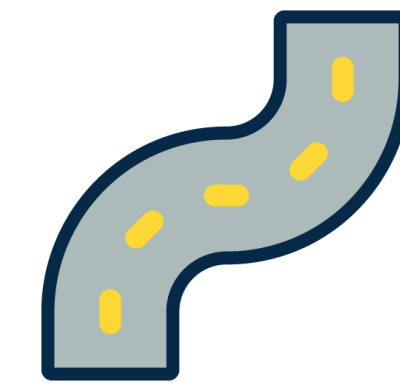
Gesellschaftlich und politisch geteilte Zustimmung

Männer, Einkommensstarke und Bürgerliche sagten häufiger Ja – Frauen, Einkommensschwächere und Links-Grüne lehnten eher ab. Im Kanton ähnlich wie national.



Kapazitätsproblem erkannt, begrenzter Handlungsdruck

Trotz Engpässen ist die Mehrheit zufrieden. Problembewusstsein trifft auf wenig Leidensdruck. Ausbauvorhaben lösen Zurückhaltung aus.



Löst Strassenbau Stauprobleme?

Zwei Drittel erwarten Entlastung, eine knappe Mehrheit mehr Verkehr. Haltung und Abstimmungsverhalten sind politisch geprägt. Ein gemeinsames Verständnis fehlt.

Synthese II



ÖV klar bevorzugt, MIV pragmatisch akzeptiert

Der ÖV schneidet besser ab als der MIV: zuverlässig, tragend, mit punktueller Kritik. Beim MIV dominiert Pragmatismus, Unzufriedene fordern Ausbau.



Breite Offenheit für alternative Verkehrslösungen

Schutz vor Ausweichverkehr, Stärkung von ÖV und Velo sowie Verkehrslenkung finden breite Unterstützung, klassischer Strassenausbau ohne verkehrslenkende Komponente weniger.



Schutz der Ortszentren als gemeinsames Anliegen

Der Schutz der Ortszentren vor Ausweichverkehr findet parteiübergreifend breite Unterstützung. Die Sorge um Wohnqualität eint politische Lager.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Urs Bieri

Co-Leiter

✉ urs.bieri@gfsbern.ch

☎ 031 311 62 07

Tobias Keller

Projektleiter

✉ tobias.keller@gfsbern.ch

☎ 031 311 25 90

Corina Schena

Projektleiterin

✉ corina.schena@gfsbern.ch

☎ 031 555 23 24