



Rheintunnel bringt Region Basel nicht viel, nur mehr Auto- und Lastwagenverkehr

Der Kanton Basel-Stadt ignoriert offenbar die geltenden gesetzlichen Grundlagen, wenn es um den Rheintunnel geht: Netto-Null 2037, Reduktion des Autoverkehrs und Kompensation bei Ausbauten von Nationalstrassen – all dies verhindert der Rheintunnel. Darunter leiden alle Menschen in Basel und Umgebung und die Umwelt.

Heute präsentierte der Bund seine Argumente zum Autobahn-Ausbau, über den die Stimmberechtigten am 24. November 2024 entscheiden. Die Allianz «Nein zum Rheintunnel» ist über die Argumente des Bundes erstaunt, die mit den Realitäten in der Region Basel wenig zu tun haben.

Wie wenig die Zuständigen sich in der Region Basel auskennen, wird beim Blick auf kürzlich veröffentlichte «Faktenblätter» des Bundesamts für Strassen ASTRA klar: So wird zum Rheintunnel angegeben, es würden «0 m²» Grünflächen temporär oder definitiv für den Rheintunnel beansprucht. Wo bleibt die Dreirosenanlage, die Freizeitgärten und der weitere Raum, der genutzt wird?

Gesetzliche Grundlagen werden ignoriert

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt unterstützen den Rheintunnel. Offensichtlich beachten sie aber die eigenen gesetzlichen Grundlagen beim Rheintunnel nicht.

Basel-Stadt muss bis 2037 bei netto-null Treibhausgasemissionen ankommen (§ 16a Kantonsverfassung). Der Kanton ist verpflichtet, umweltfreundliche Verkehrsarten zu priorisieren und die Verkehrsemissionen zu reduzieren (§ 13 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt). Ausserdem muss er bei Kapazitätserhöhungen der Autobahn die übrigen Strassen «in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr [...] entlasten» (§ 13 Abs. 4 USG BS).

Gemäss seiner Verfassung sorgt der Kanton Basel-Landschaft für «eine umweltgerechte, volkswirtschaftlich möglichst günstige Verkehrsordnung» (§ 120 Abs. 2 Verfassung des Kantons Basel-Landschaft). Genau das Gegenteil ist der Autobahn-Ausbau. Der Kanton muss ausserdem für eine «Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs» sorgen und sich für die Reduktion von Umweltbelastungen einsetzen (§ 14 Abs. 2 und 4 USG BL). Er hat sich eine-ange-sichts der bisherigen Fortschritte sehr ambitionierte Klimastrategie gegeben. Deren Ziele lassen sich aber ebenfalls nicht mit dem Ausbau der Autobahnen erreichen.

Rheintunnel: Teuer und schädlich

Der Rheintunnel ist im Vergleich zu den Prognosen 2019 deutlich teurer: 2.59 Milliarden Franken kostet die Kapazitätserweiterung der Autobahn: fast die Hälfte der Kosten des gesamten Ausbaus. Gleichzeitig wird beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region getrödelt.



Der zu erwartende Mehrverkehr durch die Kapazitätserweiterung untersuchte der Bund nicht. Er begründet das damit, dass der Rheintunnel eine Engpassbeseitigung sei. Die Verkehrswissenschaft hat in den letzten Jahren umfassend gezeigt, dass dieses Argument falsch ist. Mehr Strassen bringen mehr Verkehr.

Ein weiterer Punkt, welcher der Bund überhaupt nicht berücksichtigte oder in seine Analyse einbezog: Welche Mengen an Treibhausgasen werden durch diesen Bau erzeugt?

Ausserdem: Die Rheinhäfen in Basel und Birsfelden sowie das geplante Containerterminal Gateway Basel Nord sind gar nicht an den Rheintunnel angeschlossen! Lastwagen von dort fahren weiterhin über die Osttangente. Mit dem Gateway Basel Nord ist ausserdem mehr Lastwagenverkehr zu erwarten! Da sind noch nicht miteinberechnet, dass 5 Millionen Tonnen Aushub von Birsfelden abtransportiert werden muss.

— Allianz «Nein zum Rheintunnel»

Weitere Auskünfte erteilen gerne:

Simone Meier
Co-Präsidentin VCS beider Basel
+41 79 631 23 50
simone.meier@ik.me

