

Im November entscheiden wir über den Ausbau der Autobahnen. Der Bund will dafür 5,3 Milliarden ausgeben. Eine zentrale Beurteilungsgrundlage ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das aus der Kosten-Nutzen-Analyse der Projekte resultiert. Entgegen langjährigem, empirischem Wissen, wonach die Tagesunterwegszeit der Verkehrsteilnehmenden über die Jahre und Jahrzehnte praktisch konstant ist, geht das Astra davon aus, dass der Bau der Autobahnen zu Reisezeiteinsparungen führt. Diese werden monetarisiert als Nutzen in Höhe von 0.83 Milliarden Franken das NKV eingerechnet. Es wird aber nicht begründet, warum ausgerechnet diese neuen Autobahnausbauten die empirisch festgestellte Konstanz der Reisezeiten aufheben sollte. Jüngst wurde medial berichtet, dass alleine nach aktualisierter Norm der erwartete volkswirtschaftliche Nutzen sämtlicher Autobahnausbauten massiv niedriger ausfallen wird als vom Astra behauptet. Dieser sinkt von 184 Millionen auf 65 Millionen pro Jahr.

Auf der anderen Seite sind die Kosten beim Rheintunnel bereits in den wenigen Jahren seit der Kosten-Nutzen-Analyse durch das Astra von 2,11 Milliarden Franken (Stand 2019, wie auch 2023 dem National- und Ständerat beantragt) um ein Viertel auf 2,59 Milliarden Franken (Stand Nov. 2023) gestiegen. Alleine damit sinkt das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Rheintunnels von ursprünglich angenommen 1.47 auf ca. 1.34. Ohne die behaupteten, aber eben nur vermeintlichen «Reisezeitgewinne» verursacht der Rheintunnel aber bereits Stand heute mehr Kosten als Nutzen, d. h. einen volkswirtschaftlichen Schaden (NKV unter 1). Dieser dürfte durch den weiteren Anstieg der Baukosten bis zum angenommenen Bauabschluss von frühestens 2040 weiter zunehmen. Und dabei sind die Kosten des vom Bundesrat als unabdingbar bezeichneten weiteren Ausbauschnitts Hagnau-Augst, ebenfalls im Milliardenbereich, noch nicht mal eingerechnet.

Hinzu kommt, dass die Berechnung des Astra die Klimafolgekosten systematisch unterschätzt und die sehr hohen grauen Emissionen durch den Tunnelbau nicht berücksichtigt. Bei der Umweltbelastung nimmt das Astra an, dass die Schadenskosten «105 CHF / t CO₂-Äquivalent im Jahr 2010, danach pro Jahr steigend um 3%»¹ betragen, ohne diese Annahme stichhaltig oder gar wissenschaftlich zu begründen. Jüngere Studien gehen jedoch von Kosten bis zu 3'000 USD / t CO₂ aus.²

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen.

1. Von welchem volkswirtschaftlichen Nutzen ging die Regierung bisher beim Rheintunnel aus und wie verändert sich dieser bei Verwendung der neuen Ansätze bzgl. «Reisezeitgewinne», der gestiegenen Baukosten und realistischen Klimafolgekosten?
2. Bekanntlich sind Reisezeitgewinn nur temporär, da die zusätzliche Kapazität durch die aufgrund des Ausbaus steigende Verkehrsnachfrage (induzierter Verkehr) wieder aufgefüllt wird. Für wie lange kann der Nutzen aus den bislang ausgewiesenen Reisezeitgewinnen faktenbasiert überhaupt angerechnet werden? Oder geht der Regierungsrat wie das Astra davon aus, dass der Rheintunnel auf wundersame Weise die bislang empirisch konstante Tagesunterwegszeit im Verkehr gesamtgesellschaftlich und langfristig reduziert?
3. Mit welchen Klimafolgekosten durch den Bau und Betrieb des Rheintunnels ist zu rechnen, wenn aktuelle und realistische Kosten sowie die gesamten CO₂-Emissionen (auch die grauen) berücksichtigt werden?
4. Mit welchen Folgekosten für den Kanton Basel-Stadt sowie Basel, Riehen und Bettingen rechnet der Regierungsrat aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Reduktion der Strassenkapazität (USG BS § 13 Abs. 4) auf Kantonsgebiet sowie dem Ersatz der Dreirosenmatte während dem Bau und darüber hinaus? Fliessen diese Kosten in die Kosten-Nutzen-Analyse ein?
5. Bis zu welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis bzw. volkswirtschaftlichen Schaden unterstützt der Regierungsrat den Rheintunnel?
6. Wie beabsichtigt die Regierung, der Öffentlichkeit Transparenz über die durch den Rheintunnel verursachten volkswirtschaftlichen Schaden zu verschaffen?

¹ ASTRA, 2019: Handbuch NISTRA 2017, S.138

² Jarmo S. Kikstra et al., The social cost of carbon dioxide under climate-economy feedbacks and temperature variability, in: Environ. Res. Lett. 16 (2021) 094037