

**Interpellation Nr. 111 (Oktober 2025)**

25.5452.01

betreffend undemokratisches Comeback des Autobahn-Rheintunnels

Mit dem am 9. Oktober von Professor Ulrich Weidmann veröffentlichten Bericht zu den Schweizer Autobahn- und ÖV-Projekten ist für Basel-Stadt das Worst-Case-Szenario eingetroffen. Der S-Bahn-Ausbau wird über Jahre blockiert, dagegen soll gegen den Willen der Basler – und der Schweizer – Bevölkerung der Rheintunnel nicht einmal ein Jahr nach der Ablehnung an der Urne ein Comeback bekommen. Dabei tritt die Empfehlung des von Bundesrat Rösli beauftragten Weidmann nicht nur das klare Nein von Basel-Stadt (und Birsfelden) mit Füßen, sondern auch das ebenfalls von der Bevölkerung beschlossene Netto-Null 2037 und die daraus abgeleitete Klimastrategie.

1. Wie beurteilt der Regierungsrat, dass demokratische Abstimmungsentscheide vom Bundesrat missachtet werden?
2. Wird sich die Basler Regierung in Bern für die Interessen von Basel-Stadt und damit gegen den Rheintunnel einsetzen?
3. Wird sich die Basler Regierung dafür einsetzen, dass die Mittel des abgelehnten Rheintunnels für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Basel eingesetzt wird?
4. Wie will sich der RR gegen die von Bundesrat Rösli angetönte Verknüpfung von Autobahn- und ÖV-Projekten in einer Abstimmung wehren, die dazu führen könnte, dass andere Regionen Basel-Stadt eine Autobahn aufzwingen, um selber von Bahnausbau zu profitieren?
5. Die Studie Weidmann priorisierte die Projekte gemäss eigener Aussage mit «verschiedenen strukturierten Analysen und fachlicher Expertise». War der RR bei dieser Expertise einbezogen? Teilt er die Analysen und das methodische Vorgehen? Wie ist der kantonale Verfassungsauftrag Netto Null 2037 in die Priorisierung eingeflossen?
6. Welche Relevanz hat der Bericht für die weitergehende Verkehrsplanung in der Region?
7. Plant der Regierungsrat eine eigene Studie zur Auswirkung des Autobahnausbaus mit dem Rheintunnel auf Netto-Null 2037 und die Klimastrategie, oder will er sich weiter blind auf die Behauptungen des Bundesamts für Strassen verlassen?
8. Wird der Regierungsrat eine eigene Kosten-Nutzen-Analyse des Rheintunnels in Auftrag geben, welche u.a. die grauen Emissionen, die vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE aktualisierten Klimafolgekosten von mindestens 430 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> und die Verteuerung des Bauprojekts seit Planungsbeginn berücksichtigt?
9. Plant der Regierungsrat eine eigene Studie zum induzierten Verkehr durch den Rheintunnel und die Auswirkungen auf das Basler Verkehrsnetz?
10. Was unternimmt die Basler Regierung, um die Zerstörung der Dreirosenmatte zu verhindern? Wie ist das «stadtplanerische Potential» zu verstehen, mit dem Ulrich Weidmann für den Rheintunnel argumentiert? Hat das Bundesamt für Strassen inzwischen dem Rückbau der Osttangente zugestimmt?
11. Welche Anstrengungen wurden unternommen mit den Nachbarländern alternative Streckenführungen zu diskutieren z. B. über Rheinfelden? Es scheint ja hauptsächlich um den internationalen Fern und Güterverkehr zu gehen.

Nicola Goepfert