



An den Grossen Rat

25.5452.02

BVD/P255452

Basel, 5. November 2025

Regierungsratsbeschluss vom 4. November 2025

Interpellation Nr. 111 Nicola Goepfert betreffend undemokratisches Comeback des Autobahn-Rheintunnels

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 15. Oktober 2025)

«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 CO₂ 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 Rheinfeldern? Es scheint ja hauptsächlich um den internationalen Fern und Güterverkehr zu gehen.

Nicola Goepfert»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Zu den einzelnen Fragen

1. *Wie beurteilt der Regierungsrat, dass demokratische Abstimmungsentscheide vom Bundesrat missachtet werden?*

Der Bund schreibt in seiner Kommunikation zu «Verkehr '45»: «Die Verbesserungen der Verkehrsinfrastrukturen auf Strasse und Schiene können nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden. Der jüngste Ausbauschritt für die Nationalstrasse wurde von der Bevölkerung abgelehnt. Die Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 der Bahn führt zu erheblichen Mehrkosten. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat deshalb die ETH Zürich beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren.» Und: «Vor diesem Hintergrund – erhebliche Mehrkosten bei der Bahn, Nein der Bevölkerung zum Ausbauschritt bei der Nationalstrasse – hat das UVEK entschieden, die geplanten Infrastrukturprojekte für Strasse- und Schiene zu überprüfen. Es soll untersucht werden, welche Infrastrukturprojekte für die Schweiz Priorität aufweisen und welche allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden sollen. Zudem soll dargestellt werden, wie die einzelnen Projekte von Strasse und Schiene zusammenhängen, wobei auch die Agglomerationsprogramme einzubeziehen sind.» Mit Blick auf diese Zielsetzung ist aus Sicht des Regierungsrats der Einbezug der Projekte aus dem abgelehnten Nationalstrassen-Paket in diese Gesamtstudie nachvollziehbar.

Zum Prozess selbst führt der Bund aus: «Gegen die Bundesbeschlüsse über den Nationalstrassen- und den Bahninfrastrukturausbau wird wie bisher separat ein Referendum vorgesehen.» Dies bedeutet, dass das demokratische Mitspracherecht gewährleistet ist.

2. *Wird sich die Basler Regierung in Bern für die Interessen von Basel-Stadt und damit gegen den Rheintunnel einsetzen?*

Zurzeit handelt es sich bei den diskutierten Ergebnissen um die Resultate einer ETH-Studie. Noch offen ist, ob und in welcher Form der Bund das Projekt Rheintunnel nochmals in den demokratischen Entscheidungsprozess bringen wird. Der Regierungsrat wird bei einer allfälligen Positionierung sowohl die Ergebnisse des Volksentscheids von November 2024, wie auch die geltenden Prioritäten gemäss USG sowie weitere wichtige Zielsetzungen wie u.a. in den Bereichen Raumplanung und Mobilität berücksichtigen.

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?*

Dazu bräuchte es eine Gesetzesänderung auf nationaler Ebene. Die Mittel zur Finanzierung der Nationalstrassenprojekte und diejenigen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs entstammen unterschiedlichen Finanzierungsquellen und können nicht für andere Zwecke als die vorgesehenen eingesetzt werden. Der Regierungsrat engagiert sich aber in direkten Gesprächen und über die zuständigen Gremien dafür, dass für den Bahnausbau mehr Mittel als bisher vom Bundesrat vorgesehen gesprochen werden.

4. *Wie will sich der RR gegen die von Bundesrat Röstli 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?*

Bundesrat Albert Röstli will die kommenden Botschaften zum STEP¹ Eisenbahn, zum STEP Nationalstrasse und zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation (AP5) gemeinsam in die Vernehmlassung geben. Damit will er die verkehrsträgerübergreifende Sicht auf den Infrastrukturausbau stärken. Dieses Vorgehen erachtet der Regierungsrat als zweckmässig und sinnvoll.

Weiter kündigte der Bundesrat an, dass die eigentlichen Bundesbeschlüsse aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und den unterschiedlichen Finanzierungsgefässen weiterhin separat erfolgen werden. Es wird also einen Beschluss für die Bahn, einen für die Nationalstrassen und einen für Agglomerationsprojekte geben. Diese werden jeweils separat vom Parlament verabschiedet und sind auch was die Beschlüsse zu Eisenbahn und Autobahn betrifft einzeln referendumsfähig.

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?*

Der Regierungsrat war bei der Erarbeitung des Gutachtens «Verkehr '45» nicht einbezogen. Grundsätzlich begrüsst er den gesamtverkehrlichen Ansatz – also die gleichzeitige Betrachtung von Eisenbahn-, Nationalstrassen- und Agglomerationsprojekten. Zur Methodik sind Einschätzungen schwierig, da die entsprechenden Informationen bisher nicht in genügendem Detaillierungsgrad öffentlich einsehbar sind.

Nicht nachvollziehbar sind aus Sicht der Regierung die Aussagen zum Bahnknoten Basel: So wird der Ausbau des Knotens zwar als wichtig beurteilt, dennoch wird der etappierten Realisierung mit dem Tiefbahnhof Basel SBB als erstem Schritt eine Absage erteilt. Der Regierungsrat erwartet weiterhin vom Bund, dass der Bau des Tiefbahnhofes als erste Etappe bereits in der nächsten Botschaft des Bundesrates vorgesehen wird.

Sowohl bei den Massnahmen zum Ausbau des Bahnknotens als auch der Nationalstrassen handelt es sich um Projekte des Bundes, welche die bundesrechtlichen und nicht kantonalrechtliche gesetzliche Grundlagen einzuhalten haben. Der kantonale Verfassungsauftrag «Netto Null bis 2037» ist deshalb nicht in die Priorisierung der ETH eingeflossen.

6. *Welche Relevanz hat der Bericht für die weitergehende Verkehrsplanung in der Region?*

Eine Verkehrsplanung des Bundes auf Basis des vorliegenden ETH-Berichts hätte zweifellos grosse Auswirkungen auf die weitergehende Verkehrsplanung in der Region, inklusive Tram- und Busnetz. Welche Dimension diese hätten, kann der Regierungsrat zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen.

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?*

Das vorliegende Gutachten zuhanden des Bundesrats wurde von der ETH bzw. Professor Dr. Weidmann und nicht vom Bundesamt für Strassen erstellt. Der Regierungsrat plant keine eigenen Studien, bei denen Bundesprojekte (Nationalstrassen und Bahn) anhand kantonalrechtlicher Grundlagen beurteilt werden. Insbesondere da der Bundesrat mehrfach signalisiert hat, dass die ETH-Studie eine Grundlage für die weitere politische Diskussion sei. Kantonale Vorgaben wie

¹ STEP Strategisches Entwicklungsprogramm

das Netto-Null-Ziel in Basel-Stadt sind Themen, die von Seiten Basel-Stadt nun in die Diskussion eingebracht werden, dies mit Blick auf die für Januar in Aussicht gestellte Stossrichtung des Bundes.

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 CO₂ und die Verteuerung des Bauprojekts seit Planungsbeginn berücksichtigt?*

Nein, beim Rheintunnel handelt es sich um ein Projekt des Bundes.

9. *Plant der Regierungsrat eine eigene Studie zum induzierten Verkehr durch den Rheintunnel und die Auswirkungen auf das Basler Verkehrsnetz?*

Falls der Bundesrat in seinen Stossrichtungen beschliesst, die Projektierung des Rheintunnel wieder aufzunehmen, wird der Regierungsrat Studien in Auftrag geben bzw. vom Bund einfordern, die aufzeigen, welche flankierenden Massnahmen auf dem Stadtstrassennetz ergriffen werden müssen, um die prognostizierte Entlastung des Stadtstrassennetzes nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels langfristig zu garantieren. Dies ist auch Gegenstand politischer Vorstösse, die nach wie vor hängig sind. Sollte der Bund den Bau des Rheintunnels weiterverfolgen, wären wesentliche Projektverbesserungen im Sinne eines deutlichen Mehrwerts für die Bevölkerung und die Wirtschaft notwendig.

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?*

Das bisherige Projekt des Rheintunnels hätte zu einer marginalen Verkleinerung der heutigen Dreirosenanlage geführt, gleichzeitig wären jedoch Flächen im unmittelbaren Umfeld begrünt und geöffnet worden. Um das «stadtplanerische Potenzial» an diesem Ort zu erheben, hat der Bund eine sog. «städtebauliche Testplanung» unter Einbezug der kantonalen Fachämter finanziert, die zahlreiche Begrünungs- und bessere Aufenthaltsmöglichkeiten vorsieht. Einige dieser Massnahmen könnten auch ohne den Bau des Rheintunnels umgesetzt werden. Der Bau des Tunnels würde aber die Umsetzung deutlich beschleunigen und der Bund würde einen wesentlichen Teil der Kosten übernehmen.

Ein Rückbau des Brückenbauwerks wäre nicht sinnvoll. Es ist jedoch zu prüfen, ob Teile der Osttangente nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels andere Funktionen als die einer Nationalstrasse übernehmen könnten. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass der Grosse Rat den Regierungsrat gemäss dem Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente (19.0718) beauftragt hat, ein Vorprojekt zur Überdeckung der Osttangente auf einer Länge von 465 Metern im Bereich Breite West zu erarbeiten, nicht diese abzurechnen.

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.*

Diese Abklärungen wurden schon im Rahmen der Erarbeitung der Projektstudie bzw. des Generalen Projektes für den Rheintunnel durchgeführt. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die für die Osttangente erforderliche Entlastung damit nicht annähernd erreicht werden kann.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin