



An den Grossen Rat

24.5068.02

BVD/P245068

Basel, 18. März 2026

Regierungsratsbeschluss vom 17. März 2026

Anzug Lukas Bollack und Konsorten betreffend «Rheintunnel und flankierende Massnahmen zur Entlastung der Quartiere»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. April 2024 den nachstehenden Anzug Lukas Bollack und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Der geplante Rheintunnel verspricht eine Entlastung der Stadt vom motorisierten Individualverkehr, insbesondere in den Quartieren entlang der chronisch überlasteten Osttangente, die stark von Lärm und Ausweichverkehr betroffen sind. Er soll primär den grenzüberschreitenden Verkehr aufnehmen, der heute etwa 25 bis 30% des Verkehrsaufkommens auf der Osttangente ausmacht, und ihn unterirdisch an der Stadt vorbeiführen. Durch die Verlagerung eines Grossteils des Schwerverkehrs unter den Boden dürfte sich die Lärmbelastung der Anrainerquartiere reduzieren. Zudem würde eine Redundanz im Autobahnnetz geschaffen, so dass der Verkehr bei Unfällen oder Bauarbeiten weniger in das städtische Strassennetz ausweicht.

BVD und ASTRA versprechen zudem eine Verlagerung von Fahrten vom städtischen Strassennetz in Basel und Birsfelden auf die Osttangente, da die verkehrsentlastete Osttangente für viele Fahrten neu die schnellste Route darstellen würde. Gegenüber einem hypothetischen Verkehrsszenario «2040 ohne Rheintunnel» soll sich der Verkehr auf verschiedenen basel-städtischen Strassen um 10 bis 20 Prozent reduzieren, in Birsfelden sogar um 30 Prozent. Weniger Verkehr in den Quartierstrassen bedeutet weniger Lärm, weniger Gefahr und mehr Platz für anderes – für Begrünung, für ÖV, für aktive Mobilität.

Die freiwerdende Kapazität auf der Osttangente birgt aber die Gefahr, dass das Pendeln von und nach Basel sowie der Binnenverkehr mit dem Auto attraktiver werden und deshalb mehr Fahrten mit dem Auto unternommen werden. Die versprochene Entlastung der Quartiere vom Verkehr würde dadurch ad absurdum geführt. Eine Verkehrszunahme würde zudem den Verkehrs- und Klimazielen des Kantons sowie dem Umweltschutzgesetz widersprechen.

Damit der erwünschte Effekt der Verkehrsreduktion in den Quartieren tatsächlich eintritt, muss der Kanton deshalb flankierende Massnahmen ergreifen. Der Regierungsrat hat dies in mehreren Antworten zuhanden des Parlaments bereits dargelegt. Jedoch ist bisher unklar, wie die konkrete Ausgestaltung dieser Massnahmen aussehen wird. Durch die Zweitüberweisung der Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten (19.5281) hat die Regierung bereits den Auftrag, sich beim Bund für den Rückbau der Osttangente einzusetzen. Die Entscheidungshoheit darüber liegt jedoch beim Bund.

Die Unterzeichnenden fordern deshalb den Regierungsrat dazu auf zu prüfen und zu berichten:

1. Welche flankierenden Massnahmen die Regierung im Fall der Umsetzung des Rheintunnels auf dem kantonalen und kommunalen Strassennetz ergreifen wird, um eine Reduktion des Strassenverkehrs und eine Verbesserung der Lebensqualität im Vergleich zur heutigen Situation in den von der Osttangente direkt betroffenen Quartieren Wettstein, Breite und Gellert zu erreichen:
 - a. In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente
 - b. In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente

2. Wie sich die Verkehrsbelastung auf dem kantonalen und kommunalen Strassensystem im Kanton im Fall des Baus des Rheintunnels gegenüber heute verändern wird:
 - a. In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente
 - b. In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente
3. Wie sie die Einhaltung der Vorgabe des Umweltschutzgesetzes § 13, nach dem die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen nicht zunehmen darf, im Fall der Umsetzung des Rheintunnels langfristig sichern wird:
 - a. In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente
 - b. In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente

Lukas Bollack, Tobias Christ, Brigitte Kühne, Bülent Pekerman, Johannes Sieber, Claudia Baumgartner, Sandra Bothe, Niggi Daniel Rechsteiner»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Stand des Projektes Rheintunnel

Das Projekt «Rheintunnel» wurde vom zuständigen Bundesamt für Strassen (ASTRA) bis zur Stufe «Auflageprojekt» ausgearbeitet und vom 15. November bis zum 14. Dezember 2023 im ordentlichen Plangenehmigungsverfahren öffentlich aufgelegt. In der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2024 lehnte jedoch die Stimmbevölkerung das Finanzierungspaket für sechs Nationalstrassenprojekte, zu dem auch der «Rheintunnel» gehörte, insgesamt ab.

Ein Rückbau oder eine Umwidmung von Fahrspuren der heutigen Osttangente wäre nur dann möglich, wenn für den heute dort abgewickelten Individual- und Schwerverkehr geeignete Alternativen bestehen oder man eine Rückverlagerung des Verkehrs auf das städtische Strassennetz bewusst in Kauf nähme. Derzeit stehen jedoch weder Umfahrungsmöglichkeiten wie der Rheintunnel noch ausreichend leistungsfähige Alternativen wie eine signifikante Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Zudem befindet sich die Osttangente in Bundes- und nicht in Kantonsbesitz.

Am 9. Oktober 2025 wurde der ETH-Bericht «Verkehr '45» veröffentlicht. Darauf basierend hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 28. Januar 2026 die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 festgelegt. Gemäss diesem Konzept könnte der Bund das Projekt «Rheintunnel» erneut priorisieren bzw. aktivieren. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde beauftragt, bis Ende Juni 2026 eine entsprechende Vernehmlassungsvorlage zu erarbeiten. Wie sich der politische Prozess während und nach der Vernehmlassung entwickeln wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt offen.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht zurzeit nicht sinnvoll, flankierende Massnahmen zu planen oder zusätzliche Verkehrsanalysen für den Fall einer Umsetzung des Rheintunnels zu erarbeiten.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Welche flankierenden Massnahmen die Regierung im Fall der Umsetzung des Rheintunnels auf dem kantonalen und kommunalen Strassennetz ergreifen wird, um eine Reduktion des Strassenverkehrs und eine Verbesserung der Lebensqualität im Vergleich zur heutigen Situation in den von der Osttangente direkt betroffenen Quartieren Wettstein, Breite und Gellert zu erreichen:*
 - a. *In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente*
 - b. *In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente*

Der Regierungsrat sieht aufgrund der unter Ziffer 1 dargelegten Ausführungen eine veränderte politische Ausgangslage, die eine mögliche Wiederaufnahme des Projekts «Rheintunnel» bedeuten könnte. Sobald der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage verabschiedet hat und falls darin eine Reaktivierung des Projektes vorgesehen ist, möchte der Regierungsrat prüfen lassen, welche Auswirkungen ein Kapazitätsabbau auf der Osttangente auf das städtische Strassennetz hätte und welche flankierenden Massnahmen erforderlich wären. Dies, um sicherzustellen, dass der Bund das Projekt Rheintunnel nicht unabhängig von den Bedürfnissen und Erwartungen des Kantons Basel-Stadt vorantreibt. Da solche Abklärungen mit erheblichem Aufwand verbunden sind, würde der Regierungsrat den entsprechenden Auftrag und die dafür notwendigen finanziellen Mittel beim Grossen Rat beantragen.

2. *Wie sich die Verkehrsbelastung auf dem kantonalen und kommunalen Strassensystem im Kanton im Fall des Baus des Rheintunnels gegenüber heute verändern wird:*
 - a. *In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente*
 - b. *In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente*

Vgl. Antwort auf Frage 1.

3. *Wie sie die Einhaltung der Vorgabe des Umweltschutzgesetzes § 13, nach dem die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen nicht zunehmen darf, im Fall der Umsetzung des Rheintunnels langfristig sichern wird:*
 - a. *In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente*
 - b. *In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente*

Vgl. Frage 1.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts sowie der neuen Ausgangslage im Zusammenhang mit der ETH-Studie «Verkehr '45» und den damit verbundenen Beschlüssen des Bundesrates beantragen wir, den Anzug Lukas Bollack und Konsorten betreffend «Rheintunnel und flankierende Massnahmen zur Entlastung der Quartiere» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin