



# POSITIONSPAPIER: NEIN ZUM RHEINTUNNEL

Basel, 7. Januar 2024

## INHALT

Positionspapier: Nein zum Rheintunnel .....	2
1. Der Rheintunnel bedeutet in erster Linie mehr Auto- und Lastwagenverkehr .....	2
2. Der Rheintunnel entlastet die Osttangente nicht vom heutigen Verkehr .....	2
3. Echter Umweltschutz bedeutet Autoverkehr reduzieren trotz Elektromobilität .....	3
4. Keine Investitionen in CO2-intensive gigantische Strassenausbau-Projekte .....	4
5. Der Rheintunnel reduziert die Lebensqualität in Basel und Umgebung .....	4
6. Der Rheintunnel widerspricht dem Umweltschutzgesetz und der Klimastrategie des Stadtkantons und dem nationalen Netto-Null Ziel .....	5
7. Der Rheintunnel torpediert die Verlagerungsziele für den Güterverkehr .....	5
8. Es ist Zeit für umweltfreundliche Lösungen .....	5
9. Verantwortungstragende aus beiden Basel sollen sich für echte Lösungen einsetzen	6

# POSITIONSPAPIER: NEIN ZUM RHEINTUNNEL

Der Rheintunnel ist ein Kapazitätsausbau für den klima- und umweltschädlichen Autoverkehr. Damit werden die Klimaziele torpediert und die Lebensqualität der Bevölkerung kurz- und langfristig reduziert. Daher lehnen die GRÜNEN Basel-Stadt und Baselland den Rheintunnel vehement ab. Die GRÜNEN setzen sich für eine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrspolitik ein. Es gibt sinnvollere Alternativen als die Förderung des klimaschädlichen Autoverkehrs durch fossile Monsterprojekte. Unsere Lösungsvorschläge, um die Herausforderungen des Verkehrs in der Region Basel anzugehen, liegen seit Langem auf dem Tisch. In diesem Positionspapier werden neun Gründe aufgeführt, weshalb der Rheintunnel nicht gebaut werden soll:

## 1. DER RHEINTUNNEL BEDEUTET IN ERSTER LINIE MEHR AUTO- UND LASTWAGENVERKEHR

Beim Rheintunnel handelt es sich um eine unterirdische Kapazitätserhöhung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den Güterverkehr auf den Strassen: Entgegen den Behauptungen, der Rheintunnel würde die Stadt vom heutigen Verkehr "entlasten", soll das immense Tunnelbauprojekt den Weg für noch mehr Auto- und Lastwagenverkehr von und nach Frankreich und Deutschland frei machen. Dass zusätzliche Kapazität bzw. Entlastung nur zu Mehrverkehr und keiner dauerhaften Entlastung führt, ist seit zehn Jahren wissenschaftlich bewiesen ([Duranton und Turner, 2011](#)). Heute macht der Durchgangsverkehr etwa ein Viertel des Verkehrsaufkommens auf der Osttangente aus. In Zukunft soll in den Augen des Bundes das Verkehrsaufkommen deutlich mehr werden, was Auslöser beim Bund für den Rheintunnel war. Für die GRÜNEN Basel-Stadt und Baselland muss es im Sinne des Klimas, der Umwelt und der Lebensqualität das oberste Ziel sein, den Autoverkehr zu reduzieren und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Um die Zeiten des ungebremsten Wachstums des Auto- und Lastwagenverkehrs hinter uns zu bringen, ist dieser Kapazitätsausbau zu stoppen.

## 2. DER RHEINTUNNEL ENTLASTET DIE OSTTANGENTE NICHT VOM HEUTIGEN VERKEHR

Dreiviertel des motorisierten Verkehrs auf der Osttangente hat entweder die Agglomeration Basel als Ziel oder startet die Fahrt von der Agglomeration Basel aus. Es ist vom Bund und dem Kanton Basel-Stadt nicht vorgesehen, dass der Rheintunnel diesen lokal generierten Verkehr unter den Boden verlagert. Dies wäre auch kaum realisierbar, da im Stadtgebiet keine Zufahrten zum Tunnel erstellt werden können.

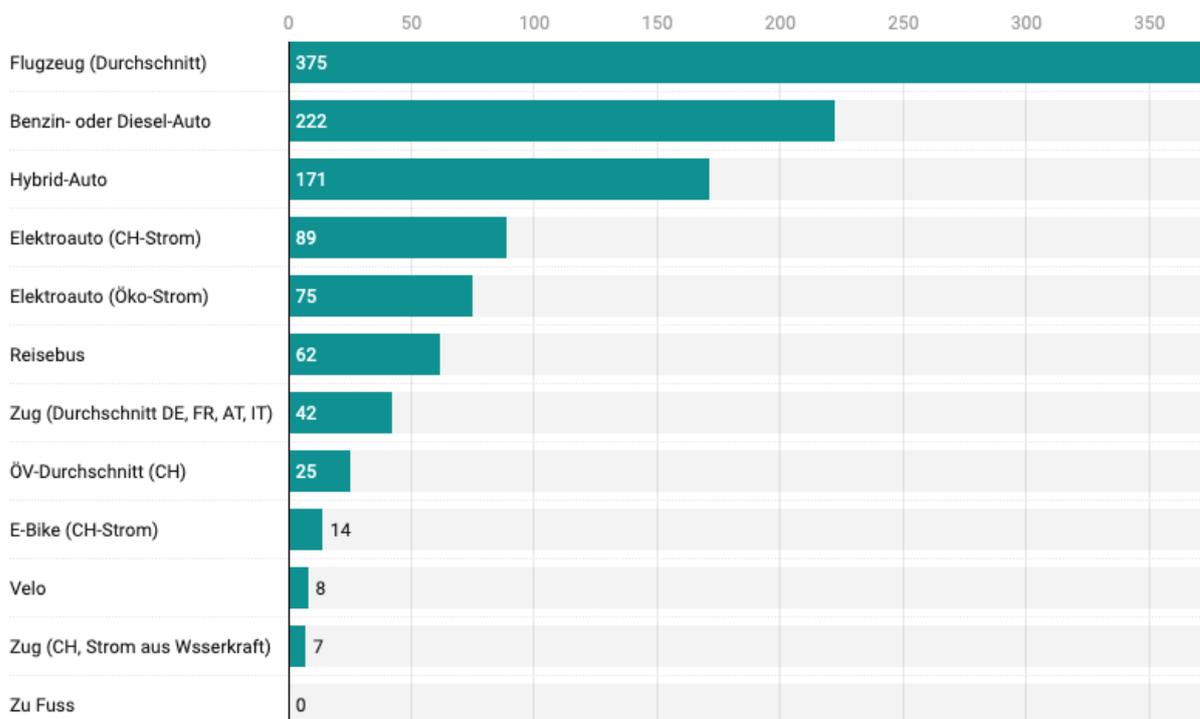
Damit ist klar: Mindestens Dreiviertel des Verkehrs auf der Osttangente wird trotz Rheintunnel bestehen bleiben. Ein Rückbau der oberirdischen Osttangente ist deshalb nicht vorgesehen und widerspricht offensichtlich dem regierungsrätlichen Willen, wie die Nicht-Umsetzung der Motion der GRÜNEN Basel-Stadt zeigt, in der genau das gefordert wurde. Die Folge: die freiwerdende Kapazität auf der Osttangente wird mit lokalem Autoverkehr aufgefüllt, weil Leute vom Velo/ÖV aufs Auto umsteigen, häufiger als heute Auto fahren oder mittelfristig ihren Wohnort verlegen (Zersiedelung). Der Rheintunnel soll laut Bund und Kanton Basel-Landschaft primär ein Kapazitätsausbau sein, um mehr Durchgangsverkehr abwickeln zu können. Diese Förderung des umweltschädlichen Autoverkehrs lehnen wir vehement ab. **Sollte der Widerstand der GRÜNEN gegen das Ausbauprojekt nicht erfolgreich sein,**

werden die GRÜNEN Basel-Stadt und Baselland auf eine 1:1-Verlagerung unter den Boden beharren. Dies umso mehr als sich bisher sowohl der Bund als auch der Regierungsrat Basel-Stadt weigerten, diesen nötigen und zentralen Schritt mitzuplanen. Die GRÜNEN fordern in jedem Fall Temporeduktionen und eine Einhausung, damit die Anwohnenden von den gesundheitsschädigenden Folgen des Autoverkehrs entlastet werden.

### 3. ECHTER UMWELTSCHUTZ BEDEUTET AUTOVERKEHR REDUZIEREN TROTZ ELEKTROMOBILITÄT

Der MIV ist immer umweltschädlich, auch wenn die Fahrzeuge in Zukunft mehrheitlich elektrisch angetrieben werden könnten. Sowohl fossil als auch elektrisch angetriebene Autos verursachen CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Herstellung und im Betrieb der Fahrzeuge. So emittiert ein mit Schweizer Strom angetriebenes Elektroauto immer noch 89 Gramm CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Personenkilometer, während ein fossil betriebenes Auto 222 Gramm CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Personenkilometer ausstösst. Dies zeigt untenstehende vom WWF veröffentlichte Abbildung. Der Ersatz eines fossil angetriebenen durch ein Elektroauto reduziert den CO<sub>2</sub>-Ausstoss damit lediglich um 60%. Mit dem Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsarten (Fuss- und Veloverkehr FVV, ÖV) lässt sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss deutlich stärker reduzieren.

#### Ausgestossene Gramm CO<sub>2</sub>-eq pro Personenkilometer bei durchschnittlicher Flotte und Auslastung



*Beim Velo, wie auch den anderen Transportmitteln wird die Produktion und Entsorgung auf die statistisch typische Lebensdauer aufgeteilt (etwa 15'000km im Vergleich zu mehreren Millionen km für Eisenbahnwagen...).*

Quelle: ESU-services 2022 und Mobitool 2020 • Erstellt mit [Datawrapper](#)

Hinzu kommt, dass der MIV stehend und fahrend viel Platz benötigt, der mit der zunehmenden Erhitzung des städtischen Raumes für kühlende Begrünungsmassnahmen gebraucht wird.

Autos tragen zudem durch Reifenabrieb zum Eintrag von Mikroplastik und durch Bremsabrieb zu Feinstaub in die Umwelt bei. Auch dafür bieten Elektroautos keine Lösung. Die massive finanzielle Investition in den Rheintunnel ist damit auch eine Investition in umweltschädliche Verkehrsarten, während FVV und ÖV auf der Strecke bleiben. Dies ist besonders unklug, wenn man bedenkt, dass in der Schweiz mehr als die Hälfte aller Autofahrten kürzer als 5 km sind und in den meisten Fällen per Velo oder ÖV unternommen werden könnten.

#### **4. KEINE INVESTITIONEN IN CO2-INTENSIVE GIGANTISCHE STRASSENBAU-PROJEKTE**

Nicht nur der durch den Rheintunnel geförderte Mehrverkehr ist umweltschädlich, sondern auch der Rheintunnel als Strassenbauprojekt selbst. Mit dem Rheintunnel werden immense Mengen an grauer Energie verbaut und durch die Materialherstellung grosse Mengen an CO<sub>2</sub> freigesetzt. Der Betrieb und Unterhalt des Rheintunnels werden nochmals viel Energie verbrauchen (aktuell beantragt der Bundesrat alleine für den Unterhalt und Betrieb der Schweizer Autobahnen 3 Mia. Franken pro Jahr). Auch aus dieser Perspektive ist der Rheintunnel kein nachhaltiges Projekt und muss gestoppt werden.

Der verschwenderische Umgang mit staatlichen Geldern ist besonders eklatant. Würden zwei Milliarden in klimafreundliche Projekte investiert, hätten diese hier einen volkswirtschaftlichen Nutzen: Nicht nur die Einsparungen durch die Gesundheitskosten durch den MIV und die Folgen der Klimakrise. Mit demselben Geld könnten zum Beispiel 1.5 Millionen Häuser eine dringend nötige Gebäudeenergieausweise erstellt werden (GEAK-Plus) und damit konkrete die Menschen unterstützt und CO<sub>2</sub> gespart werden. Mit zwei Milliarden könnten die Menschen in der Region aktiv beim Umstieg auf den ÖV zum Beispiel mit einer weiteren Vergünstigung des ÖV (=2.5 Mio. Jahres-U-Abos oder 500'000 GA) oder einer Förderung des Umstiegs aufs Velo (=1 Mio. Elektrovulos).

#### **5. DER RHEINTUNNEL REDUZIERT DIE LEBENSQUALITÄT IN BASEL UND UMGEBUNG**

Durch den Bau des Tunnels werden fünf Familien- und Freizeitgartenareale auf Boden der Stadt Basel sowie der Gemeinden Muttenz und Birsfelden tangiert und es gehen Familiengärten verloren. Die Dreirosenanlage – eine der wenigen Grünflächen in Kleinbasel West – ist während der Bauzeit für acht Jahre nur beschränkt als Erholungsraum und als Sport- und Spielplatz nutzbar und wird auch nach dem Bau nicht mehr in der alten Qualität wiederhergestellt. Mehrere grosse Bauplätze werden während Jahren in den umliegenden Quartieren Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, Staub und Baustellenverkehr verursachen. Die GRÜNEN aus beiden Basel wollen in eine lebenswerte Stadt investieren, nicht in Mehrverkehr und positionieren sich deshalb klar gegen den Bau des Rheintunnels. Der Wille der Bevölkerung für einen starken Umweltschutz muss ernst genommen werden. Bestehende Naherholungsgebiete müssen erhalten und ausgebaut werden. Mit dem 2.36 Milliarden Franken teuren Megaprojekt Rheintunnel würde eine verkehrte Verkehrspolitik betoniert – auf Kosten der Menschen, die in und um Basel leben und in der Schweiz Steuern zahlen.

## **6. DER RHEINTUNNEL WIDERSPRICHT DEM UMWELTSCHUTZGESETZ UND DER KLIMASTRATEGIE DES STADTKANTONS UND DEM NATIONALEN NETTO-NULL ZIEL**

Das kantonale Umweltschutzgesetz gibt vor, dass die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes (Nationalstrassen) auf Kantonsgebiet nur erhöht werden darf, wenn auf dem übrigen Strassennetz in gleichem Masse dauerhaft Kapazität zurückgebaut wird. Im Falle des Rheintunnels sind konkrete Massnahmen zur Kompensation der Kapazitätserweiterung jedoch nicht in Planung. Damit steht das Projekt Rheintunnel im Widerspruch zum Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt. Im November 2022 sagten die Stimmberechtigten in Basel-Stadt Ja zu Netto-Null 2037. Der Regierungsrat hat daraufhin im September 2023 die Klimastrategie des Kantons Basel-Stadt verabschiedet. Darin setzt er sich zum Ziel, die Fahrleistung des MIV ausserhalb des Autobahnnetzes gegenüber 2020 um einen Drittel zu reduzieren. Auf allen Strassen inklusive Autobahnnetz soll die Fahrleistung um einen Sechstel reduziert werden. Dies steht im Widerspruch zum Kapazitätsausbau durch den Rheintunnel. Um im Stadtkanton gesetzeskonform zu bleiben und die Klimaziele zu erreichen, muss die Regierung sich demnach für die Sistierung der Planung einsetzen.

Der Bau des Rheintunnels widerspricht auch dem Willen der Schweizer Stimmbevölkerung. Im Juni 2023 nahmen die Schweizer Stimmberechtigten das Klimagesetz an und sprachen sich damit für Netto-Null 2050 aus. Auch für den Kanton Basel-Landschaft gilt damit das Netto-Null Zieljahr 2050. Die frühestmögliche Inbetriebnahme des Rheintunnels ist 2040, also drei Jahre nachdem Basel Netto-Null erreicht haben muss und 10 Jahre vor der schweizweiten Frist. Klimaschutz beginnt jetzt und damit sind klimaschädliche Projekte wie der Rheintunnel konsequent zu stoppen.

## **7. DER RHEINTUNNEL TORPEDIERT DIE VERLAGERUNGSZIELE FÜR DEN GÜTERVERKEHR**

Es entspricht dem politischen Willen in der Schweiz, dass der Güterverkehr auf die Bahn verlagert wird (Alpeninitiative, Güterverkehrsverlagerungsgesetz, Gütertransportgesetz). Dafür wurden massive Investitionen getätigt und Abkommen mit den Nachbarländern vereinbart. Trotzdem werden immer noch zu viele Güter auf der Strasse durch die Schweiz transportiert. Eine Kapazitätserhöhung für den Gütertransport auf der Strasse setzt falsche Anreize und zementiert den Status Quo. Die Bevölkerung von Basel-Stadt hat Ja zum Bau eines Trimodalen Hafenterminals gesagt, dessen Nutzen angesichts des Ausbaus der Strassenkapazität unnötigerweise in Frage gestellt wird. Der Rheintunnel torpediert damit die Verlagerungsziele des Bundes und den Alpenschutz.

## **8. ES IST ZEIT FÜR UMWELTFREUNDLICHE LÖSUNGEN**

Die GRÜNEN wollen schon jetzt eine Verkehrsreduktion auf der Osttangente und nicht erst ab 2040 (frühestmögliche Eröffnung des Rheintunnels). Dafür müssen der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration Basel gefördert werden. Mobility Pricing und eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene sollen zur Entlastung der Osttangente beitragen.

Wir wollen die Bevölkerung in den Quartieren mit Lärmschutzwänden und mit einer Temporeduktion auf der Osttangente vor Lärm schützen. Diese Massnahmen können – im Gegensatz zum Tunnel – innerhalb weniger Jahre die Lebensqualität in den Quartieren verbessern. Zusätzlich muss es in der Agglomerationsregion Basel endlich sichere und durchgehende Velorouten geben, damit mehr Personengruppen Velo fahren können. Der S-Bahn-Ausbau und die Tramnetzentwicklung sind voranzutreiben. Eine auf umweltfreundliche Transportmittel ausgerichtete City-Logistik entlastet Bevölkerung und Umwelt zusätzlich. Die weitere Siedlungsentwicklung ist auf Achsen des ÖV und des FVV auszurichten, die Anzahl Parkplätze zu reduzieren. Die personellen und finanziellen Ressourcen sind dort am besten investiert, wo der Verkehr reduziert und verlagert werden kann.

## **9. VERANTWORTUNGSTRAGENDE AUS BEIDEN BASEL SOLLEN SICH FÜR ECHE LÖSUNGEN EINSETZEN**

Die GRÜNEN Baselland und Basel-Stadt erwarten von ihren Kantonsregierungen ein starkes Signal nach Bern, dass der Rheintunnel aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen nicht erwünscht ist. Sie sollen entsprechend ihrer kantonalen Kompetenzen nutzen, um das Projekt zu verhindern. Sie sollen garantieren, dass die Agglomeration Basel auf den FVV und ÖV ausgerichtete Agglomerationsprojekte einreicht, die zudem eine nachhaltige Siedlungs- und Landschaftsentwicklung vorschreiben.

Die GRÜNEN Baselland und Basel-Stadt erwarten von den Mitgliedern aus den beiden Basel im nationalen Parlament, dass sie sich für eine umweltfreundliche Verkehrs- und Raumplanungspolitik stark machen. Ein Projekt wie der Rheintunnel passt eindeutig nicht dazu.