



# 1 POSITIONSPAPIER: NEIN ZUM 2 RHEINTUNNEL

3 Basel, 20. Dezember 2023

## 4 INHALT

5	Positionspapier: Nein zum Rheintunnel .....	2
6	1. Der Rheintunnel bedeutet in erster Linie mehr Auto- und Lastwagenverkehr .....	2
7	2. Der Rheintunnel entlastet die Osttangente nicht vom heutigen Verkehr .....	2
8	3. Echter Umweltschutz bedeutet Autoverkehr reduzieren trotz Elektromobilität .....	3
9	4. Keine Investitionen in CO2-intensive gigantische Strassenausbau-Projekte .....	4
10	5. Der Rheintunnel reduziert die Lebensqualität in Basel und Umgebung .....	4
11	6. Der Rheintunnel widerspricht dem Umweltschutzgesetz und der Klimastrategie des 12 Stadtkantons und dem nationalen Netto-Null Ziel .....	5
13	7. Der Rheintunnel torpediert die Verlagerungsziele für den Güterverkehr .....	5
14	8. Es ist Zeit für umweltfreundliche Lösungen .....	5
15	9. Verantwortungstragende aus beiden Basel sollen sich für echte Lösungen einsetzen 16	6
17		
18		

## 19 **POSITIONSPAPIER: NEIN ZUM RHEINTUNNEL**

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

### 29 **1. DER RHEINTUNNEL BEDEUTET IN ERSTER LINIE** 30 **MEHR AUTO- UND LASTWAGENVERKEHR**

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

### 45 **2. DER RHEINTUNNEL ENTLASTET DIE OSTTANGENTE** 46 **NICHT VOM HEUTIGEN VERKEHR**

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

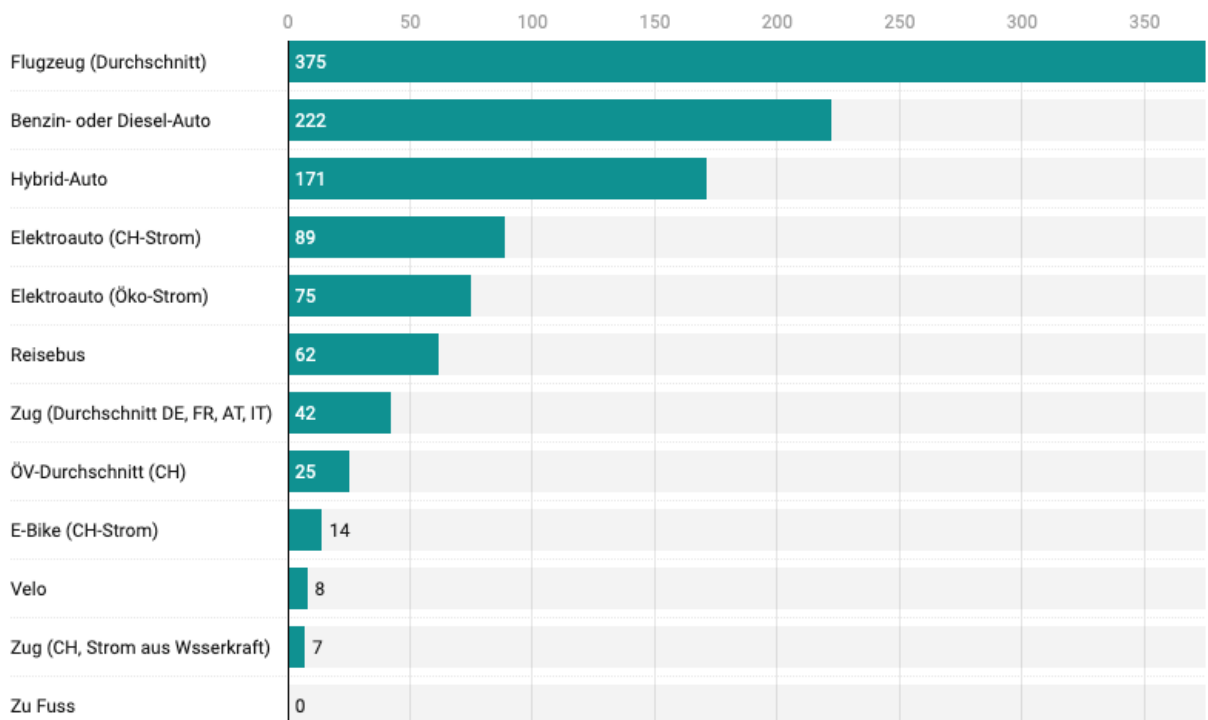
52 Damit ist klar: Mindestens Dreiviertel des Verkehrs auf der Osttangente wird trotz Rheintunnel  
53 bestehen bleiben. Ein Rückbau der oberirdischen Osttangente ist deshalb nicht vorgesehen  
54 und widerspricht offensichtlich dem regierungsrätlichen Willen, wie die Nicht-Umsetzung der  
55 Motion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

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

68 **3. ECHTER UMWELTSCHUTZ BEDEUTET**  
 69 **AUTOVERKEHR REDUZIEREN TROTZ**  
 70 **ELEKTROMOBILITÄT**

71 Der MIV ist immer umweltschädlich, auch wenn die Fahrzeuge in Zukunft mehrheitlich  
 72 elektrisch angetrieben werden könnten. Sowohl fossil als auch elektrisch angetriebene Autos  
 73 verursachen CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Herstellung und im Betrieb der Fahrzeuge. So  
 74 emittiert ein mit Schweizer Strom angetriebenes Elektroauto immer noch 89 Gramm CO<sub>2</sub>-  
 75 Äquivalente pro Personenkilometer, während ein fossil betriebenes Auto 222 Gramm CO<sub>2</sub>-  
 76 Äquivalente pro Personenkilometer ausstösst. Dies zeigt untenstehende vom WWF  
 77 veröffentlichte Abbildung. Der Ersatz eines fossil angetriebenen durch ein Elektroauto  
 78 reduziert den CO<sub>2</sub>-Ausstoss damit lediglich um 60%. Mit dem Umstieg auf umweltfreundliche  
 79 Verkehrsarten (Fuss- und Veloverkehr FVV, ÖV) lässt sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss deutlich stärker  
 80 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](#)

81  
 82 Hinzu kommt, dass der MIV stehend und fahrend viel Platz benötigt, der mit der zunehmenden  
 83 Erhitzung des städtischen Raumes für kühlende Begrünungsmassnahmen gebraucht wird.

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

#### 90 **4. KEINE INVESTITIONEN IN CO2-INTENSIVE** 91 **GIGANTISCHE STRASSENBAU-PROJEKTE**

92 Nicht nur der durch den Rheintunnel geförderte Mehrverkehr ist umweltschädlich, sondern  
93 auch der Rheintunnel als Strassenbauprojekt selbst. Mit dem Rheintunnel werden immense  
94 Mengen an grauer Energie verbaut und durch die Materialherstellung grosse Mengen an CO2  
95 freigesetzt. Der Betrieb und Unterhalt des Rheintunnels werden nochmals viel Energie  
96 verbrauchen (aktuell beantragt der Bundesrat alleine für den Unterhalt und Betrieb der  
97 Schweizer Autobahnen 3 Mia. Franken pro Jahr). Auch aus dieser Perspektive ist der  
98 Rheintunnel kein nachhaltiges Projekt und muss gestoppt werden.

99 Der verschwenderische Umgang mit staatlichen Geldern ist besonders eklatant. Würden zwei  
100 Milliarden in klimafreundliche Projekte investiert, hätten diese hier einen volkswirtschaftlichen  
101 Nutzen: Nicht nur die Einsparungen durch die Gesundheitskosten durch den MIV und die  
102 Folgen der Klimakrise. Mit demselben Geld könnten zum Beispiel 1.5 Millionen Häuser eine  
103 dringend nötige Gebäudeenergieausweise erstellt werden (GEAK-Plus) und damit konkrete  
104 die Menschen unterstützt und CO2 gespart werden. Mit zwei Milliarden könnten die Menschen  
105 in der Region aktiv beim Umstieg auf den ÖV zum Beispiel mit einer weiteren Vergünstigung  
106 des ÖV (=2.5 Mio. Jahres-U-Abos oder 500'000 GA) oder einer Förderung des Umstiegs aufs  
107 Velo (=1 Mio. Elektrovelos).

#### 108 **5. DER RHEINTUNNEL REDUZIERT DIE** 109 **LEBENSQUALITÄT IN BASEL UND UMGEBUNG**

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

124 **6. DER RHEINTUNNEL WIDERSPRICHT DEM**  
125 **UMWELTSCHUTZGESETZ UND DER**  
126 **KLIMASTRATEGIE DES STADTKANTONS UND DEM**  
127 **NATIONALEN NETTO-NULL ZIEL**

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

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

148 **7. DER RHEINTUNNEL TORPEDIERT DIE**  
149 **VERLAGERUNGSZIELE FÜR DEN GÜTERVERKEHR**

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

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

160 Die GRÜNEN wollen schon jetzt eine Verkehrsreduktion auf der Osttangente und nicht erst ab  
161 2040 (frühestmögliche Eröffnung des Rheintunnels). Dafür müssen der öffentliche Verkehr und  
162 der Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration Basel gefördert werden. Mobility Pricing und  
163 eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene sollen zur Entlastung der Osttangente  
164 beitragen.

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

## 175 **9. VERANTWORTUNGSTRAGENDE AUS BEIDEN BASEL** 176 **SOLLEN SICH FÜR ECHE LÖSUNGEN EINSETZEN**

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

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