

Widerstand gegen den Rheintunnel bleibt

Nach dem klaren Nein der Stimmbevölkerung zum Autobahn-Ausbau vom 24. November 2024 war klar: Der Rheintunnel ist abgehakt. Doch einige scheinen den Entscheid nicht zu respektieren und können den Rheintunnel nicht loslassen. Bereits vor der Publikation des Weidmann-Berichts wurde klar, dass es weiterhin den regionalen Widerstand gegen den Rheintunnel braucht.

Die Allianz «Nein zum Rheintunnel» steht bereit, wieder aktiv zu werden. Wir können dabei auf die guten und intensiven Kontakte aus der gewonnenen Abstimmung zählen.

Der Weidmann-Bericht¹ ist eine Analyse der überholten Projekte und deren Finanzierung. Er basiert auf alten Zahlen, z. B. bei den Kosten: So soll der Rheintunnel gemäss Bericht nur 1.87 Milliarden Franken kosten, während bereits vor über einem Jahr klar war, dass es mindestens 2.5 Milliarden Franken sein werden. Auch scheint der Weidmann-Bericht den induzierten Verkehr weiter zu ignorieren und zudem davon auszugehen, dass der europäische Güterverkehr vor allem auf der Strasse stattfinden soll – mit negativen Folgen für die Umwelt und unter Missachtung der Verlagerungsziele.

«Die Kantone und der Bund werten das Nein der Bevölkerung gegen den Rheintunnel offenbar als Unfall. Nun greifen sie zu den abgelehnten Plänen und wollen die Autobahn trotzdem ausbauen.» — Florian Schreier, Geschäftsführer VCS beider Basel

Verkehrskonzept gefragt statt einseitiger Ausbau

Eine echte Vision, wie sich der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten entwickeln soll, bringen weder der Weidmann-Bericht noch die Reaktionen der beiden Basler Regierungen darauf. Dabei sind die Menschen in der Region schon viel weiter: In Basel-Stadt und in den urbanen Gemeinden von Basel-Landschaft hat die Mehrheit der Menschen kein eigenes Auto, dafür fahren viele für kurze Wege mit dem Velo und haben für die längeren ein Abo für den öffentlichen Verkehr.

Ausserdem wird der Rheintunnel immer isoliert diskutiert, während er ohne den ebenfalls teuren und folgeschweren 8-Spur-Ausbau der Autobahn zwischen der Hagnau und Augst nicht funktional ist. Dieser Ausbau wurde im Weidmann-Bericht jedoch auf nach 2045 depriorisiert. Der isolierte Rheintunnel-Plan geht selbst aus Autooptik nicht auf. Der Stau verlagert sich im gegebenenfalls einfach um ein paar Kilometer.

— VCS beider Basel

1 Schlussbericht Verkehr 2045: Gutachten zuhanden Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Ulrich Weidmann, Michael Nold, 2025, <https://www.uvek.admin.ch/de/verkehr-45>