

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2025/15](#) von Marc Scherrer: «Nach NEIN zum Rheintunnel: Nächste Schritte»

2025/15

vom 17. Juni 2025

1. Text der Interpellation

Am 16. Januar 2025 reichte Marc Scherrer die Interpellation 2025/15 «Nach NEIN zum Rheintunnel: Nächste Schritte» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Am 24. November 2024 stimmte das Schweizer Volk über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen ab, wobei die Vorlage knapp abgelehnt wurde. Durch eine Annahme der Vorlage wären, insbesondere durch den Bau des Rheintunnels, spürbare Entlastungen in der Region zu erwarten gewesen. Mit über 53 Prozent stimmte der Kanton Basel-Landschaft entsprechend für den Ausbau, während der Kanton Basel-Stadt mit über 56 Prozent gegen die Vorlage votierte. Die ablehnende Haltung in Basel-Stadt zeigt in dieser Frage eine deutliche Kluft zwischen den beiden Kantonen auf.

Das Abstimmungsergebnis verdeutlicht einhergehend eine sichtbare Trennlinie: Während der Kanton Basel-Landschaft mehrheitlich hinter einem Ausbau der Strasseninfrastruktur steht, lehnt der Kanton Basel-Stadt diesen grundsätzlich ab. Ein endgültiges Scheitern des Rheintunnels in geplanter Form ist nun wahrscheinlich. Dennoch darf das Bedürfnis nach Entlastung des Baselbiets sowie die Beseitigung von Verkehrsengpässen in der Region nicht aus den Augen verloren werden. Denn der Druck auf die Strassen im Baselbiet ist weiterhin hoch.

Die hohe Zustimmung im Baselbiet sendet ein deutliches Signal – auch an die Regierung des Kantons. Es ist jetzt notwendig, alternative Lösungen zu prüfen und Verbesserungen im Verkehrsnetz zu evaluieren. Besonders im Hinblick auf die zunehmenden Verkehrsprobleme in der Agglomeration Basel müssen schnellstmöglich konkrete Massnahmen ergriffen werden, um eine nachhaltige Entlastung zu erreichen und die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern.

Der Regierungsrat wird gebeten folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Mit welchen Auswirkungen auf das Baselbiet ist im Zuge des schweizweiten Neins zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen zu rechnen?*
- 2. Welche Rolle spielt das Baselbieter Ja zur Vorlage für das weitere Vorgehen?*
- 3. Prüft die Regierung bereits Alternativen zur Verkehrsentslastung im Kanton Basel-Landschaft?*
- 4. Sieht die Regierung in einer möglichen Realisierung einer Umfahrungsvariante eine Alternativlösung zum geplanten Rheintunnel?*
- 5. Sieht die Regierung in einer Verkehrsentslastung unter Einbezug bestehender ausländischer Strassennetze, wie etwa der A98 in Deutschland, eine mögliche Lösung?*

6. *Führt die Regierung bereits Gespräche über mögliche Entlastungsoptionen mit regionalen, nationalen sowie internationalen Akteuren?*
7. *Mit welchen Botschaften und Forderungen wird sich die Regierung beim Bund für eine gezielte Verkehrsentslastung im Kanton stark machen?*

2. Einleitende Bemerkungen

Im Nachgang zur Abstimmung vom 24. November 2024 wurde vom UVEK eine generelle Überprüfung der Zweckmässigkeit der Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes in Auftrag gegeben. Das UVEK hat die ETH Zürich beauftragt, diese verkehrsträgerübergreifende Überprüfung und Priorisierung vorzunehmen, und am 28. Januar 2025 mit einer [Medieninformation](#) über dieses Projekt «Verkehr '45» orientiert. Die Ergebnisse dieser Überprüfung durch die ETH Zürich sollen bis im Herbst 2025 vorliegen.

In der genannten Medieninformation wird Folgendes ausgeführt: *«Vor diesem Hintergrund – erhebliche Mehrkosten bei der Bahn, Nein der Bevölkerung zum Ausbauschnitt 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 ... Das UVEK will Sicherheit schaffen, damit Klarheit besteht, wie es mit den betreffenden Verkehrsinfrastrukturen weitergeht. Mit dem Projekt «Verkehr '45» will Bundesrat Albert Rösti eine moderne, gesamtheitliche und verkehrsträgerübergreifende Planung einleiten.»*

Gemäss Aussagen anlässlich der Medienkonferenz fliessen auch die abgelehnten Projekte in die Priorisierung ein. Von der ETH wird beurteilt, ob sie wieder neu aufgegriffen werden. Dies gilt auch für den Rheintunnel.

Diese Ergebnisse dienen als Grundlage für Entscheide über zukünftige Ausbauschnitte des Bundes bei Bahn- und Strassenvorhaben und fliessen in die neuen Bundesbotschaften ein. Letztere sollen ca. Mitte 2026 in die Vernehmlassung gehen. Bevor nun Vorgehensentscheide gefällt und Positionierungen aus der Perspektive des Kantons Basel-Landschaft eingenommen werden, sind diese Resultate abzuwarten.

Da die Abstimmung vom 24. November 2024 über den Ausbau der Nationalstrassen für den Kanton Basel-Landschaft und die Weiterentwicklung dessen Verkehrssystems eine zentrale Bedeutung hat, wurde eine Nachanalyse spezifisch für den Kanton Basel-Landschaft in Auftrag gegeben. Ziel ist es dabei, die Gründe für das Abstimmungsresultat besser und differenzierter zu verstehen. Beispielsweise wurde in der Gemeinde Birsfelden die Vorlage klar abgelehnt (über 60% Nein), obwohl der Rheintunnel eine spürbare Entlastung der Ortsdurchfahrt gebracht hätte. Mit der Nachanalyse soll eine zusätzliche Basis für zukünftige Entscheide zur Verfügung stehen.

Aufgrund dieser beiden «Vorbehalte» ist die nachfolgende Fragebeantwortung als ein Zwischenstand zu verstehen. Eine abschliessende Positionierung kann erst mit Vorliegen der definitiven Auswertung der Nachanalyse und dem Vernehmlassungsentwurf der neuen Bundesbotschaft zum STEP Nationalstrassen erfolgen.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Mit welchen Auswirkungen auf das Baselbiet ist im Zuge des schweizweiten Neins zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen zu rechnen?*

Es ist davon auszugehen, dass die Projekte, welche vom Nein zum Ausbauschnitt 2023 der Nationalstrassen betroffen sind, nicht oder aber mit einer Verzögerung von mindestens zehn Jahren realisiert werden. Das bedeutet, dass sicher bis zum Jahr 2050 im Kern der Agglomeration nur die heutigen Kapazitäten des Nationalstrassennetzes zur Verfügung stehen.

2. *Welche Rolle spielt das Baselbieter Ja zur Vorlage für das weitere Vorgehen?*

Das Ja ist als Auftrag zu verstehen, dass sich der Kanton Basel-Landschaft weiterhin für ein funktionsfähiges und robustes Strassennetz einsetzen soll. Weiter bedeutet dies ebenfalls, dass sich der Regierungsrat auch in Zukunft für eine Realisierung des Rheintunnels einsetzen wird, wenn er im Rahmen des Projekts «Verkehr '45» des UVEK wieder zu einem Thema wird.

3. Prüft die Regierung bereits Alternativen zur Verkehrsentlastung im Kanton Basel-Landschaft?

Aktuell ist es zu früh (vgl. einleitende Bemerkungen), Alternativen zu thematisieren. Es wird wichtig sein, dass die Prüfung von Massnahmen zur Verkehrsentlastung aus einer ganzheitlichen sowie gesamtverkehrlichen Perspektive erfolgt. Die Beiträge der verschiedenen Lösungsansätze zur Verkehrsentlastung sind zu eruieren und inhaltlich gemeinsam abzuwägen. Der Fächer an möglichen Lösungsansätzen ist breit. Dazu gehören beispielsweise ein S-Bahn-Ausbau, eine Kapazitätserhöhung der Hochleistungsstrasse, ein Verkehrsmanagement oder die Raumentwicklung.

4. Sieht die Regierung in einer möglichen Realisierung einer Umfahrv Variante eine Alternativlösung zum geplanten Rheintunnel?

Für diese Diskussion ist es zu früh. Wie unter Frage 3 angetönt, soll die Prüfung von Alternativen verkehrsmittelneutral erfolgen. Massgeblich ist der Beitrag zur Erreichung der Ziele (z.B. Verkehrsentlastung von Ortsdurchfahrten).

Im Grundsatz ist aus Sicht des Regierungsrats die Behebung von Engpässen auf den Nationalstrassen eine Aufgabe des Bundes. Er ist aber bereit, den Bund bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bestmöglich zu unterstützen oder durch regionale Lösungen zu einer Entlastung wie oben angeführt beizutragen.

5. Sieht die Regierung in einer Verkehrsentlastung unter Einbezug bestehender ausländischer Strassennetze, wie etwa der A98 in Deutschland, eine mögliche Lösung?

Dies ist ein Lösungsansatz, welcher - in beschränktem Mass - helfen könnte, die Hochleistungsstrassen im Kern der Agglomeration zu entlasten. Der grössere Teil des Verkehrs auf den Hochleistungsstrassen ist regionaler Binnenverkehr und damit kaum oder nur beschränkt verlagerbar. In jedem Fall sind bei grenzüberschreitenden Lösungen die bestehenden vertraglichen Vereinbarungen sowie die baulichen und betrieblichen Einschränkungen dieser Routen zu beachten.

6. Führt die Regierung bereits Gespräche über mögliche Entlastungsoptionen mit regionalen, nationalen sowie internationalen Akteuren?

Die Regierung und auch die Fachleute stehen im engen Austausch mit den verschiedenen Akteuren und es haben auch erste informelle Gespräche mit dem Bund stattgefunden. Es ist jedoch zu früh, über konkrete Lösungsansätze zu diskutieren (vgl. einleitende Bemerkungen).

7. Mit welchen Botschaften und Forderungen wird sich die Regierung beim Bund für eine gezielte Verkehrsentlastung stark machen?

Die Regierung wird sich beim Bund weiterhin für ein funktionierendes Verkehrssystem in Kanton Basel-Landschaft einsetzen, welches möglichst wenige negative Nebenwirkungen (z. B. belastete Ortsdurchfahrten) produziert. Die Nationalstrassen müssen im Kanton Basel-Landschaft verkehrlich stabil funktionieren und gleichzeitig ihre Rolle – den übergeordneten Verkehr (auch aus und nach BL) abwickeln – im Strassennetz übernehmen. Hierfür ist der Zugang von den kantonalen Netzen zu den Nationalstrassen zu garantieren.

Liestal, 17. Juni 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich