

**Beschluss des Landrats vom 30.10.2025**

Nr. 1378

**15. Nach NEIN zum Rheintunnel: Nächste Schritte**

2025/15; Protokoll: mko, ps

**Marc Scherrer** (Die Mitte) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

**Marc Scherrer** (Die Mitte) dankt dem Regierungsrat für die Beantwortung seiner Fragen – wobei er seinen Dank gleich wieder relativieren möchte, denn die Antworten fallen sehr kurz und ziemlich dürfsig aus. Im Wesentlichen heisst es, man wolle die ETH-Studie («Verkehr '45») abwarten, analysieren und einstweilen nichts unternehmen. Das ist ernüchternd. Seit Jahren herrscht in der Verkehrspolitik Stillstand: Es gibt keine neuen Projekte, keine Ideen, kein Vorwärtskommen. Die Interpellation sollte dem Regierungsrat die Gelegenheit geben, eine Perspektive aufzuzeigen – doch die Antworten bleiben ausweichend.

Ein Beispiel: Auf die Frage nach den Auswirkungen des Neins zum STEP schreibt der Regierungsrat: «*Es ist davon auszugehen, dass die Projekte, welche vom Nein zum Ausbauschritt 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.*»

Die einfache Frage lautete deshalb: Wie will der Regierungsrat verhindern, dass das Baselbiel im Stau erstickt? Schon heute steht man im Stau – ob im Laufental schon weit vor dem Eggfluetunnel, in Allschwil, bei der Schweizerhalle oder auf der Einfallstrasse nach Basel, und zwar zu praktisch jeder Tageszeit. Der Stau ist inzwischen fast schon ein Markenzeichen des Baselbiets geworden.

Auf die Frage, ob Alternativen zur Verkehrsentlastung geprüft werden, antwortete der Regierungsrat, es sei «noch zu früh» – zu früh für Alternativen, Umfahrungsvarianten oder konkrete Lösungen. Doch wann ist es nicht mehr zu früh? Der Handlungsdruck ist offensichtlich.

Der Regierungsrat weist zu Recht darauf hin, dass Engpässe auf Nationalstrassen grundsätzlich Bundessache sind. Allerdings bringt der Bund seine Projekte ebenfalls kaum mehr durch – das Nein zum STEP und zum Rheintunnel hat das gezeigt. Zwar ist ein neuer Anlauf geplant, doch ob dieser gelingt, ist offen. Es wird nun versucht, mit flankierenden Massnahmen insbesondere der Kanton Basel-Stadt, der damals dagegen stimmte, auf Spur zu bringen. Ob das gelingt, wird sich zeigen. Marc Scherrer bleibt kritisch.

Die Umfahrung Laufental ist ein Trauerspiel. Die ETH-Studie beurteilt die Lage kritisch. Zwar gibt es die Korridorstudie, an der das ASTRA mitarbeitet, doch viel Bewegung ist nicht zu erkennen. Es herrscht Stillstand. Ähnlich bei ZUBA: Der Volksentscheid von 2015 bleibt folgenlos, das Projekt befindet sich im Agglomerationsprogramm nur noch im B-Horizont – die Realisierung erfolgt frühestens 2035. Die HLS-Initiative, die von einer grossen Mehrheit der Stimmbevölkerung angenommen wurde, sollte den Ausbau der Hochleistungsstrassen vorantreiben und den Verkehr aus den Dörfern bringen. Gefordert war eine halbjährliche Berichterstattung – geschehen ist seither kaum etwas.

Marc Scherrers Frage an den Regierungsrat lautet daher: Ist er bereit, eigene Ideen zu entwickeln, unabhängig von Bund und Nachbarkantonen? Später wird der Vorstoss von Manuel Ballmer zu den Gondelbahnen behandelt – sicher nicht die alleinige Lösung, aber immerhin ein Versuch, in Varianten zu denken. Doch auch hier zeigt sich der Regierungsrat skeptisch. Die Südumfahrung, die sogenannte «Baselbieter Banane», – ein älteres, aber wichtiges Projekt –, kommt immerhin

wieder aufs Tapet. Entscheidend ist jedoch, dass der Regierungsrat selbst aktiv wird und eigene Vorschläge einbringt.

Ein Blick in die ETH-Studie von Ulrich A. Weidmann bestätigt den Befund. Auf S. 40 geht es um die Nordwestschweiz. Marc Scherrer möchte daraus kurz zitieren: «*Topographie und Netzstruktur bündeln den Verkehr zwischen den drei Ländern der Trinationalen Agglomeration in der Stadt Basel selbst. Basel ist zudem Ausgangs- und Endpunkt bedeutender Fernverkehrsverbindungen in alle drei Länder*». So weit, so gut. Dann fährt heisst es weiter: «*Gemessen daran wurden die Verkehrsinfrastrukturen in den letzten Jahrzehnten eher zurückhaltend ausgebaut. Die resultierenden Kapazitätsmängel beeinträchtigen den internationalen, nationalen und regionalen Verkehr gleichermassen. Zudem hat auch der Agglomerationsverkehr auf dem SBB-Netz noch nicht das Qualitätsniveau anderer Agglomerationen erreicht.*» Und zum Schluss schreibt Weidmann: «*Entsprechend umfangreich sind die Ausbauplanungen bei allen Verkehrsmitteln.*»

Die Schlussfolgerung liegt auf der Hand: In der Region passiert viel zu wenig. Mit der Interpellation sollte der Regierungsrat die Gelegenheit erhalten, Perspektiven aufzuzeigen. Doch bislang liegen kaum konkrete Ideen oder Projekte vor. Marc Scherrer erwartet deshalb eine klare Stellungnahme zu dieser Position.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) nimmt das Votum von Marc Scherrer, der weit ausgeholt habe, zum Anlass, um ein paar Themen auszuleuchten. Wie allen bekannt sein sollte, wurde der Rheintunnel in der Volksabstimmung abgelehnt – ob es einem passt oder nicht. Der Regierungsrat hatte sich für diesen eingesetzt – was man nicht von allen behaupten kann. Der Bund, der in dieser Sache zuständig ist, hat nach der Abstimmung gesagt, er lässt ihn trotzdem nochmals prüfen. Zum Zeitpunkt der Beantwortung der Interpellation lag das Ergebnis noch nicht vor, weshalb in der Antwort festgehalten ist, dass zunächst das Resultat der Überprüfung abzuwarten ist. Nun liegt die Weidmann-Studie vor und besagt, dass der Rheintunnel aus verkehrlicher Sicht sinnvoll ist – eine Meinung, die Isaac Reber sowohl als Regierungsrat als auch privat teilt –, folgt als nächster Schritt der politische Prozess. Dieser findet aber nicht hier, sondern in Bern statt, weil es sich um eine Nationalstrasse handelt. Marc Scherrer sei deshalb aufgefordert, am richtigen Ort zu poltern.

Beim Thema Laufental übernimmt der Redner gerne die Verantwortung für die letzten Jahre. Der Kanton hat zusammen mit dem Bund genau das getan, was möglich ist. Einige Landratsmitglieder wollen notorisch nicht zur Kenntnis nehmen, dass die Verantwortung für die Nationalstrassen mittlerweile beim Bund liegt. Deshalb wurde gemeinsam mit dem Bund eine Korridorstudie erstellt und darin festgestellt, dass «Angenstein» prioritär anzugehen ist. Mit anderen Worten: Der Regierungsrat lässt sich den Vorwurf des Stillstands nicht gefallen. Man tut etwas, aber man muss berücksichtigen, wer zuständig ist. Handeln kann letztlich nur der Bund.

Zum Projekt ZUBA ist zu sagen, dass der Kanton daran arbeitet. Es sollte aber zur Kenntnis genommen werden, dass das Projekt samt und sonders nicht auf Baselbieter Boden liegt, sondern in Frankreich und Basel-Stadt. Deshalb ist man darauf angewiesen, dass Basel-Stadt mitmacht. Vorstösse, die verlangen, zwei Röhren auf Basler Boden zu bauen, sind für das Fortschreiten des Projekts nicht hilfreich. Halbjährliche Berichterstattungen beschleunigen das Projekt ebenfalls nicht. Entscheidend ist seriöses und konsequentes Arbeiten.

Der Redner betont, dass der Regierungsrat dort arbeitet, wo er zuständig ist, und dort, wo er es nicht ist, versucht er über Studien und Einflussnahme das Nötige zu bewirken, siehe Korridorstudie. Die Weidmann-Studie stuft das Projekt wie gehört als vernünftig ein. Ob es weitergeführt wird, entscheidet der Bund. Das ist eine Tatsache. Es dient der Sache nicht, dies mit einer schwülstigen Antwort schönzureden. Der Regierungsrat hat lediglich versucht, das zu sagen, was es dazu im Moment zu sagen gibt. Leider Gottes ist das derzeit nicht viel, weil der Kanton auf Vieles keinen Einfluss nehmen kann.

**Marc Scherrer** (Die Mitte) möchte die Diskussion nicht unnötig verlängern, will aber noch etwas ergänzen. Es ihm durchaus bewusst, dass bei diesen Projekten Abhängigkeiten bestehen. Die eigentliche Frage ist jedoch, was passiert, wenn Projekte wie der Rheintunnel – auch wenn es gute Projekte sind – letztlich nicht realisiert werden. Was wird dann unternommen? Darauf muss sich der Regierungsrat jetzt vorbereiten. Die Wahrscheinlichkeit ist relativ hoch, trotz des Einflusses der Parlamentarierinnen und Parlamentarier in Bern. Deshalb braucht es Varianten oder einen Plan B, um auf diese Situation vorbereitet zu sein und die Verkehrssituation im Baselbiet mit eigenen Projekten verbessern zu können. Das kann durchaus – wie von Manuel Ballmer vorgeschlagen – eine Gondelbahn sein. Es könnten auch Strassenprojekte wie eine Südumfahrung sein. Es reicht jedoch nicht, bei jedem Projekt auf Abhängigkeiten nach allen Seiten zu verweisen. Der Kanton muss damit beginnen, in eigenen Varianten zu denken und Projekte zu entwickeln. Dass das nicht geschieht, ist störend. Marc Scherrers Appell lautet, neue Projekte und Varianten zu entwickeln. Ob diese später realisierbar sind oder nicht, wird die politische Würdigung zeigen. Diese kann man aber erst dann vornehmen, wenn konkrete Projekte vorliegen.

[Fortsetzung der Debatte am Nachmittag]

**Rolf Blatter** (FDP) störte sich beim Pingpong zwischen Regierungsrat Reber und Marc Scherrer an der Aussage des Regierungsrats, das Thema würde nicht beschleunigt, wenn zweimal pro Jahr darüber berichtet werde. Das ist nicht die Frage. Im Initiativtext steht, der Regierungsrat berichte zweimal pro Jahr, also alle sechs Monate. Wenn das Volk, unser aller Chef, beschliesst, es gebe zweimal pro Jahr einen Bericht, dann ist das so auszuführen. Volksvertreter werden gewählt und beschliessen Gesetze und Aufträge an den Regierungsrat. Mit einer Initiative gibt das Volk dem Regierungsrat direkt einen Auftrag, der auszuführen ist. Ist auf der Hauptstrasse 50 km pro Stunde erlaubt, kann der Redner auch nicht 60 km pro Stunde fahren und denken, es passiere nichts. Der Redner findet es unschön, dass sich der Regierungsrat das Recht herausnimmt, sich über den Volkswillen zu stellen.

**Jan Kirchmayr** (SP) findet die Diskussionen zur HLS-Initiative langsam langweilig. Das Thema wurde bereits mehrfach in der Bau- und Planungskommission diskutiert. Soweit dem Redner bekannt ist, hat sich die Taskforce Antistau mit dem Regierungsrat darauf geeinigt, dass im Rahmen des Berichts zum Verkehrsfluss darüber berichtet wird. Sagt der Vorsitzende der Taskforce die Sitzungen immer ab, können die Informationen nicht fließen. Vielleicht müsste Rolf Blatter dies einmal im Haus der Wirtschaft klären.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) sagt, der Regierungsrat wisse, was zur Berichterstattung im Gesetz stehe. Es wurde bereits versucht, eine sinnvolle Umsetzung zu finden. Wie viele Kilometer Hochleistungsstrassen gibt es im Kanton Basel-Landschaft, worüber berichtet werden könnte? Ausser der Umfahrung in Sissach gibt es keine weiteren Hochleistungsstrassen im Kanton. Der Regierungsrat könnte es sich einfach machen und sagen: Weil es keine solchen Strassen gibt, kann darüber auch nicht berichtet werden. Das wird jedoch nicht gemacht. Die Hochleistungsstrassen sind wie auch National- und Kantonsstrassen ein Teil des Gesamtnetzes. Jedes Jahr erarbeitet der Kanton einen Bericht zum Verkehrsfluss zuhanden des Parlaments. Seit ein oder zwei Jahren enthält der Verkehrsflussbericht ein Kapitel zu den Hochleistungsstrassen, weil der Regierungsrat dies als sinnvoll erachtet. Hingegen ist es nicht sinnvoll, separat über die Hochleistungsstrassen zu berichten, für die der Kanton nicht verantwortlich ist. Die Berichterstattung erfolgt somit jährlich und nicht halbjährlich, was als Formfehler bezeichnet werden könnte. Ein Bericht ist jedoch besser als zwei parallele Berichterstattungen. Somit ist das Ganze auch konsistent. Es wäre möglich, Mitte Jahr einen Zwischenbericht zu erarbeiten. Wenn dies gewünscht wird, wird dies getan. Der Redner erachtet dies jedoch nicht als sinnvoll, weil es ausser dem Chienbergtunnel



keine weiteren Hochleistungsstrassen gibt. Die Hochleistungsstrassen liegen nicht mehr in der Hoheit des Kantons. Die Gesetzgebung wurde geschaffen, bevor die Hochleistungsstrassen an den Bund übergingen. Die Ausgangslage hat sich wesentlich verändert. Dennoch steht im Gesetz eine Berichterstattungspflicht. Es wurde versucht, dies mit dem Bericht zum Verkehrsfluss zu vereinen. Ist der Landrat damit nicht einverstanden, muss er dies äussern, dann wird nach einem anderen Weg gesucht.

**Rolf Blatter** (FDP) entgegnet Jan Kirchmayr, er erhalte vom Präsidenten der Taskforce Antistau diametral entgegenstehende Rückmeldungen. Es steht Aussage gegen Aussage.

://:      Die Interpellation ist erledigt.

---