

Eidgenössisches
Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

Basel, 5. Oktober 2026

Stellungnahme zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr'45

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken für die Möglichkeit, zur «Verkehr '45» Stellung zu nehmen.

Nein zum Autobahnausbau

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat den Ausbauschnitt 2023 am 24. November 2024 an der Urne mit 52,7% klar verworfen und sich damit grundsätzlich gegen Kapazitätserweiterungen ausgesprochen. Insbesondere haben die direkt betroffenen Städte und Gemeinden den Autobahn-Ausbau teilweise wuchtig abgelehnt – in unserer Region Basel mit 59,9% und Birsfelden mit 64.4%. Aktuelle Umfragen bestätigen dieses deutliche Votum für die Verkehrswende und unterstreichen, dass die Schweizer Bevölkerung den grössten Investitionsbedarf bei der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sieht.

Trotz dieses klaren Verdikts der Stimmbevölkerung sieht die Vorlage «Verkehr '45» weitere Kapazitätserweiterungen auf den Autobahnen vor: Bereits im Ausbauschnitt 2027 sollen mit den Projekten Aarau-Ost–Birrfield und Perly–Bernex zwei Sechsspur-Ausbauten realisiert werden. Bis 2045 sollen acht weitere Abschnitte folgen, darunter drei Projekte, die das Stimmvolk 2024 explizit abgelehnt hat. Dieses Vorgehen ist undemokratisch. Wir lehnen den vorgeschlagenen Autobahn-Ausbau entschieden ab.

Rheintunnel: Nein bleibt Nein

Wir lehnen insbesondere auch den Rheintunnel weiterhin klar ab und werden ihn entschlossen bekämpfen. Neben den generellen schädlichen Auswirkungen auf Klima, Verkehrswachstum, Luft- und Lebensqualität in der Region Basel würde der Rheintunnel zudem mitten in Basel und Birsfelden zu Monsterbaustellen und zur Zerstörung des Dreirosenparks und der Familiengärten sowie zu Waldrodung und Beeinträchtigung von Grundwasser-Schutzzonen führen. Dies ist inakzeptabel.

Es fehlt in «Verkehr'45» grundsätzlich eine Strategie für die Verkehrsentwicklung auf das von der Bevölkerung beschlossene Netto-Null-Klimaziel des Bundes hin. Bis 2050 muss die Schweiz Netto-Null erreichen, was nur mit Null Emissionen aus dem Verkehr möglich ist. Für den Bund und seine Infrastruktur gilt das Netto-Null-Ziel für 2040. Es ist nicht nachvollziehbar und es wird in der Vernehmlassungsvorlage nicht einmal versucht, darzulegen, wie der Autobahnausbau (aber auch Bahninfrastrukturbauten mit hohen grauen CO₂-Emissionen) diesbezüglich gesetzeskonform sein sollen. Gemäss einer Schätzung von ESU-services- im Auftrag der «Artisans de la transition» würde alleine der Bau des Rheintunnels rund eine halbe Million Tonnen graue Emissionen verursachen. Nur mit einer massiven Reduktion des MIVs und einer raschen Dekarbonisierung des Verkehrs bleibt das Klimaziel der Schweiz erreichbar. Die vorgesehenen Autobahn-Ausbauten stehen in diametralem Widerspruch zu den Klimazielen, zu denen sich die Schweiz verpflichtet hat.

Keine zukunftsgerichtete Planung

«Verkehr'45» fokussiert weiterhin auf einzelne Projekte, anstatt festzulegen, wie das Schweizer Verkehrssystem in Zukunft ausgestaltet sein soll, um anschliessend daraus die notwendigen betrieblichen, nachfrageseitigen und infrastrukturellen Massnahmen abzuleiten.

Eine grosse Schwachstelle ist zudem, dass die angenommene Verkehrsentwicklung die verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Massnahmen der vom Autobahnausbau betroffenen Regionen ignoriert. So hat Basel-Stadt zur Umsetzung des verfassungsmässigen Netto-Null-Ziels 2037 beschlossen, den MIV auf Gemeinde- und Kantonsstrassen im Kanton um einen Drittel zu reduzieren. Aufgrund des sehr hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr auf der Osttangente von rund 80%, führt eine Reduktion des MIV im Ziel/Quellgebiets zu einer Reduktion des Verkehrs auf der Autobahn. Ein Ausbau ist daher auch aus diesem Grund nicht gerechtfertigt. Hinzu kommt, dass der Ausbau von Strassenkapazitäten zu sogenanntem «induziertem Verkehr» führt, also zur Zunahme des Strassenverkehrs, was bei den vorgelegten Projekten und ihrer Wirkung ebenfalls nicht bzw. ungenügend berücksichtigt wurde.

Wie auch die Eidgenössische Finanzkontrolle bemerkt, fehlen zudem eine systematische Prüfung von Alternativen zum Autobahnausbau wie insb. Tempobeschränkungen, welche nicht nur kostengünstiger als der Autobahnausbau wären, sondern auch CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen reduzieren würden und somit besser mit der Klima- und Umweltschutzgesetzgebung übereinstimmen würden. Zudem hält die Finanzkontrolle fest, dass die Kostenrechnung unter anderem aufgrund veralteter Daten falsch ist. Der Nutzen ist zu hoch angesetzt, die Kosten zu tief. Während bei den Klimafolgekosten aktuell mit rund 450 Franken pro Tonne CO₂ gerechnet wird (Stand 2025), wird bei den Autobahnprojekten noch mit etwa 130 Franken pro Tonne gerechnet. Zudem wurden die grauen Emissionen (Scope 3) ignoriert. Insgesamt führen gemäss Finanzkontrolle fast alle Autobahnprojekte zu einem volkswirtschaftlichen Schaden: Die Kosten sind höher als der zu erwartende volkswirtschaftliche Nutzen. Das gilt insbesondere auch für den Rheintunnel, der gemäss Finanzkontrolle fünfmal mehr kostet als er nutzt und selber aus Sicht des ASTRA eine negative Wirkung aufweist.

Bahnprojekte: Fokus auf Nutzen statt prestigeträchtige Grossprojekte

Bei den Bahnprojekten begrüssen wir die Investitionen in die neue Margarethenbrücke, den Perronzugang Margarethen sowie die umfassende Anpassung der darunter verlaufenden Gleise. Bei den Bahnprojekten liegt aus unserer Sicht der Fokus darüber hinaus jedoch zu stark auf wenigen, sehr teuren Grossprojekten. Die Durchmesserlinie Basel lehnen wir ab. Der Nutzen ist im Vergleich zu den hohen Kosten und der enormen Menge an grauen Emissionen gering. Gemäss der Basler Regierung verursacht der Bau eines

durchschnittlichen, doppelspurigen Tunnels 18'000 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Tunnelkilometer – ohne Unterhalt, Betrieb, Rückbau und Entsorgung. Insgesamt sind es 100'000-150'000 Tonnen CO₂-Äquivalente. Mit den durch die erhoffte Verlagerung von MIV auf die Bahn eingesparten CO₂-Emissionen dauert es voraussichtlich über 100 Jahre, bis die grauen Emissionen des Baus amortisiert sind. Tramausbauten benötigen hingegen nur rund 10 Jahre für die Amortisation. Sie sind zudem deutlich schneller umsetzbar und tragen damit wesentlich zu der für Netto-Null notwendigen Reduktion des Autoverkehrs bei. Selbst wenn sich die Durchmesserlinie als nützlich herausstellen würde, käme sie dafür viel zu spät. Die von den SBB ins Spiel gebrachte Idee, internationale Personenzüge nur noch beim Badischen Bahnhof halten zu lassen, ist aus Sicht von BastA! zudem eine denkbare Alternative, um die knappe Infrastruktur um den Bahnhof Basel SBB zu entlasten.

Anstelle des Grossprojekts Durchmesserlinie müssen die kleineren, bereits beschlossenen Projekte in der Region Basel wieder aufgenommen und priorisiert werden: Entflechtung Pratteln sowie die S-Bahn-Haltestellen Dornach Apfelsee und Basel Neuallschwil. Die für den Rheintunnel geplanten Milliarden sollen über das Agglomerationsprogramm in den ebenfalls dringenden Ausbau des Tramnetzes und sichere Velowege eingesetzt werden. Da diese viel kosteneffizienter sind, reicht das Geld auch noch für andere Regionen.

Keine undemokratische Verknüpfung von Autobahn- und Bahn-Ausbau

Die im Raum stehende Koppelung der Investitionen in die Bahninfrastruktur und die Agglomerationsprogramme an die Zustimmung zu Autobahnprojekten lehnen wir entschieden ab. Dies wäre eine undemokratische Erpressung der Stimmbevölkerung. Das gilt ebenso für eine Zusammenlegung der Infrastrukturfonds oder andere Versuche, den ÖV-Ausbau an die Zustimmung zum Autobahnausbau zu binden.

Besten Dank im Voraus für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Tonja Zürcher
Vorstandsmitglied BastA!