



An den Grossen Rat

24.5387.02

BVD/P245387

Basel, 25. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2024

Interpellation Nr. 114 von Tonja Zürcher betreffend «Volkswirtschaftlicher Schaden durch den Bau der Rheintunnel-Autobahn»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. September 2024)

«Im November entscheiden wir über den Ausbau der Autobahnen. Der Bund will dafür 5,3 Milliarden ausgeben. Eine zentrale Beurteilungsgrundlage ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das aus der Kosten-Nutzen-Analyse der Projekte resultiert. Entgegen langjährigem, empirischem Wissen, wonach die Tagesunterwegszeit der Verkehrsteilnehmenden über die Jahre und Jahrzehnte praktisch konstant ist, geht das Astra davon aus, dass der Bau der Autobahnen zu Reisezeiteinsparungen führt. Diese werden monetarisiert als Nutzen in Höhe von 0.83 Milliarden Franken das NKV eingerechnet. Es wird aber nicht begründet, warum ausgerechnet diese neuen Autobahnausbauten die empirisch festgestellte Konstanz der Reisezeiten aufheben sollte. Jüngst wurde medial berichtet, dass alleine nach aktualisierter Norm der erwartete volkswirtschaftliche Nutzen sämtlicher Autobahnausbauten massiv niedriger ausfallen wird als vom Astra behauptet. Dieser sinkt von 184 Millionen auf 65 Millionen pro Jahr.

Auf der anderen Seite sind die Kosten beim Rheintunnel bereits in den wenigen Jahren seit der Kosten-Nutzen-Analyse durch das Astra von 2,11 Milliarden Franken (Stand 2019, wie auch 2023 dem National- und Ständerat beantragt) um ein Viertel auf 2,59 Milliarden Franken (Stand Nov. 2023) gestiegen. Alleine damit sinkt das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Rheintunnels von ursprünglich angenommen 1.47 auf ca. 1.34. Ohne die behaupteten, aber eben nur vermeintlichen «Reisezeitgewinne» verursacht der Rheintunnel aber bereits Stand heute mehr Kosten als Nutzen, d. h. einen volkswirtschaftlichen Schaden (NKV unter 1). Dieser dürfte durch den weiteren Anstieg der Baukosten bis zum angenommenen Bauabschluss von frühestens 2040 weiter zunehmen. Und dabei sind die Kosten des vom Bundesrat als unabdingbar bezeichneten weiteren Ausbauschnitts Hagnau-Augst, ebenfalls im Milliardenbereich, noch nicht mal eingerechnet.

Hinzu kommt, dass die Berechnung des Astra die Klimafolgekosten systematisch unterschätzt und die sehr hohen grauen Emissionen durch den Tunnelbau nicht berücksichtigt. Bei der Umweltbelastung nimmt das Astra an, dass die Schadenskosten «105 CHF / t CO₂-Äquivalent im Jahr 2010, danach pro Jahr steigend um 3%»¹ betragen, ohne diese Annahme stichhaltig oder gar wissenschaftlich zu begründen. Jüngere Studien gehen jedoch von Kosten bis zu 3'000 USD / t CO₂ aus.²

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen.

1. Von welchem volkswirtschaftlichen Nutzen ging die Regierung bisher beim Rheintunnel aus und wie verändert sich dieser bei Verwendung der neuen Ansätze bzgl. «Reisezeitgewinne», der gestiegenen Baukosten und realistischen Klimafolgekosten?
2. Bekanntlich sind Reisezeitgewinn nur temporär, da die zusätzliche Kapazität durch die aufgrund des Ausbaus steigende Verkehrsnachfrage (induzierter Verkehr) wieder aufgefüllt wird. Für wie lange kann der Nutzen aus den bislang ausgewiesenen Reisezeitgewinnen faktenbasiert überhaupt angerechnet werden? Oder geht der Regierungsrat wie das Astra davon aus, dass der Rheintunnel auf wundersame Weise die bislang empirisch konstante Tagesunterwegszeit im Verkehr gesamtgesellschaftlich und langfristig reduziert?

3. Mit welchen Klimafolgekosten durch den Bau und Betrieb des Rheintunnels ist zu rechnen, wenn aktuelle und realistische Kosten sowie die gesamten CO₂-Emissionen (auch die grauen) berücksichtigt werden?
4. Mit welchen Folgekosten für den Kanton Basel-Stadt sowie Basel, Riehen und Bettingen rechnet der Regierungsrat aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Reduktion der Strassenkapazität (USG BS § 13 Abs. 4) auf Kantonsgebiet sowie dem Ersatz der Dreirosenmatte während dem Bau und darüber hinaus? Fliessen diese Kosten in die Kosten-Nutzen-Analyse ein?
5. Bis zu welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis bzw. volkswirtschaftlichen Schaden unterstützt der Regierungsrat den Rheintunnel?
6. Wie beabsichtigt die Regierung, der Öffentlichkeit Transparenz über die durch den Rheintunnel verursachten volkswirtschaftlichen Schaden zu verschaffen?

¹ ASTRA, 2019: Handbuch NISTRA 2017, S.138

² Jarmo S. Kikstra et al., The social cost of carbon dioxide under climate-economy feedbacks and temperature variability, in: Environ. Res. Lett. 16 (2021) 094037

Tonja Zürcher»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Der Rheintunnel ist ein Projekt des Bundes und wird in dessen Verantwortungsbereich sowie nach den Vorschriften des Nationalstrassengesetzes abgewickelt. Die entsprechende Botschaft zur Finanzierung des Projektes wurde sowohl vom Bundesrat als auch von den eidgenössischen Räten beschlossen. Bekanntlich wurde gegen den Bundesbeschluss das Referendum ergriffen, worüber das Schweizer Stimmvolk am 24. November 2024 abstimmen wird.

Die Projektierung wie auch die Berechnungen zum volkswirtschaftlichen Nutzen erfolgten durch das Bundesamt für Strassen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt bzw. die kantonale Verwaltung haben keine Kontrollrechnungen betreffend das Kosten-Nutzen-Verhältnis im volkswirtschaftlichen Kontext vorgenommen, da die Finanzierung durch den Bund erfolgt.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Von welchem volkswirtschaftlichen Nutzen ging die Regierung bisher beim Rheintunnel aus und wie verändert sich dieser bei Verwendung der neuen Ansätze bzgl. «Reisezeitgewinne», der gestiegenen Baukosten und realistischen Klimafolgekosten?*

Der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens des Projektes Rheintunnel liegt zuständigkeitshalber bei den Bundesbehörden. Der Kanton wurde jedoch darüber informiert, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts eindeutig gegeben sei.

Der Kanton hat hingegen eigene qualitative als auch quantitative Untersuchungen und Überlegungen zum Nutzen des Projekts Rheintunnel für den Kanton Basel-Stadt angestellt. Wie bereits im Rahmen verschiedener politischer Vorstösse seitens des Regierungsrates dargelegt, liegt der grosse Nutzen für die Stadt Basel darin, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs, der heute wegen ungenügender Kapazitäten des Nationalstrassennetzes auf dem Stadtstrassennetz abgewickelt wird, wieder auf die Nationalstrasse zurückgeführt wird. Durch diese Verkehrsentlastung ergeben sich Möglichkeiten, dank flankierenden Massnahmen Verkehrsflächen freizuspielen und diese für die aktive Mobilität, den ÖV und Begrünung zu nutzen. Ein weiterer Vorteil des Projektes Rheintunnel besteht darin, dass durch die Verkehrsentlastung auf dem Stadtstrassennetz und der Osttangente auch die Lärm- und Abgasbelastung deutlich reduziert wird.

2. *Bekanntlich sind Reisezeitgewinn nur temporär, da die zusätzliche Kapazität durch die aufgrund des Ausbaus steigende Verkehrsnachfrage (induzierter Verkehr) wieder aufgefüllt wird. Für wie lange kann der Nutzen aus den bislang ausgewiesenen Reisezeitgewinnen faktenbasiert überhaupt angerechnet werden? Oder geht der Regierungsrat wie das Astra davon aus, dass der Rheintunnel auf wundersame Weise die bislang empirisch konstante Tagesunterwegszeit im Verkehr gesamtgesellschaftlich und langfristig reduziert?*

Wie bereits dargelegt, hat sich der Regierungsrat auf andere Fragestellungen fokussiert. Die Plausibilität der Wirtschaftlichkeitsrechnung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zu prüfen bzw. zu hinterfragen war die Aufgabe des Bundesrates bzw. der bundesparlamentarischen Kommissionen, die schliesslich zugunsten des Projekts entschieden haben.

3. *Mit welchen Klimafolgekosten durch den Bau und Betrieb des Rheintunnels ist zu rechnen, wenn aktuelle und realistische Kosten sowie die gesamten CO₂-Emissionen (auch die grauen) berücksichtigt werden?*

Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme zum Planauflegeverfahren vom Bund verlangt, dass beim Bau des Rheintunnels sowohl Beton als auch Asphalt verwendet werden, die CO₂-reduziert sind. Entsprechende Materialien sind in Entwicklung und werden voraussichtlich bis zum Baubeginn Anfang der 30er-Jahre zur Verfügung stehen. Es ist daher derzeit nicht sinnvoll, Klimafolgekostenberechnungen durchzuführen, da die tatsächlichen CO₂-Mengen und die damit verbundenen Kosten zum Zeitpunkt des Baubeginns nicht mehr der heutigen Realität entsprechen.

4. *Mit welchen Folgekosten für den Kanton Basel-Stadt sowie Basel, Riehen und Bettingen rechnet der Regierungsrat aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Reduktion der Strassenkapazität (USG BS § 13 Abs. 4) auf Kantonsgebiet sowie dem Ersatz der Dreirosenmatte während dem Bau und darüber hinaus? Fliessen diese Kosten in die Kosten-Nutzen-Analyse ein?*

Die Kosten-Nutzen-Analyse des Bundes erfolgte im Rahmen der Botschaftserarbeitung. An dieser Berechnung werden keine Änderungen mehr vorgenommen. Die Kosten für den Bau der Nationalstrassenanlage sowie für die Provisorien aufgrund der baubedingten Nutzungseinschränkungen (z.B. Dreirosenanlage etc.) gehen zu Lasten des Bundes und sind in der Kosten-Nutzen-Analyse des Bundes berücksichtigt. Flankierende Massnahmen zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrs-entlastung auf dem Stadtstrassennetz nach Inbetriebnahme des Rheintunnels gehen zu Lasten des Kantons Basel-Stadt. Da diese Massnahmen erst mit oder nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels und der damit verbundenen Verkehrs-entlastung (ca. 2040) umgesetzt werden können, werden diese in den 30er-Jahren erarbeitet, deren Kosten ermittelt und dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt.

5. *Bis zu welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis bzw. volkswirtschaftlichen Schaden unterstützt der Regierungsrat den Rheintunnel?*

Der Regierungsrat unterstützt den Rheintunnel nicht aufgrund eines bestimmten Kosten-Nutzen-Verhältnisses, sondern aufgrund des Nutzens für den Kanton Basel-Stadt. Dabei stützt sich der Regierungsrat auf die bekannten positiven Erfahrungen mit dem Bau des Nationalstrassenprojekts Nordtangente.

6. *Wie beabsichtigt die Regierung, der Öffentlichkeit Transparenz über die durch den Rheintunnel verursachten volkswirtschaftlichen Schaden zu verschaffen?*

Der Regierungsrat beurteilt die volkswirtschaftliche Wirkung, die sich aus dem Bau des Rheintunnels ergibt, anders als die Interpellantin und sieht in dem Projekt eine Chance für den Kanton Basel-Stadt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin