

«Für die Blechlawine wird immer mehr Kulturland zubetoniert»

Braucht es den Rheintunnel? Das Milliardenprojekt kommt Ende November vors Volk. Im Interview äussert sich die Baselbieter Grünen-Nationalrätin Florence Brenzikofer kritisch.

Oliver Sterchi und
Alexander Müller

Zurzeit redet die ganze Stadt über die Wahlen von Parlament und Regierung am 20. Oktober. Doch am Horizont zeichnet sich bereits die Abstimmungsschlacht vom 24. November ab: diejenige um den Rheintunnel. Die Gegnerschaft aus dem linken und grünen Lager bringt sich bereits seit Monaten in Stellung. In der Region Basel wird besonders eifrig mobilisiert, auch wenn am Ende die gesamte Schweiz über das Infrastruktur-Päckli entscheidet. Im Interview mit der BaZ erläutert die Baselbieter Grünen-Nationalrätin Florence Brenzikofer, weshalb die Vorlage aus ihrer Sicht zwingend abzulehnen ist.

Frau Brenzikofer, die beiden Basel beklagen sich immer, dass die Region in Bern nicht mit einer Stimme spricht. Und jetzt scheren Sie als Baselbieter Nationalrätin aus und bekämpfen das wichtigste Strassenbauprojekt der Region. Bei der Abstimmung Ende November geht es nicht nur um den Rheintunnel, sondern um sechs Autobahnausbauprojekte, die grosse Folgen für die nächste Generation haben. Der Ausbau ist nicht mehr zeitgemäss und verursacht Mehrverkehr in der Region Basel: Damit erreichen wir die Klimaziele nicht. Wir müssen die Bahn ausbauen, nicht die Strasse.

Sie weichen aus: Ginge es nur um den Rheintunnel, wäre die Antwort zum Zusammenstehen der Region anders ausgefallen? Nein. Ich habe gegen den Rheintunnel auch die Minderheit hier im Nationalrat angeführt. Wir wollen die Güter von der Strasse auf die Schienen verlagern und damit die Strasse entlasten. Das hat für uns oberste Priorität. Der Ausbau des Bahnknotens Basel bringt neue Kapazitäten auf der Schiene für den Güterverkehr. Daher dürfen die Ausbauprojekte nicht isoliert betrachtet werden.

Sie meinen den Tiefbahnhof Basel und das Herzstück. Letzteres ist als S-Bahn-Tunnel unter der Innenstadt, aber nicht für den Güterverkehr gedacht. Nein. Aber wenn wir das S-Bahn-Netz ausbauen, hilft das natürlich trotzdem, den Güterverkehr auf die Schienen zu verlagern. Denn aktuell haben wir auf der Schiene einen Kapazitätsengpass.

Wir wollten mit Ihnen über den Rheintunnel sprechen und sind beim Bahnausbau gelandet. Ja. Es geht darum, welche Infrastruktur wir den nächsten Generationen hinterlassen wollen. Wenn wir nun mit dem Rheintunnel eine Kapazitätserweiterung realisieren, und der Ausbau ist nichts anderes als das, was kommt danach? Es folgt der Achtspurausbau Hagnau-Augst. Anschliessend werden weitere Begehrlichkeiten rund um Liestal folgen, danach verlagert sich der Engpass weiter ins Oberbaselbiet, wo es bei Sis-



Politisiert seit 2019 für die Baselbieter Grünen im Nationalrat: Florence Brenzikofer. Foto: Nicole Philipp

sach und beim Chienbergtunnel bereits heute harzt.

Die Bevölkerung wächst. Genau darum müssen wir über Effizienz sprechen. Heute sitzt zu Stosszeiten meist nur eine Person in einem Auto. Mit einem attraktiven Angebot auf der Schiene können wir die Menschen zum Umsteigen bewegen. Der ÖV ist weitaus platzsparender und energieeffizienter.

Seit Jahren wird versucht, den Modalsplit, also die Anteile der Verkehrsträger am Gesamtverkehr, zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs zu beeinflussen. Dennoch werden noch immer rund 77 Prozent der Verkehrsleistung auf der Strasse abgewickelt. Wenn wir es bisher nicht geschafft haben, wie soll es in einer wachsenden Schweiz funktionieren? In der Region Basel sind wir doch daran. Die Bahnkapazitäten wachsen dank grossen Investitionen der SBB. Wenn wir mit dem Rheintunnel die Kapazität erweitern, macht das die Strasse nur übergangsweise attraktiver. Das wird nicht dazu beitragen, dass zum Beispiel Fahrgemeinschaften gebildet werden. Oder dass Leute freiwillig das Auto stehen lassen. Dabei wollen wir genau das erreichen. Auch die neuesten Sparvorschläge des Bundesrates werden den ÖV verteuern.

Das heisst im Umkehrschluss, dass Sie die Kapazität bewusst

so verknappen möchten, bis der Verkehr auf der Strasse komplett kollabiert. Damit die Leute dann endlich auf die ungeliebte Bahn umsteigen? Wer regelmässig mit dem Zug fährt, weiss, wie angenehm und praktisch es ist. Es geht darum, dass zu Pendlerzeiten im Schnitt 1,3 Personen im Auto unterwegs sind. Ist das ökologisch? Ist es wirklich das, was wir wollen? Für die Blechlawine wird immer mehr Kulturland zubetoniert.

«Die Mobilität muss bezahlbar, ökologisch und flächeneffizient sein.»

In der Schweiz werden mit dem Auto pro Jahr rund 86 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, und das betrifft nur den privaten motorisierten Verkehr. Die Bahn leistet 22 Milliarden Personenkilometer. Und das, obwohl die Gesamtlänge der Schienen in der Schweiz dreieinhalbmal grösser ist als die der Autobahnen. Wie soll der Bahnverkehr je alle aufnehmen, die heute mit dem Auto fahren? Es ist mir bewusst, dass es zahlreiche Berufsfelder gibt, die auf das Auto angewiesen sind. Aber wenn wir die Kapazität erweitern, verlagert sich der Stau. Der Stau beginnt nicht auf der Autobahn, sondern in den umliegen-

den Orten. Für die Wissenschaft ist klar: Wenn man Strassen ausbaut, dann wächst der Verkehr.

Wir haben auch mehr Verkehr, weil es immer mehr Leute gibt. Wie soll die bestehende Infrastruktur die 10-Millionen-Schweiz auffangen, wenn wir sie nicht ausbauen? Die Arbeitsmodelle verändern sich, die Leute sind viel mehr im Homeoffice und pendeln nicht mehr jeden Tag. Die grossen Pendlerströme konzentrieren sich auf die Stosszeiten, für die müssen wir Lösungen finden, was ja bereits geschieht mit der Entflechtung beim Bahnknoten. Wichtig ist: Die Mobilität muss bezahlbar, ökologisch und flächeneffizient sein.

Und Sie wissen, wie diese Mobilität in 50 Jahren aussieht? Nein. Aber wir wissen, dass wir aufgrund der Klimadringlichkeit handeln müssen. Und es ist verantwortungslos, weitere Flächen für die kommenden Jahrzehnte zuzubetonieren im Wissen, dass es immer weniger Kulturland gibt.

Der Bahnausbau verbraucht auch Fläche. Mein Gedanke ist ein anderer: Mit der Entflechtung der S-Bahn gewinnen wir Kapazitäten im Hauptschieneverkehr, was wiederum dem Güterverkehr zugutekommt. Das wiederum entlastet die bestehende Autobahninfrastruktur, wodurch ein Ausbau erst recht unnötig wird. Und noch etwas.

Bitte. Die Bundesfinanzen sind sehr knapp. Wenn Basel den Tunnel bekommt, wird sich das Parlament bei künftigen Ausgaben daran erinnern. Im Verteilungskampf unter den Regionen werden wir dann zurückstehen müssen. Die 2,6 Milliarden für den Rheintunnel werden anderswo fehlen.

Sie sagen also, wenn der Bund den Rheintunnel finanziert, wird er beim Bahnausbau künftig auf die Bremse treten, was die Region Basel betrifft? Dieses Szenario ist nicht so abwegig. Es geht auch um Verteilungsgerechtigkeit zwischen den Regionen. Deshalb sage ich: Lieber von Anfang an auf die Bahn setzen, statt Milliarden für Strassen zu verschleudern.

Sind Sie auch für die Bahnverbindung zum Euro-Airport? In dieser Frage sind die Grünen gespalten. Es gibt die, die sagen, dass der Flugverkehr mit dem Bahnanschluss weiter zunehmen wird. Andere betonen den Nutzen einer S-Bahn ins Elsass.

Und wie stehen Sie dazu? Ich persönlich bin sehr kritisch, da ich mich strikt gegen einen Ausbau des Euro-Airports wehre. Ich erhalte täglich Mails von Leuten, die in der Flugschneise wohnen und vom Lärm betroffen sind. Vom Klimaaspekt ganz zu schweigen.

Bahnausbau ja, aber nicht überall?

Den Flughafen muss man gesondert betrachten. Grundsätzlich gilt: Bahnausbau unbedingt, aber auch Bus- und Veloverbindungen. Der Bau von Velorouten dauert in der Schweiz viel zu lange. Mit der rasanten Zunahme von E-Bikes tun sich neue Möglichkeiten auf im Pendlerverhalten. Dem müsste man gerecht werden.

Die Realität ist aber: Die Leute wollen Auto fahren. Die Politik reagiert auf diese Nachfrage. Sie reagieren auf fehlende bezahlbare Alternativen. Die Nachfrage ist nicht einfach gegeben, sondern auch vom Angebot abhängig. Wir stellen den Erhalt unserer Lebensgrundlagen ins Zentrum und wollen die Weichen für eine klimafreundliche Mobilität stellen.

Wenn dieses Ausbauprojekt abgelehnt wird, verschwindet der Verkehr deswegen nicht. Nein, der Verkehr verschwindet nicht. Aber vielleicht müsste man mal die Frage aufwerfen, ob man gerade den Güterverkehr nicht wieder etwas reduzieren sollte.

Wie soll das geschehen? Wenn wir uns die Transporte über die Weltmeere anschauen, dann ist es irrsinnig, was alles rund um den Globus herumgeschifft wird. Unsere Volkswirtschaft müsste in manchen Bereichen wieder unabhängiger werden. Aber es betrifft auch den lokalen Güterverkehr. Denken Sie an die ganzen Onlinebestelldienste.

Zalando verbieten? Verbieten nicht. Aber ich finde es problematisch, dass man bei manchen Diensten die Ware gratis wieder zurückschicken kann, wenn sie einem nicht gefällt oder der Schuh nicht passt. Es braucht Anreize in eine andere Richtung.

Ist das nicht wirtschaftsfeindlich? Im Gegenteil. Amazon und Co. sind ein Problem für die regionale Wirtschaft. Für das Gewerbe könnten sich sogar Chancen auf-tun. Ausserdem sind wir mit Klimamaveränderungen konfrontiert, was uns die Hochwasserkatastrophe in Mittel- und Osteuropa erneut vor Augen geführt hat. Die Schweiz und viele Kantone haben Klimaziele definiert, und der motorisierte Verkehr ist ein grosser Treiber beim CO₂-Ausstoss. Deshalb sage ich es noch einmal: Der Rheintunnel ist schlichtweg aus der Zeit gefallen. Wir müssen auf Alternativen setzen.

ANZEIGE

FDP
Die Liberalen
Basel-Stadt

Daniel Seiler
Fürs Kleinbasel wieder
in den Grossen Rat
Liste 1