

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Email an:
netzplanung@astra.admin.ch

KlimaVerantwortungJetzt

c/o Axel Schubert
Klybeckstrasse 65
4057 Basel

www.klimaverantwortungjetzt.ch
info@klimaverantwortungjetzt.ch

Basel, den 29.04.2022

Vernehmlassung Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 Stellungnahme – insbesondere zur Methode sowie dem Rheintunnel Basel (N2)

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit der Vernehmlassung zum STEP 2023 von interessierten Kreisen. Gerne nehmen wir seitens KlimaVerantwortungJetzt.ch in Basel teil. Aus Ressourcengründen erfolgt dabei ein Fokus auf den STEP2023 – Rheintunnel Basel (N2) und den entsprechenden Verfügungskredit in Höhe von 1.873Mrd CHF sowie auf Anmerkungen zur methodischen Richtigkeit, die sich auf *alle* Projekte beziehen.

Im Folgenden unsere Stellungnahme gemäss der gewünschten Gliederung (blau), sowie entsprechende Anträge zu Punkt 1 und 6.

Wir danken um entsprechende Berücksichtigung und die erforderlichen Darlegungen und Neuberechnungen. Ohnedem ist die Vorlage als verfassungs- und völkerrechtswidrig zurückzuweisen.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

NEIN.

A) Klimafragen werden grob fahrlässig weder sachgerecht noch adäquat beurteilt. Insbesondere

- wird nicht aufgezeigt, wie die Ausbaumassnahmen zum Erreichen der politischen Zielsetzungen zu Klimafragen resp. zu Emissionsreduktionen aktiv beitragen;
- wird mit Bezug auf die Klimastrategie 2050 von einer Referenz ausgegangen, mit der das Klimaabkommen von Paris konterkariert wird, mithin Völkerrecht nicht umgesetzt wird und gegen die Bundesverfassung verstossen wird (Art. 2 Abs. 2 BV, sowie Art. 73 BV zur Nachhaltigen Entwicklung). In Punkt 2.2.2 sind bezeichnenderweise weder die Nachhaltigkeitsgrundsätze der BV noch das völkerrechtsverbindliche und von der Schweiz ratifizierte Parisabkommen zitiert;
- orientiert sich die Vorlage zum STEP nur an der langfristigen Klimastrategie des Bundesrates – resp. geht die Vorlage in Bezug auf die Erreichung von Netto-Null-Emissionen nicht *deutlich* über die langfristige Klimastrategie hinaus. Damit ist auch die Vorlage zum STEP als nicht verfassungs- und völkerrechtskonform anzusehen und daher abzulehnen. (Siehe auch Beilage und Ausführung in Punkt 6.)

Antrag: Die Vorlage ist in Bezug auf Fragen des Klimas grundlegend zu überarbeiten.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wie die Vorlage einen Beitrag zur Erreichung von Netto-Null in gebotener Frist beiträgt. Als geboten ist nicht 2050 sondern ein Zeitpunkt deutlich früher anzusehen, sonst verstösst die Vorlage gegen übergeordnetes internationales Recht (Völkerrecht des Parisabkommens) sowie die Nachhaltigkeitsartikel der BV, da die Erneuerungsfähigkeit bzgl. Klima und Biodiversität ganz klar NICHT gewährleistet ist.

Antrag: Die Vorlage hat die Verfassungsgrundsätze der Nachhaltigkeit und des Parisabkommens explizit aufzunehmen und aufzuzeigen, was sie beiträgt, um Endlichkeit / planetare Grenzen (Erneuerungsfähigkeit gemäss Art. 73BV) mit ihr einzuhalten. Eine Abhandlung von Nachhaltigkeit im Sinne von «Berücksichtigung von drei Dimensionen» (vgl. Kap 2.3.6, S. 44) ist hierzu jedenfalls NICHT geeignet. Nicht alle Güter sind substituierbar – auch wenn dies Betrachtungen mit KNA und KWA suggerieren.

B) Aspekte des sekundär induzierten Verkehrs sind nicht angemessen abgebildet. Damit gelangt die Vorlage zu Fehl abwägungen. Dass die Effekte veränderter Standortwahl (sekundär induzierter Verkehr, d.h. jener, der sich u.a. durch Umzugsverhalten mittelfristig einstellt und prognostiziert Reisezeitgewinne zunichtemacht) nicht adäquat berücksichtigt sind, dass also mittelfristig NICHT von den positiv budgetierten Reisezeitgewinnen ausgegangen werden kann, hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Interpellation Töngi ([19.3506](#)) dargelegt. Siehe weitere Ausführung in Punkt 6.

Antrag: Die Annahmen, die zu Reisezeitersparnissen, zu Effekten des sekundär induzierten Verkehrs, zu KNA und KWA getroffen werden, sind allen, die zum STEP Abwägungen treffen, transparent darzustellen. Denn ohne dieses Wissen handelt es sich bei den getroffenen Abwägungen und politischen Entscheiden um fehlerhaftes Ermessen / Fehlermessen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Siehe Punkt 1.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

- hier aus mangelnden Ressourcen nicht bearbeitet und beachtet -

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

- hier nicht weiter behandelt, hinsichtlich des Projektumfangs bezüglich Abwägungsgrundlagen sind jedoch Aspekte der Klimafolgekosten falsch eingestellt -

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- hier nur zum Rheintunnel unter Punkt 6 behandelt (und kritisch beurteilt) -
(abgesehen davon sind alle Projekte, die der heutigen Krisensituation nicht adäquat sind, unangemessen, gleich ob für heute, 2023, 2030 oder 2040 vorgesehen)

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Vorlage haben wir weitere – grundsätzliche – Anmerkungen, die im Folgenden ausgeführt werden:

Referenz «Langfristige Klimastrategie der Schweiz» ist unzureichend:

Die Auseinandersetzung mit der Langfristigen Klimastrategie der Schweiz erfolgt in Punkt 1.4.2 auf einer halben Seite äusserts dürftig.

Es ist bekannt, dass der strassengebundene Verkehr eines der grossen Sorgenkinder bzgl. Emissionsreduktionen ist. Hier wird alleine auf technische Massnahmen und Veränderungen des Modal-Splits verwiesen («die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr»). Gerade Verschiebungen im Modal-Split weg vom motorisierten Individualverkehr wird mit weiterem Strassenbau jedoch konterkariert. Der STEP ist KEINE Massnahme, die dem Ziel einer solchen Verlagerung Rechnung trägt. Damit ist die Vorlage selbstwidersprüchlich.

Dass die Ausbaumassnahmen negativ bezüglich Klimafolgen sind, ist in Kapitel 4.4 (und 2.3.8.3.) eher lapidar erwähnt, aber in keiner Weise vor dem Hintergrund der Dramatik der grössten Krise der Zivilisation angemessen gewürdigt oder gar abgewogen.

Es wird in 1.4.2 behauptet «Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist in der Schweiz unbestritten» – ohne dies weiter zu reflektieren. Was ist «frei»? Ich kann nicht innerhalb der Schweiz beliebig von Ort A nach Ort B fliegen. Alleine, da nicht alle Orte Flugplätze haben. Das Angebot an Infrastruktur ist offensichtlich ganz massgebliche Voraussetzung für die Verkehrsmittelwahl. Erst das Angebot an weiteren Strassen ermöglicht es, dass weiterer Strassenverkehr stattfinden kann. Alleine damit handelt es sich auch nie um eine als «frei» postulierte Verkehrsmittelwahl. Das gesellschaftliche Verkehrsverhalten ist und wird gestaltet. Mit dem STEP wird es in Richtung einem Mehr von Autoverkehr gestaltet. Dies ist klimapolitisch jedoch höchst problematisch. So wird unter Klimaaspekten auch nicht weiter reflektiert, ob technische Massnahmen (Elektrifizierung) überhaupt reichen oder nicht auch das Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren ist. Auch E-Verkehr ist nicht klimaneutral.

Vielmehr wird mit der Klimastrategie angenommen, 2050 Netto-Null sei das klimapolitisch zu erreichende Ziel. Dies ist jedoch falsch. Das CO₂-Budget der Schweiz ist bereits aufgebraucht.¹

Jedenfalls ist Netto-Null bis 2050 mit den Zielsetzungen des Bundesrates aus der Langfristigen Klimastrategie NICHT geeignet, auch ausreichend zur Einhaltung der oberen Grenze von Paris beizutragen. Vielmehr verstösst die bundesrätliche Klimastrategie gegen übergeordnetes Recht (Völkerrecht). Sie in der Vorlage als zentrale klimapolitische Referenz heranzuziehen ist in klimapolitischer Sicht daher vollkommen unzureichend.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wie mit der Vorlage – d.h. mit der Entwicklung des Strassenverkehrsaufkommens in Zusammenhang mit Strasseninfrastruktur(aus)bau – das übergeordnete Völkerrecht eingehalten werden kann. Dazu ist insbesondere auch aufzuzeigen, WELCHE klimapolitische Referenz JENSEITS der unzureichenden «Langfristigen Klimastrategie der Schweiz» herangezogen wird, da mit dieser gegen das Völkerrecht des Parisabkommens verstossen wird.

Annahmen zu Reisezeitgewinnen:

Der Kommentar zur SN 641 820 (KNA im Strassenverkehr) hebt die bedeutende Stellung von Reisezeitgewinnen hervor, die andere Effekte um ein Vielfaches übertrüfen. Seit Langem wird Strassenbau daher mit Reisezeiteinsparungen legitimiert. Auch für den laufenden Ausbauschritt 2023 sind es Einsparungen bei den Reisezeiten, die hauptverantwortlich für die positive KNA sind. Jedoch zählt die weitgehende Konstanz der Reisezeit über Jahrzehnte hinweg als eine der wichtigsten Kenngrössen des gesell-

¹ Mit historischen Emissionen seit 1990 ist es seit April 2019 aufgebraucht: <https://klimaverantwortungjetzt.ch/co2-budget-schweiz-fuer-max-15c/>

Mit etwas abweichenden gerechtigkeits-theoretischen Überlegungen gelangt eine HEKS-Studie auf März 2022: <https://www.heks.ch/medien/das-co2-budget-der-schweiz-ist-aufgebraucht>

schaftlichen Mobilitätsverhaltens, was empirisch gut belegt ist. So ist auch gemäss Mikrozensus die Tagesunterwegszeit im Auto über die Jahre recht stabil (1994: 32,0 Minuten, 2015: 33,9 Minuten). Die Reisezeit im Autoverkehr nimmt also offensichtlich nicht ab, wie das bei Reisezeiteinsparungen zu erwarten wäre. Sie wird stattdessen in weitere Verkehrsleistung reinvestiert (Rebound). Statt zeitlich kürzer wird makroskopisch genauso lange, aber schneller – und damit weiter – gefahren. Dies erklärt auch die hohen Fahrleistungszuwächse im schnellen Nationalstrassennetz.

Die positiv monetarisierten Reisezeitgewinne im Indikator VQ1n berücksichtigen dabei nur den Stammverkehr, d.h. nur eine konstante Relation (i nach j). Mehrverkehr (VQ8) wird nur insofern berücksichtigt, als es mehr Fahrten auf der Relation i nach j gibt. Nicht aber, indem es auch länger Fahrten über j hinaus gibt.

Mit der Antwort auf die Interpellation Töngi ([19.3506](#)) schrieb der Bundesrat: «Für die bessere Abbildung der Wechselwirkungen zwischen dem Verkehr und der Wahl des Wohn- und Arbeitsorts ist inskünftig die Interaktion des Verkehrsmodells mit einem Flächennutzungsmodell geplant.» Von diesem Modell ist in der Vorlage zum STEP noch nicht die Rede. Es ist anzunehmen, dass der sekundär induzierte Verkehr, der durch veränderte Standortwahl entsteht (veränderte Quell- Zielbeziehungen; z.B. durch Umzugsmobilität), in den Berechnungen unverändert nicht oder nur inadäquat berücksichtigt ist.

Damit bildet das Modell nicht adäquat ab, dass die auf der betrachteten Relation i nach j «gewonnene» Zeit wieder in Verkehrsleistung reinvestiert wird.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, ob und wie in den Berechnungen neue Interaktionen zwischen Verkehrsmodell und einem Flächennutzungsmodell erfolgt sind.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wieviel der in der KNA budgetierten Reisezeitgewinne sich tatsächlich auch gesamtgesellschaftlich einstellen – und wieviel durch veränderte Standortwahl (d.h. insbesondere durch längere Wege) wieder zunichte gemacht werden (Reboundeffekt).

Antrag: Sollten die individuellen Reisezeitgewinne gesamtgesellschaftlich durch sekundär induzierten Verkehr zunichte gemacht werden – und vielmehr nur «Erreichbarkeitsgewinne» übrig bleiben –, so ist aufzuzeigen, ob und wie diese monetarisiert werden.

KNA-Annahmen:

Indikator: UW4n Klimabelastung: Es wird mit Schadenskosten von «105 CHF / t CO₂-Äquivalent im Jahr 2010, danach pro Jahr steigend um 3%» gerechnet (Quelle: UVEK-ASTRA, 2019: «Handbuch NISTRA 2017», S.138). Die tatsächlichen Kosten liegen jedoch weit höher.

- Monetarisierung von Schadenskosten der Klimaerhitzung (resp. «Klimafolgekosten» / «Klimakosten»): Eine Monetarisierung der Kosten, die die Klimaerhitzung verursacht, ist mit vielen Problemen behaftet. Nicht zuletzt liegen allen Monetarisierungen qualitativer Werte Normurteile zugrunde. Die Grundlagen der Bemessung werden nicht näher erläutert. Es wird lediglich auf die Norm SN 641 828 verwiesen und deren Werte unreflektiert übernommen.
- Die darin getroffenen Annahmen können daher auch nicht im Detail beurteilt werden. Wir wollen uns aber vorenthalten, Werte wie ökosystemare Integrität, Arten- und Biodiversitätsverlust, ein friedvolles Zusammenleben, ausbleibende klimabedingte Massenmigration, Hunger etc. grundsätzlich anders zu beurteilen, als im STEP vorgenommen. Dies nicht zuletzt im Wissen darum, dass Schadenskostensätze eine beträchtliche Bandbreite aufweisen.
- Der verwendete Wert für Schadenskosten liegt in der Vorlage in jedem Fall im untersten Bereich von Schadenskostenschätzungen. Häufige Referenz ist ein Wert des deutschen Umweltbundesamtes (UBA) von 195€ /tCO₂äq; das UBA argumentiert u.a., dass dieser untere Wert in der Nähe der Schadenskostenannahmen des IPCC läge (vgl.: UBA, Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten, Stand 12/2020, S. 9)². Diese Werte stehen jedoch in methodischer Kritik (z.B. Germanwatch). Der Wert 105.-CHF (plus 3%/a seit 2010) liegt etwa im Bereich des Wertes des UBA. Alleine bei einer Übertragung in die Schweiz müsste der Wert kaufkraftbereinigt jedoch weit höher ausfallen.

² <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten>

- Diskontierung der Klimafolgekosten: Beim verwendeten Wert des UBA für den Schaden einer Tonne CO₂ von ca. 200 €/t wird auf einen diskontierten Wert Bezug genommen. Der nicht diskontierte Wert beträgt knapp 700€³ (d.h. bei Gleichgewichtung der Wohlfahrt heutiger und zukünftiger Generationen). Die Folgekosten sind also massgeblich höher, wenn man davon ausgeht, dass künftige Schäden nicht weniger stark wiegen. Das UBA (und wohl auch die Norm SN 641 828 geht davon aus, dass die Wohlfahrt heutiger gegenüber zukünftigen Generationen höhergewichtet wird. Die vom UBA verwendete Zeitpräferenzrate von 1% bedeutet, dass Schäden, die in 60 Jahren entstehenden, nur gut zur Hälfte (55%) berücksichtigt werden (vgl. UBA 2020/12 S. 8f). Was spricht dafür, dass z.B. künftige Klimatote „diskontiert“ und damit gegenüber heutigen Opfern abgewertet werden? Mit anderen Zahlenwerten würde die KNA zum STEP2023 jedoch zu wesentlich anderen Einschätzungen gelangen.
- Jüngere Studien gehen zudem von weit höheren Kosten aus. Dabei werden Kosten von bis zu 3'000USD pro Tonne CO₂ angenommen (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). Diese Kosten kommen eventuell allein darum nicht in den Blick, da das Thema «Klima» primär als «Umwelt»-Aspekt (miss-) verstanden wird (UVEK-ASTRA (2019): «Handbuch NISTRA 2017», S.27).

Antrag: die Schadenskostensätze sind grundsätzlich neu zu beurteilen. Die verwendeten Zahlen entsprechen nicht dem Stand der wissenschaftlichen Kenntnis. Ohne Neubeurteilung ist von einer groben Fehl abwägung auszugehen, womit den Abwägungsgrundsätzen rechtmässigen Ermessens widersprochen wird.

Antrag: die Klimafolgeschäden durch die Projekte, namentlich auch den Rheintunnel inkl. des Baus (graue Emissionen) sind gesondert auszuweisen – dabei sind die Schadenskosten in Analogie der Systematik der zitierten Studie (Kikstra et al., 2021) einzustellen.

KWA-Annahmen:

Der KWA-Anteil «Klima» beträgt nur 4% («Handbuch NISTRA 2017», S.35) und ist damit unsäglich tief. Damit ist die KWA als hoch aggregierter Indikator für politische Entscheidungsprozesse im höchsten Masse irreleitend. Vermeintliche Reisezeitgewinne (Indikator VQ1w) werden vom ASTRA mit 12% als dreimal so bedeutend bewertet, wie Klimafolgen.⁴ Dies ist stossend. Hinzu kommt die Wertung der Zuverlässigkeit mit 20%. Reisezeit und Zuverlässigkeit wiegen also zusammen 8 mal mehr, als Klimafolgen. So wird die Dringlichkeit und Existenzialität der «Klimakrise» sträflich missachtet.

In der KNA werden Reisezeitgewinne gegenüber der KWA zudem noch höher gewichtet (Handbuch NISTRA 2017, S.23).

Antrag: die Gewichtung von «Klima» ist grundsätzlich DEUTLICH höher zu bewerten – oder es ist von einer Aggregation der Faktoren in KNA und KWA ABZUSEHEN. Abwägungen, die sich auf die KNA- resp. KWA-Werte beziehen, ohne dass diese inadäquaten Gewichtungen bewusst sind, laufen massiv Gefahr, zu Fehl abwägungen zu führen.

Spezifische Anmerkungen Rheintunnel Basel:

Ausbau konterkariert die «Stadt der kurzen Wege»: In Kap. 2.3.8. steht zur Projektbegründung, dass der Rheintunnel u.a. «Kapazitäten für die möglichst direkte Anbindung zusätzlicher Wohn- und Arbeitsplätze an eine Hochleistungsstrasse (schafft)». Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass Wohn- und Arbeitsplätze durch schnelle Strasseninfrastrukturen erschlossen werden, mitunter lange Wege entstehen. Dies steht den – auch in Basel – vielbeschworenen Zielsetzungen einer «Stadt der kurzen Wege» jedoch diametral entgegen. Richtigerweise wird in 2.3.8.3. darauf verwiesen, dass die Fahr-

³ vergleichende grafische Übersicht (je Version 695€ oder 680€): <https://www.umweltbundesamt.de/bild/tab-uba-empfehlung-zu-den-klimakosten>

⁴ es sind dabei erst noch jene «Gewinne», die mittelfristig durch Reboundeffekte im gesamtgesellschaftlichen Verkehrsverhalten vollständig wieder zunichte gemacht werden.

leistungen erhöht werden. Dies steht der Zielsetzung aus 2.3.4.1 entgegen, wonach durch Massnahmen am Nationalstrassennetz «Die raumplanerisch erwünschte Verdichtung nach Innen erfolgen kann». Insbesondere bleibt auch die Frage – wenn die Fahrleistungen erhöht werden – warum es dennoch Reisezeiteinsparungen gibt.

Antrag: Die Dokumente sind derart zu bereinigen, dass Politiker:innen nicht zur Fehlannahme gelangen können, dass der Rheintunnel tatsächlich Voraussetzung für eine «Verdichtung nach Innen» im Sinne von Dichte und kurzen Wegen ist.

Einheit der Materie / Salomitaktik begünstigt positive Ergebnisse der KNA: In Anhang 7-9 (S.115f) wird dargelegt, dass der Ausbauschnitt b) (Hagnau-Augst) für die Sinnhaftigkeit des Rheintunnels zentral ist. Ohne Ausbau ist die Kapazitätserweiterung durch den Rheintunnel witzlos, da das Nadelöhr Hagnau-Augst das erhöhte Verkehrsaufkommen nicht ableiten kann. Daher ist in Anhang 7-9 auch festgehalten, dass Abschnitt b) (Hagnau-Augst) aus Sicht des Bundesrates realisiert werden «muss» (S. 116) und Abschnitt c) (Augst - Rheinfelden) «unumgänglich» sei. Wenn es also zwei zwingende Abhängigkeiten gibt, ohne die Abschnitt a) gar keinen Sinn macht, so ist in einer KNA und KWA aber der gesamte Abschnitt zu beurteilen. Denn die vermeintlichen Reisezeitgewinne werden sich (wenn überhaupt) erst dann einstellen, wenn im Abschnitt der Kapazitätsengpass insgesamt aufgehoben ist. Stellt sich der volle Nutzen aber erst mit dem Vollausbau ein, dann sind in die KNA und KWA auch alle Effekte und Kosten einzustellen. Insbesondere die Kosten werden aber auf 3 Abschnitte und unterschiedliche Zeiträume verteilt. Damit ist die Einheit der Materie verletzt.

Antrag: Um bezüglich der Wirkungen (und damit den Ergebnissen von KNA und KWA) sowie den Kosten (und damit den Ergebnissen der KNA) valide Ergebnisse zu erhalten, ist für beurteilende Politiker:innen ausreichend transparent darzulegen, welche Effekte im Ausbauschnitt a) (Rheintunnel) sich auch ohne Realisierung der Ausbauschnitte b) (Hagnau-Augst) und c) (Augst - Rheinfelden) einstellen – gerade da der Bundesrat von einer zwingenden Ausbaunotwendigkeit auch von b) und c) spricht. Jedenfalls ist bezüglich aller Kosten und Nutzen im Perimeter Rheintunnel – Augst – Hagnau – Rheinfelden die Einheit der Materie sicherzustellen. KNA und KWA sind auch für das Gesamtprojekt auszuweisen, dass letztlich bestellt wird.

Zudem gibt es begründete Annahmen, dass ein Ausbau Hagnau-Augst nicht machbar ist, da die Untertunnelung unter dem Rangierbahnhof Muttenz auf Höhe des Industriestandortes Schweizerhalle nicht möglich ist. Um die Einheit der Materie sicherzustellen, ist die Machbarkeit des Ausbauschnittes b) erst auszuweisen und ausreichend zu sichern (Enteignungen etc.), bevor in die Projektierung des Rheintunnels investiert wird.

Antrag: Um bezüglich der Machbarkeit von Abschnitt b) – und damit der Sinnhaftigkeit auch des Rheintunnels – ausreichende Sicherheit zu haben, dass er überhaupt realisiert werden kann, ist aufzuzeigen, was es hierzu braucht und welche Risiken bezüglich einem Scheitern von b) bestehen sowie welche Folgen dies für die KNA und KWA des Rheintunnels hätte.

Mit freundlichen Grüssen

Axel Schubert – elektronischer Versand

KlimaVerantwortungJetzt

Axel Schubert, Koordination klimaverantwortungjetzt.ch

Beilage: Darlegung, dass der Bundesrat mit seiner Langfristigen Klimastrategie 2050 gegen das völkerrechtsverbindliche Parisabkommen verstösst: «Bundesrat torpediert „Paris“» vom 31.1.2020; Zugleich online unter: https://klimaverantwortungjetzt.ch/wp-content/uploads/2021/03/20210324_Kritik-Langfriststrategie-THG-Bundesrat-mitAnhang_KlimaVerantwortungJetzt.pdf