

Medienmitteilung

KlimaVerantwortungJetzt.ch

Basel, 02. Mai 2022

Rheintunnel Basel: «STEP Nationalstrassen» klimapolitisch schöngerechnet

Kosten-Nutzen-Analyse Ausbau Nationalstrassen falsch

Mit dem «Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027» wird Autobahnneubau durch das ASTRA methodisch schöngerechnet. Klimaschadenskosten werden um den Faktor zehn zu tief angesetzt und gegenüber vermeintlich positiven Effekten um ein Vielfaches zu gering gewichtet. Positiv werden Reisezeitgewinne angenommen, die empirisch wie theoretisch jedoch unplausibel sind. Ohne diese Berechnungsannahmen überwiegen die volkswirtschaftlichen Kosten aber die prognostizierten Nutzen. Dies kritisiert KlimaVerantwortungJetzt aus Basel auch am teuersten Projekt des Verfügungskredits, dem Rheintunnel.

In einer grundlegenden Kritik hat KlimaVerantwortungJetzt.ch aus Basel die Berechnungsmethode der Vorlage zum «Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027» kritisiert. Die Vernehmlassung durch das UVEK und ASTRA ging am 30.4. zu Ende. Mit der Vorlage soll dem Parlament unter anderem der Verfügungskredit für den Bau neuer Nationalstrassen ab 2023 beantragt werden, wie z.B. dem Rheintunnel. Zur Beurteilung durch den Nationalrat wird behauptet, dass in den Kosten-Nutzen-Analysen (KNA) und Kosten-Wirksamkeits-Analysen (KWA) der Strassenbau zu einem volkswirtschaftlichen Nutzen führt. Mit der dahinterliegenden Berechnungsmethodik werden die «positiven» Effekte (Nutzen) strukturell schöngerechnet, die Folgekosten hingegen marginalisiert. Darum fordert KlimaVerantwortungJetzt.ch eine Neuberechnung. Im Detail kritisiert KlimaVerantwortungJetzt.ch:

Die **Klimaschadenskosten werden um ca. den Faktor 10 zu gering** angenommen. Sie werden nur mit 105.-CHF (plus 3%/a seit 2010) eingestellt, jüngste Studien gehen hingegen von ca. 2'900 CHF (3'000USD) aus. Damit werden die volkswirtschaftlichen Kosten der Klimakrise massiv durch die Bundesbehörden heruntergespielt.

Als klimapolitische Referenz wird die «Langfristige Klimastrategie der Schweiz» herangezogen. Mit dieser werden jedoch die völkerrechtlichen Verpflichtungen des Parisabkommens konterkariert. Auch der **Vernehmlassungsvorlage fehlt damit eine völkerrechtlich und klimapolitisch belastbare Referenz.**

Für die **Kosten-Nutzen- sowie Kosten-Wirksamkeits-Analysen** werden verschiedene Indikatoren zu einem Wert aggregiert und dazu untereinander gewichtet. **«Nutzen» wie Reisezeitgewinne und Zuverlässigkeit gehen zusammen mit 32% ein, Klimaschäden wiegen nur 4%.** Damit wird die Dramatik und Dringlichkeit der Klimakrise absolut verkannt und heruntergespielt.

Graue Emissionen des Strassenbaus bleiben methodisch **unberücksichtigt**. Dies ist gerade bei betonintensiven Tunnelbauten wie dem Rheintunnel komplett aus der Zeit gefallen, da diese Emissionen hoch sind.

Am Beispiel des **Rheintunnels wird die Einheit der Materie verletzt**. Der Neubau macht von den Kapazitätsverbesserungen nur dann Sinn, wenn zusätzlich zwei weitere Ausbausritte (Hagnau – Augst – Rheinfeldern) realisiert werden, deren Machbarkeit jedoch noch in den Sternen steht (insbesondere im Bereich der Unterfahrung des Rangierbahnhofes Muttenz) und erst später überprüft werden soll und deren Kosten in der jetzigen Aggregation von Kosten und Nutzen aussen vor bleiben.

Als wichtigster positiver Effekt werden **sogenannte «Reisezeitgewinne» monetarisiert**. Sie sollen sich einstellen, weil die jeweiligen Streckenabschnitte schneller passiert werden können. Gesamtgesellschaftlich **werden jedoch Reisezeitgewinne immer wieder in Verkehrsleistung reinvestiert (Rebound; sekundär induzierter Verkehr)**, weshalb die tägliche Tagesunterwegszeit der Autofahrenden auch nicht sinkt. Vielmehr werden längere Strecken zurückgelegt. Dies wird methodisch aber nicht abgebildet, wie eine Antwort auf einen Vorstoss im Nationalrat zeigt (Interpellation Töngi, [19.3506](#)). **Ohne diesen nur vermeintlich positiven Effekten von Reisezeitgewinnen und Mehrverkehr bestünden aber praktisch keine volkswirtschaftliche Nutzen, womit den Projekten die Basis der Legitimation fehlt.**

«Den **vollkommen unzureichenden Annahmen der Berechnungsmethoden** muss viel mehr Beachtung geschenkt werden» fasst **Axel Schubert**, Stadtplaner, Koordinator von KlimaVerantwortungJetzt.ch und Dozent für Nachhaltigkeit **zusammen**. Da die Mitglieder von National- und Ständerat diese Details nicht kennen, **fordert KlimaVerantwortungJetzt.ch neben Neuberechnungen**, die der Klimakrise Rechnung tragen, **Transparenz** zu den Annahmen und einen **Ausbaustopp**. Denn die wichtigste Wirkung des Strassenbaus ist der Mehrverkehr, den sie generieren. «Wir müssen alle Ressourcen in die Überwindung der Klimakrise stecken, nicht dazu, sie durch Strassenbau zu befeuern», so Schubert.

Direktlink (pdf, 6 Seiten): https://klimaverantwortungjetzt.ch/wp-content/uploads/2022/05/20220429_Stellungnahme-STEP2023_KlimaVerantwortungJetzt_as.pdf

Webpage: <https://klimaverantwortungjetzt.ch/rheintunnel-basel-und-step-nationalstrassen-klimapolitisch-schoengerechnet/>

KlimaVerantwortungJetzt.ch zielt auf Information und die Verbreitung von Klimawissen und nimmt zu Planungen und Vorhaben kritisch Stellung. Insbesondere mit Bezug auf die Basler und Schweizer Politik.

Weitere Auskünfte:

Axel Schubert, Koordination KlimaVerantwortungJetzt.ch
info@klimaverantwortungjetzt.ch
+41 61 681 20 75 / +41 77 534 74 80