

oeku Kirchen für die Umwelt lehnt den Ausbauschritt für die Nationalstrassen ab

Der Ausbau der Nationalstrassen generiert Mehrverkehr und zusätzlichen CO₂-Ausstoss. Die Vorlage widerspricht den Klimazielen des Bundes und ist weder nachhaltig noch umweltgerecht, ist die oeku überzeugt. Wem die Bewahrung der Schöpfung wichtig ist, lehnt die Vorlage ab.

Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP Nationalstrassen) hat der Bundesrat beim Parlament den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen beantragt. Das Parlament hat im September 2023 die Finanzierung für folgende sechs Projekte freigegeben:

- Wankdorf-Schönbühl (von sechs auf acht Spuren)
- Schönbühl-Kirchberg (von vier auf sechs Spuren)
- Rosenbergstunnel St.Gallen (3. Röhre)
- Rheintunnel Basel (2 neue Tunnel)
- Fäsenstaubtunnel Schaffhausen (2. Röhre)
- Le Vengeron-Coppet-Nyon (Ausbau)

Gegen diesen Beschluss ist das Referendum ergriffen worden. Am 24. November 2024 wird darüber abgestimmt.

Alle sind sich einig: Die Autobahnen sind überlastet, es gibt zu viel Stau. Die Schlussfolgerung aber, dass es bei Stau mehr Fahrspuren braucht, ist falsch: Die letzten drei Jahrzehnte und bisherige Autobahnausbauten zeigten deutlich, dass mehr Autobahnfläche immer mehr Verkehr generiert. Das Versprechen aller umgesetzten Autobahn-Ausbauprojekte lautete immer: «Alle werden dann freie Fahrt haben!» Das hat sich nie bewahrheitet¹. Zahlreiche Studien weisen das Phänomen des sogenannten «induzierten Verkehrs» nach²: **Je mehr Strassen, je mehr Möglichkeiten von «freien» Anfahrtswegen, desto mehr Autos, desto mehr Verkehr und neue Staus.** Die Autobahn-Ausbauprojekte, über die wir jetzt abstimmen, kosten 5,3 Milliarden Franken. Das Geld fehlt an anderen Orten: beim Klimaschutz, beim öffentlichen Verkehr und in der Bundeskasse.

Der Anteil des Verkehrs am Ausstoss von Treibhausgasen hat in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich zugenommen. Im Jahr 2022 verursachte der Strassenverkehr bereits 33% der Treibhausgas-Emissionen der Schweiz³. «Entsprechend hoch ist der Handlungsbedarf in diesem Sektor», schreibt der Bundesrat in seinem Bericht an das Parlament. **Die Klimastrategie 2050 des Bundes hat zum Ziel, die Treibhausgas-Emissionen bis 2050 auf netto null zu reduzieren. Ein Autobahn-Ausbauprojekt dieses Ausmasses widerspricht diesem Ziel.** Der Bundesrat setzt «zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten, die Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge, [...]»⁴. Aber auch Elektroautos sind nicht einfach umweltfreundlich. Ihre Herstellung ist ressourcen- und energieintensiv. Elektroautos nehmen gleich viel Strassen- und Parkfläche in Anspruch und auch der Mikroplastikabrieb der Reifen ist nicht anders als bei herkömmlichen Autos.

1 Zum Beispiel: 2004 wurde der Bareggstunnel um eine 3. Röhre erweitert, dort staut es aber nach wie vor oder wieder.
2 Die OECD hat bereits 2001 eine Übersicht verschiedener Untersuchungen zum induzierten Verkehr zusammengetragen, siehe: [teilsponge.ch](#) (1.10.24).
3 Vgl. BAFU (2024): Treibhausgasinventar der Schweiz. URL: [bafu.admin.ch](#) (25.9.24).
4 Vgl. Bundesrat (2023): Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. URL: [fedlex.admin.ch](#) (26.9.24).

Mehr asphaltierter Boden bedeutet weniger Kulturland, weniger Wald, weniger Natur. Durch den erwarteten Mehrverkehr wird die Luft- und Lichtverschmutzung sowie die Lärmbelastung zunehmen. Für Wildtiere sind Autobahnen unüberwindliche Barrieren – je breiter, desto gefährlicher, was insbesondere beim Ausbau der Autobahn in Le Vengeron-Coppet-Nyon ein Problem ist, weil sie mitten durch ein Amphibienschutzgebiet führt.

Die oeku setzt sich für die Bewahrung der Schöpfung ein. Dabei spielen ethische Kriterien wie Umweltgerechtigkeit und Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle. Wie die obige Argumentation zeigt, ist der Strassenverkehr für einen wachsenden Teil der inländischen CO₂-Emissionen verantwortlich. Die Umstellung auf Elektromobilität kann diesen Anteil nur in begrenztem Ausmass vermindern. Das Ziel von Null CO₂-Emissionen bis 2050 ist nur erreichbar, wenn auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leistet. Es ist darum eine Frage der Gerechtigkeit gegenüber der Umwelt und gegenüber künftigen Generationen (Kriterien der Umweltgerechtigkeit und der Nachhaltigkeit), unnötigen Verkehr zu vermindern und den verbleibenden Verkehr möglichst umwelt- und klimaverträglich zu gestalten. Das bedeutet, motorisierten Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu begrenzen, Langsamverkehr zu fördern sowie mittels Raumplanung und weiteren Massnahmen (z.B. Homeoffice) kurze Wege zu fördern. Papst Franziskus hat aufgerufen, alles zu unternehmen, um die Klimaerwärmung zu bremsen: «... das Verhindern des globalen Temperaturanstiegs um ein Zehntelgrad könnte schon reichen, um vielen Menschen Leid zu ersparen»⁵. Indem die Schweiz auf den unnötigen Strassenausbau verzichtet, leistet sie einen Beitrag dazu.

All diese Argumente machen deutlich, dass es unverantwortlich ist, den Strassenverkehr in diesem Umfang zu fördern. Es ist alles zu unternehmen, um das Verkehrsaufkommen und die damit einhergehenden Treibhausgas-Emissionen zu begrenzen und dem öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr den Vorrang einzuräumen.

Die oeku empfiehlt darum, den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen abzulehnen.

Bern, 30.10.2024

Die kirchliche Umweltarbeit der oeku

Über 900 Kirchgemeinden, kirchliche Organisationen und Einzelpersonen unterstützen den ökumenischen Verein oeku Kirchen für die Umwelt. Die oeku wird von der Schweizer Bischofskonferenz, der Evangelisch-reformierten Kirche Schweiz und der Christkatholischen Kirche der Schweiz als kirchliche Fachstelle für ökologische Fragen anerkannt.

Damit das christliche Engagement für die Bewahrung der Schöpfung wächst

- regt die oeku in der Schöpfungszeit schöpfungstheologisches Lernen und Erfahren in den Kirchgemeinden an,
- fördert die oeku umweltgerechtes Verhalten innerhalb der Kirchen,
- verleiht die oeku das Label Grüner Güggel an Kirchgemeinden mit geprüftem Umweltmanagement,
- bringt die oeku ökologisch-ethische Überlegungen in die öffentliche Diskussion ein.

oeku Kirchen für die Umwelt

Kurt Zaugg-Ott

Schwarztorstrasse 18

Postfach

3001 Bern

Tel. 031 398 23 45

info@oeku.ch

oeku.ch