

Röstis Kostenschock

- 29.09.2024
- NZZ am Sonntag

«Volksentscheid auf der Basis völlig veralteter Grundlagen»: Die neuen Zahlen betreffen laut Kritikern auch die Autobahn-Abstimmung. Röstis Kostenschock Interne Protokolle zeigen: Die Folgekosten des Autoverkehrs wurden bisher unterschätzt. Für die Gegner des Autobahnausbaus sind die neuen Zahlen eine Steilvorlage. Von Mirko Plüss Wurden die wahren Kosten der Mobilität in der Schweiz jahrzehntelang zu tief berechnet? Wer Auto oder Zug fährt, bezahlt über das Benzin, die Vignette oder das Billett zwar immer einen Teil der Kosten, welche die gewählte Form der Mobilität verursacht. Doch was man nicht bezahlt, sind die sogenannten externen Kosten.

Diese externen Kosten fallen in unterschiedlichen Bereichen an: Abgase und Lärm schädigen die Gesundheit; das von CO₂ aufgeheizte Klima führt zu Waldschäden, Ernteausfällen oder Extremwetter; neue Strassen und Schienen zerschneiden Lebensräume; Unfälle legen die Produktion in Firmen lahm. Das alles kostet und muss von der Allgemeinheit oder nachfolgenden Generationen bezahlt werden. Der Bund hat diese Kosten nun neu berechnet - und kommt gegenüber früher auf massiv höhere Zahlen. Dies zeigen interne Protokolle aus dem Umwelt- und Verkehrsdepartement (Uvek) von SVP-Bundesrat Albert Rösti. Demnach erhöhten sich die berechneten externen Kosten aller Verkehrsträger im Jahr 2021 gegenüber der alten Berechnungsart um 70 Prozent, von 15,7 Milliarden Franken auf 26,7 Milliarden pro Jahr.

Die Verkehrsmittel sind unterschiedlich stark betroffen. Laut den Dokumenten des Uvek steigen die berechneten externen Kosten des Flugverkehrs prozentual am stärksten (plus 150 Prozent), doch auch der Zugverkehr (plus 60 Prozent) oder der Velo- und Fussverkehr (plus 15 Prozent) verzeichnen eine Zunahme. In absoluten Zahlen fällt jedoch der motorisierte Strassenverkehr am meisten ins Gewicht. Dessen externe Kosten steigen um 60 Prozent, von 10,8 Milliarden Franken auf 17,3 Milliarden. Mehr Klimaschäden Wie kommt dieser Kostenschock zustande? Hintergrund ist eine grundlegende Methodenänderung.

Laut den internen Protokollen kann ein Grossteil des Anstiegs durch die Wahl eines neuen Klimakostensatzes erklärt werden. Dieser Kostensatz ist eine abstrakte Grösse, mit der die Klimakosten jedes Verkehrsträgers berechnet werden können. Bis anhin rechnete das zuständige Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) mit einem Kostensatz von rund 140 Franken pro Tonne CO₂. Neu sind es 430 Franken, was einen Anstieg von über 200 Prozent bedeutet. Der bisherige Kostensatz stamme aus den 2000er Jahren und sei «sehr konservativ gewählt» gewesen, schreiben die Experten des Bundes in den internen Dokumenten.

«Die Klimaschäden sind nun besser bekannt.» Das neue Berechnungsmodell sei von internationalen Experten festgelegt worden und werde auch vom deutschen Umweltbundesamt verwendet. Externe Kosten sind nicht einfach irgendeine beliebige Grösse - sie bilden die Grundlage für Statistiken des Bundes und bestimmen mit, welche Verkehrskosten Bund, Kantone und Gemeinden tragen müssen. Und sie haben konkrete Auswirkungen auf die Berechnung von Verkehrsprojekten. Für die Gegner des Autobahnausbaus, über den am 24.

November abgestimmt wird, ist der Kostenzuwachs deshalb eine Steilvorlage. «Es kann nicht sein, dass wir im November einen so wichtigen Volksentscheid auf der Basis völlig veralteter Grundlagen treffen müssen», sagt Franziska Ryser, Grünen-Nationalrätin und Co-Präsidentin des Vereins Umverkehr. Ryser fordert, dass der Bund nun aktiv wird: «Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der vorgelegten Autobahnprojekte muss mit den aktuellen Zahlen neu ermittelt werden.» Parteikollege und Nationalrat Michael Töngi pflichtet Ryser bei: «Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei einigen der Autobahnprojekte wahrscheinlich negativ ausfallen, was einen Ausbau auch in der Logik des Bundesrates nicht mehr rechtfertigt.» Bundesrat im Dilemma Für Bundesrat Albert Rösti ist der Umgang mit den Verkehrszahlen eine Knacknuss im Abstimmungskampf.

Sie spielen den Autogegnern in die Hände, gleichzeitig ist es sein Departement, welches die Zahlen nun kommunizieren muss. Das interne Protokoll von August legt nahe, dass um den Publikationszeitpunkt gerungen wurde. So heisst es unter dem Stichwort «Politische Einschätzung» zwar, die Zahlen sollten so schnell wie möglich publiziert werden. Gleichzeitig gelte aber auch: «Eine Publikation vor dem 24. November dürfte nicht angezeigt sein.

» Vielmehr wird vorgeschlagen, eine Woche nach dem Abstimmungsdatum zu publizieren. Noch am 16. September liess das Uvek den Publikationszeitpunkt in der Fragestunde des Parlaments völlig offen, die Zahlen würden «voraussichtlich vor Ende 2024 veröffentlicht». Doch diese Woche drehte der Wind. Laut Informationen der «NZZ am Sonntag» entschied das Generalsekretariat des Uvek diesen Donnerstag an einem Amtsrapport, die Zahlen doch schon vor der Abstimmung zu publizieren.

Wollte man die Zahlen ursprünglich aus politischen Gründen zurückhalten? Oder dachte man, sie wären vor der Abstimmung zu schwer vermittelbar? Und hat das Uvek nun kalte Füsse bekommen? Auf eine Anfrage hin entscheidet sich das Departement Röstli für eine aussergewöhnliche Kommunikationsstrategie. Es beantwortet keine einzige Frage zum Thema, bestätigt einzig, dass der neueste Bericht zu den externen Verkehrskosten im Oktober publiziert werden soll. Egal, wie es Röstli macht, Befürworter des Autobahnausbaus sind nicht erfreut. Der SVP-Nationalrat Thomas Hurter kann nicht nachvollziehen, weshalb die Kosten so stark steigen sollen. «Die Dekarbonisierung ist ja schon in vollem Gang, der CO₂-Ausstoss geht stetig runter.

Doch das berücksichtigen diese Berechnungen nicht», sagt Hurter. Zudem sei das Ganze politisch gefärbt: «Autofahrten kommen auch zustande, wenn Handwerker durch die Stadt fahren. Deren externer Nutzen wird schlicht ausgeblendet.» Die Diskussion über die externen Verkehrskosten polarisiert, weit über die Abstimmung hinaus. Für Linke und Grüne sind sie ein wichtiges Argument für die Verkehrswende: Wer Auto fährt, verursacht noch mehr Schäden als gedacht.

Doch die Diskussion gibt auch Kritikern der Berechnungsmethode Aufwind. So sagt der Wirtschaftsprofessor Reiner Eichenberger: «Diese Schätzungen des Bundes haben erschreckende Lücken.» Beispielsweise würden ÖV-Subventionen nicht einberechnet, und beim Veloverkehr würden weder Infrastrukturkosten einberechnet noch der CO₂-Fussabdruck der Velofahrenden. «Die externen Kosten sind somit verzerrt und zeichnen ein einseitiges negatives Bild des Autos als Verkehrsmittel», sagt er. Bei der offiziellen Präsentation der Zahlen im Oktober wird sich zeigen, wie Bundesrat Albert Röstli selber die Berechnungen seiner Experten interpretiert.