

Martina Munz, Nationalrätin

Für das Auto findet sich immer Geld

In Bern richtet man mit der grossen Kelle an: Der Ausbau der Nationalstrassen wurde durchgewinkt. Schaffhausen soll trotz Kritik aus der Bevölkerung eine zweistöckige Autobahn bekommen.

Pünktlich zu Pfingsten: Am ersten Tag der Session hat der Nationalrat das Nationalstrassenprogramm behandelt. Die 8,8 Milliarden Franken für Unterhalt, Betrieb und Anpassungen der bestehenden Nationalstrassen für die nächsten vier Jahre war weitgehend unbestritten. Bei den Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen gingen die Meinungen aber weit auseinander.

Grund für die Kritik ist, dass die Auswirkungen auf die umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes nicht berücksichtigt worden sind. Obwohl sich die Schweiz mit dem Klimaabkommen von Paris verpflichtet hat, sind die CO₂-Emissionen im Strassenverkehr immer noch gleich hoch wie 1990. Zudem führen mehr Strassen zu mehr Verkehr und damit auch zu mehr Stau. Deshalb forderten die Linken und die GLP ein alternatives Strassenkonzept, das durch effizientere Ausnützung ohne wesentliche Kapazitätserweiterung auskommt.

Eins der bestrittenen Projekte ist der zweite Fäsenstaubtunnel. Mit einer zweiten Tunnelröhre soll die Kapazität der Nord-Süd-Achse von zwei auf vier Spuren ausgebaut werden. Damit wird die Kapazität für den LKW-Transitverkehr durch die Schweiz erweitert. Das ist verfassungsmässig zumindest fragwürdig. Seit der Alpeninitiative ist in der Bundesverfassung festgehalten, dass der Nord-Süd-Transitgüterverkehr auf der Schiene zu erfolgen hat. Der Ausbau des Fäsenstaubtunnels erhöht aber diese Kapazität auf der Strasse. Auch hier wird der Ausbau zu mehr Verkehr und zur Verlagerung des Staus führen.

Für die lokale Bevölkerung ist der Rückbau des Vollanschlusses Schaffhausen Nord problematisch. Dieser hat sich seit der Eröffnung der Autobahn 1995 bewährt. Mit der zweiten Röhre würde der Vollanschluss aber auf einen Viertelanschluss reduziert, mit Folgen für den Ziel- und Quellverkehr. Dieser würde nicht mehr wie bisher auf die Autobahn, sondern über Wohnquartiere und die Innenstadt gelenkt.

Die Anträge, die auf die Röhre verzichten wollten oder für die Erhaltung des Vollanschlusses Schaffhausen Nord votierten hatten im Nationalrat leider keine Chance. Damit erhält Schaffhausen wohl die erste zweistöckige Autobahn in der Schweiz. Was das für Schaffhausen tatsächlich bedeutet, interessierte die Bürgerlichen nicht.

Bei Strassenbauprojekten funktionieren ihre Allianzen gut. Damit das Projekt in der eigenen Region durchkommt, werden andere durchgewinkt, die kaum im Interesse der Bevölkerungsmehrheit sind.

Der Nationalrat hat das Programm sogar mit einem weiteren Milliardenprojekt zwischen Le Vengeron bei Genf und Nyon ergänzt. Das Resultat dieses Luxusprogrammes sind mehr Verkehr, die Verlagerung von Staus, mehr Luftschadstoffe und Lärm. Gleichzeitig geht wertvolles Kulturland und Naturraum verloren. Wenn es um das Auto geht, finden die Bürgerlichen immer Geld, auch wenn sonst überall gespart werden muss.

Der Nationalrat hat am gleichen Tag auch 1,6 Milliarden Franken für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation befürwortet. Damit können vorbildhafte Verkehrsinfrastrukturprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs sowie für den Velo- und Fussverkehr realisiert werden. Diese Projekte sind weitgehend unbestritten, doch könnte für ein allfälliges Referendum das Agglomerationsprogramm mit den Nationalstrassennetz verknüpft werden. Würde das überrissene Strassenbauprojekt mit einem Referendum bekämpft, wäre auch das sinnvolle Verkehrsprojekte der Agglomerationsprogramme gefährdet.