

VERKEHR, UMWELT, ENERGIE

INTELLIGENTE VERKEHRS- LÖSUNGEN FÜR EINE DICHTER BESIEDELTE SCHWEIZ



Die Staulängen auf den Nationalstrassen und im Zentrumsverkehr nehmen zu, Züge in Agglomerationen und auf den Hauptverkehrsachsen platzen aus allen Nähten. Der wichtigste Treiber für diese Engpässe ist unser wachsendes Bedürfnis nach Mobilität. Diese ist heute jedoch – vor allem im öffentlichen Verkehr – viel zu günstig. Neben einem gezielten Ausbau von Strasse und Schiene sind deshalb neue preisliche Anreize nötig, um die hohe Qualität der Schweizer Verkehrsinfrastruktur auch in Zukunft zu gewährleisten.

VERKEHRSWACHSTUM Nicht die Zuwanderung ist der Hauptgrund für verstopfte Strassen und überfüllte Züge, sondern das allgemeine Bedürfnis nach immer mehr Mobilität. → Seite 2

FALSCH ANREIZE Ein Ausbau der Infrastrukturen tut Not. Gleichzeitig aber müssen die Preise für Verkehrsleistungen an die Kosten angepasst werden. → Seite 3

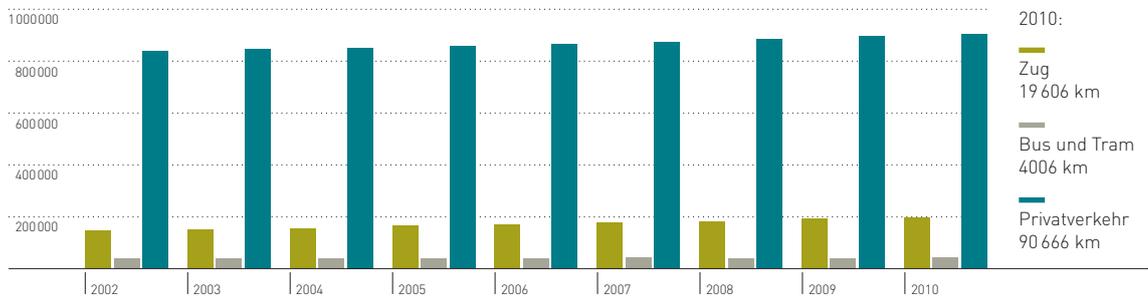
ÖKOLOGIE Bisher hat die Schweiz das Bevölkerungswachstum besser als andere Länder mit den Anforderungen an die Nachhaltigkeit verbinden können. → Seite 4

ENERGIEVERBRAUCH Seit mehr als zwei Jahrzehnten ist in der Schweiz kein Grosskraftwerk mehr gebaut worden. Die drohende Versorgungslücke ist diesem Umstand geschuldet, nicht der Zuwanderung. → Seite 5

VERKEHRSWACHSTUM DER MENSCH VON HEUTE WILL MOBIL SEIN

Die auf Schweizer Strassen und Schienen zurückgelegten Distanzen werden von Jahr zu Jahr länger. 90,7 Milliarden Personenkilometer wurden im Jahr 2010 mit privaten Motorfahrzeugen bewältigt, 23,6 Milliarden mit dem öffentlichen Verkehr. Gegenüber 2002 entspricht das einer Steigerung um 7,9 Prozent (Privatverkehr) beziehungsweise 29,8 Prozent (ÖV). Personen, die älter als sechs Jahre sind, legten 1994 noch durchschnittlich 31,3 Kilometer pro Tag zurück. 2010 waren es bereits 36,7 Kilometer.

Zurückgelegte Personenkilometer pro Jahr
in Millionen

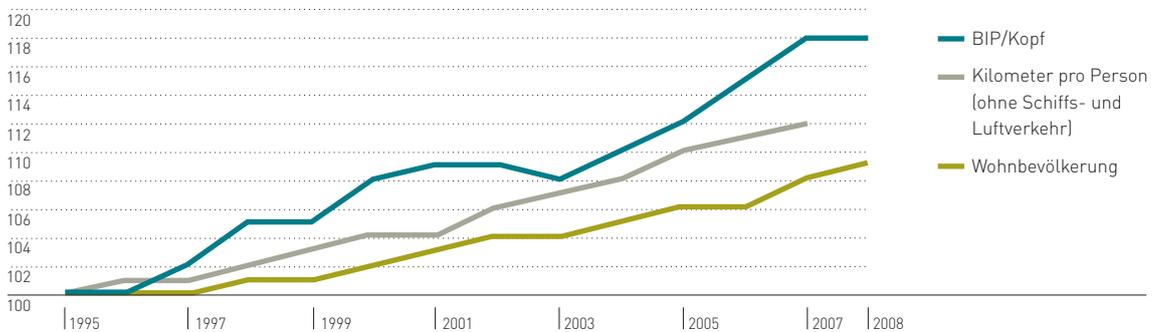


Quelle: BFS.

ZUWACHS UNABHÄNGIG VON DER ZUWANDERUNG

Es liegt auf der Hand, dass solche Wachstumsraten zu Staus und überfüllten Zügen führen, wenn die Verkehrsinfrastruktur nicht im gleichen Tempo ausgebaut wird. Falsch ist es hingegen, die Verantwortung für dieses Phänomen vor allem bei der Zuwanderung zu suchen. Der Mobilitätsbedarf des einzelnen Einwohners der Schweiz steigt seit Jahrzehnten kontinuierlich an – sowohl im beruflichen Alltag wie auch in der Freizeit.

Mobilitätsanstieg im Vergleich zum Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum
Index 1995 = 100

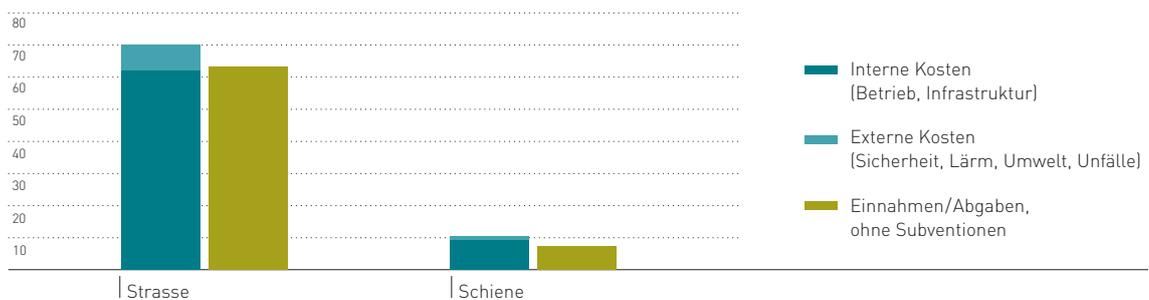


Quelle: BFS.

FALSCHER ANREIZ DEM VERURSACHERPRINZIP ZUM DURCHBRUCH VERHELFFEN

Selbstverständlich ist die Wirtschaft auf mobile Arbeitnehmer angewiesen. Gut unterhaltene und funktionierende Infrastrukturen sind eine Voraussetzung für eine prosperierende Volkswirtschaft und ein entscheidender Standortfaktor. Dass der Verkehr in der Schweiz schneller wächst als die Bevölkerung, ist aber die Folge einer falschen Anreizstruktur. Oder anders gesagt: Mobilität ist heute auf vielen Strecken deutlich zu billig. Um die Eigenfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist es denn auch schlecht bestellt: Der Kostendeckungsgrad beträgt beim Strassenverkehr 90,2 Prozent, beim Schienenverkehr sogar nur 71,2 Prozent.

Kosten und Nutzen der Verkehrsträger in der Schweiz 2005, in Milliarden Franken



Quelle: Transportbericht 2005.

Für die Belastung der Infrastrukturen ist nicht in erster Linie die Zuwanderung verantwortlich, sondern die zu wenig am Verursacherprinzip ausgerichtete Art der Finanzierung. Oder anders gesagt: Mobilität ist zu billig und wird deshalb übermässig beansprucht. Insbesondere die grossen Pendlerströme führen in Spitzenzeiten zu Engpässen auf der Strasse und in den Zügen.

AUSBAU DER INFRASTRUKTUR HINKT DER ENTWICKLUNG HINTERHER

Trotzdem: Die Infrastrukturen der Schweiz, inklusive jene des Verkehrs, gehören nach wie vor zu den besten der Welt. Als Transitland, aber auch wegen ihrer hohen Bevölkerungsdichte ist die Schweiz aber besonderem Druck ausgesetzt: Die Belastung der Infrastrukturen und der technologische Wandel führen dazu, dass in den kommenden 20 Jahren bestehende Anlagen und Netze erneuert beziehungsweise neue errichtet oder Kapazitäten ausgeweitet werden müssen.

FORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT

Aufstrebende (Schwellen-)Länder erstellen heute moderne neue Infrastrukturen, meist mit einer verstärkt wettbewerblichen Ausrichtung der Marktordnung und unter Einbezug privater Investitionen. Industrialisierte Länder kämpfen hingegen nicht selten mit schlecht unterhaltenen Infrastrukturen. Dies gilt in der Schweiz auch vermehrt im Bereich der Bahn, wo der Unterhalt der bestehenden Anlagen vernachlässigt wurde. Nur mit einer nachhaltigen Finanzierung lässt sich dies in Zukunft verhindern. Da man sich aber nicht alles leisten kann, sollte bei Infrastrukturausgaben deutlich stärker als bisher das Kriterium der volks- und betriebswirtschaftlichen Rentabilität im Vordergrund stehen. Ausbauprojekte – auch und gerade jene der öffentlichen Hand – müssen strikt an diesem Kriterium gemessen werden.

Infrastrukturfinanzierungen sind in erster Linie durch die Benutzer zu leisten.

Wichtig ist einerseits, dass das Nationalstrassennetz der Schweiz zügig fertiggestellt wird. Gemäss Prognosen des Bundesamtes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird der Verkehr auf den Schweizer Autobahnen bis 2030 um 39 Prozent zunehmen. Das bestehende Netz kann diesen Anstieg nicht bewältigen: Bereits 2020 werden über 400 Kilometer Nationalstrassen regelmässig überlastet sein.

Ebenso dringlich ist jedoch die Behebung der Engpässe in den grossen Agglomerationen, insbesondere in den Regionen Genf/Lausanne und Zürich. Dabei macht es keinen Sinn, einseitig den Schienenverkehr zu fördern oder die verschiedenen Verkehrsmittel als Konkurrenten zu behandeln. Intelligente, zeitgemässe Verkehrspolitik zielt vielmehr darauf ab, dass sich Strasse und Schiene, privater und öffentlicher Verkehr so gut wie möglich ergänzen.

ÖKOLOGIE

UMWELTBELASTUNG KÜMMERT SICH NICHT UM GRENZEN

Dass die Zuwanderung den Ressourcenverbrauch in der Schweiz erhöht, ist unbestritten. Allerdings hätten die Zuwanderer bei einem Verbleib in ihrem Herkunftsland auch Energie und Ressourcen verbraucht und zum Ausstoss von Treibhausgasen beigetragen – möglicherweise sogar mehr als in ihrer neuen Heimat. Gemäss einer Studie des UNO-Umweltprogramms UNEP aus dem Jahr 2010 ist die Schweiz nämlich jenes Land, das es weltweit am besten schafft, Wirtschaftswachstum und ökologische Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. Gründe dafür sind unter anderem die gute Infrastruktur, der hohe Urbanisierungsgrad und die ausgeprägte Innovationskraft unseres Landes.

Die Schweiz schafft es besser als andere Länder, Wachstum und Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen.

Der Grossteil der heutigen Zuwanderer ist hoch qualifiziert und gehört entsprechend zu den Gutverdienenden. Diese Menschen ziehen in der Regel in moderne, meist energieeffiziente Neubauten oder energetisch sanierte Gebäude ein. So erhöht die Zuwanderung die Nachfrage nach energieeffizienten Immobilien. Sie leistet damit einen Beitrag zur langfristigen Reduktion des Pro-Kopf-Energieverbrauchs im Wohnungsmarkt.

³ Weitere Informationen zur heutigen Zusammensetzung der Zuwanderer finden Sie im Faktenblatt 3 «Veränderung der Zuwanderung durch die Personenfreizügigkeit».

ENERGIEVERBRAUCH EIN ZUWANDERUNGSSTOPP WÜRDIE DIE VERSORGUNGSLÜCKE NICHT STOPFEN

Der Stromverbrauch der Schweiz steigt nahezu jedes Jahr an – ein Trend, der seit über 30 Jahren anhält. Dass der Verbrauch 2011 gegenüber dem Vorjahr ausnahmsweise leicht rückläufig war, ist hauptsächlich der ausserordentlich warmen Witterung zu verdanken. Als Haupttreiber für den wachsenden Strombedarf gelten die Bevölkerungszunahme und das Wirtschaftswachstum. Fast zwei Drittel des Stroms werden von der Wirtschaft benötigt, die aber gerade in der Schweiz sehr grosse Anstrengungen unternimmt, mit neuen Technologien und Effizienzsteigerungen Energie einzusparen.

Die heute sich abzeichnende Stromversorgungslücke hat mit Wirtschaftsentwicklung und Zuwanderung aber nur wenig zu tun, sondern damit, dass in den letzten 20 Jahren in der Schweiz kein neues grösseres Kraftwerk mehr gebaut wurde. Einsparungen und komplizierte Verfahren haben dazu geführt, dass hierzulande auch keine Hochspannungsleitungen in vernünftiger Zeit realisiert werden können. Unsere Stromversorgung hängt daher immer mehr von Importen aus den Nachbarländern ab – insbesondere im Winterhalbjahr. Will die Schweiz nun zusätzlich noch die bestehenden Kernkraftanlagen vom Netz nehmen, müssen zwangsläufig neue grosse Gaskraftwerke gebaut werden. Mit einem Stopp der Zuwanderung ist dieses Problem nicht zu lösen.

ZUM THEMA ZUWANDERUNG SIND FOLGENDE FAKTENBLÄTTER ERHÄLTlich:

1. Einwanderungsland Schweiz
2. Rechtliche Situation der Personenfreizügigkeit
3. Veränderung der Zuwanderung durch die Personenfreizügigkeit
4. Drittstaatenkontingente
5. Wachstum und Arbeitsmarkt
6. Flankierende Massnahmen
7. Auswirkungen auf die Sozialwerke
8. Integration, Kriminalität und Asylpolitik
9. Raumplanung, Wohnungsmarkt
10. Verkehr, Umwelt, Energie
11. Steuerliche Anreize
12. Die Situation in anderen europäischen Ländern
13. Kommende Abstimmungen über die Zuwanderung