Dachorganisation der Schweizer KMU
Organisation faîtière des PME suisses
Organizzazione mantello delle PMI svizzere
Umbrella organization of Swiss SME

Positionspapier

Mobilität und Zuwanderung

I. Forderungen

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Vor diesem Hintergrund verlangt der sgv:

- **Sofortiger Verzicht auf die Verkehrsverlagerung;**
  Abkehr vom Modal Split (Verkehrs"teilung") hin zur Co-Modality (einträchtiges Zusammengehen der verschiedenen Verkehrsträger). Es hat sich gezeigt, dass die Verkehrsverlagerung nicht umsetzbar ist und in ökologischer Hinsicht keine Vorteile gebracht hat. Ausserdem ist sie diskriminierend und deshalb wohl verfassungswidrig. Unter diesem Begriff lassen sich zwei weitere Hauptforderungen des sgv subsumieren:
  - Auf Zwangsmassnahmen zu Lasten der Strasse wird verzichtet.
  - Das als Gegenvorschlag zur VCS-Initiative ausgestaltete Projekt „FABI" ist zu Gunsten einer gesamtheitlichen Betrachtung zurückzuziehen und zusammen mit einem Strassenfinanzierungsprojekt vorzulegen.
  - Die VCS-Initiative ist abzulehnen.
- **Die verschiedenen Verkehrsträger (inkl. die dazugehörende Infrastruktur) werden nach dem Verursacherprinzip finanziert** (Ausnahmen sind restriktiv zu handhaben).
  Es braucht ein kostenorientiertes und nachfragegerechtes Geschäftsmodell im Schienenverkehr unter raschestmöglicher Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit der Bahn, der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr sind zu liberalisieren.

II. Ausgangslage

Die Zuwanderung ist gegenwärtig eine der meist diskutierten Fragestellungen. Diskutiert wird die Zuwanderung auch im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen in der Schweiz auf allen Verkehrsträgern. Nicht selten ist die Schlussfolgerung die, dass die Schweizer Verkehrsinfrastrukturen ohne teuren Ausbau von Strasse und Schiene keine weitere unkontrollierte Zunahme der Verkehrsteilnehmer mehr verkraften könne.

III. Die Fakten

Es ist ein Fakt, dass die Zuwanderung seit Aufhebung der Kontingente im Jahre 2007 zugenommen hat; von früher rund 50‘000 Personen netto auf 83‘439 im Jahre 2007, 103‘140 im Jahre 2008, 77‘206 im Jahre 2009 und 68‘648 im Jahre 2010; zusammengenommen entspricht dies der Einwohnerzahl der Stadt Zürich.

Die Zuwanderung für die Verkehrsprobleme verantwortlich zu machen, ist aber falsch. Die Schweiz steht in diesem Bereich zwar vor grossen Herausforderungen. Die Probleme lassen sich aber nicht auf die Zuwanderung zurückführen, sondern sind Folge einer fehlgeleiteten und rein ideologischen Verkehrsverlagerungspolitik. Indem der motorisierte Individualverkehr (MIV) gegenüber dem öffentlichen Verkehr (öV) ständig benachteiligt wird, entsteht eine grosse Diskrepanz zwischen den beiden sehr wichtigen Verkehrsträgern in der Gesellschaft. Dabei präsentiert die Bundesverwaltung Zahlen, die eine ständige Verkehrszunahme sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse belegen.

Den Verkehrsproblemen wird man weder mit Zuwanderungsbeschränkungen noch mit Verkehrsverlagerungsideen Herr werden. Der sgv fordert eine kohärente und transparente Gleichberechtigung zwischen Strasse und Schiene. Der sgv verlangt, dass die einseitige Schienenpolitik aufgegeben wird, dass die Strasse nicht mehr länger vernachlässigt wird und endlich die dringend notwendigen Ausbauarbeiten in Angriff genommen werden (Umfahrung Zürich, arc lémanique, Gotthard, etc.). Das Verkehrssystem ist kollabiert. Da helfen auch keine Verkehrsmanagementsysteme oder die einseitige Anhandnahme wichtiger Eisenbauprojekte.

Statt mit Zuwanderungseinschränkungen zu argumentieren, verlangt der sgv, dass die Bundesverwaltung ihre im Rahmen von FABI gemachten Vorschläge zu Gunsten einer gesamtheitlichen Sicht unter Einbezug der Strasse zurückzieht. Ausserdem ist es dringend nötig, dass die Quersubventionierung der Bahn durch die Strasse zu Gunsten des Verursacherprinzips aufgegeben wird. Wichtig ist insbesondere, dass der heutige Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Bahn von nur noch 40% markant ansteigt, ansonsten man Kosten und volkswirtschaftlichen Schaden in Kauf nimmt. Gleichzeitig verringert man damit den Wohlstand der Schweiz, was wiederum die Bürgerinnen und Bürger direkt im Portemonnaie spüren.

Der sgv mahnt auch zur korrekten und gleichberechtigten Umsetzung der drei Nachhaltigkeitspfeiler: Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft. Abschliessend ist auch das alte Klischee auszuräumen, wonach der MIV gegenüber dem ÖV umweltschädigend sei. Obschon Umweltspezialisten heute an der Tatsache zweifeln, ob die Bahn gegenüber dem Individualverkehr wirklich umweltverträglicher ist, handelt es sich bei dieser Aussage nach wie vor um einen von der Bundesverwaltung gerne proklamierten Bestandteil in den Nachhaltigkeitsüberlegungen.

Die Aussagen des sgv zum Verkehr werden durch neuste Zahlen des UVEK untermauert. Siehe die entsprechenden Grafiken im Anhang zu diesem Positionspapier.

IV. Schlussfolgerungen

Als Fazit für die Verkehrsproblematik bleibt für den sgv klar, dass nicht die Zuwanderung Folge von Staus und überfüllten Zügen, sondern die falsche Verkehrsverlagerungspolitik dafür verantwortlich zu machen ist. Solange sich die Nachhaltigkeitsdiskussion einzig um die Ökologie dreht, bleibt auch das Verkehrsdesaster. Die Zuwanderungsproblematik ist – wenn überhaupt – lediglich einen weiteren Tropfen auf den heissen Stein.

Die Verkehrsprobleme sind hausgemacht und resultieren aus einer seit Jahren falschen und ideologisch betriebenen Verlagerungspolitik. Das Aufrechterhalten von Klischees wie „Bahn gut – Strasse schlecht“ stammen aus einer Bevorzugung des Nachhaltigkeitsbegriff der Ökologie, die miserable Eigenwirtschaftlichkeit der Bahn stammt aus einer Vernachlässigung des Nachhaltigkeitsbegriffs der Ökonomie.

Die verfehlte Verkehrsverlagerungspolitik führt im weiteren dazu, dass die Bahn in ökonomischer Hinsicht nicht nachhaltig ist, was den dritten Pfeiler der Nachhaltigkeit, nämlich die Gesellschaft als Ganzes gefährdet. Die Strasse verursacht wegen den zahlreichen Stauschwerpunkten zudem hohe Stau-

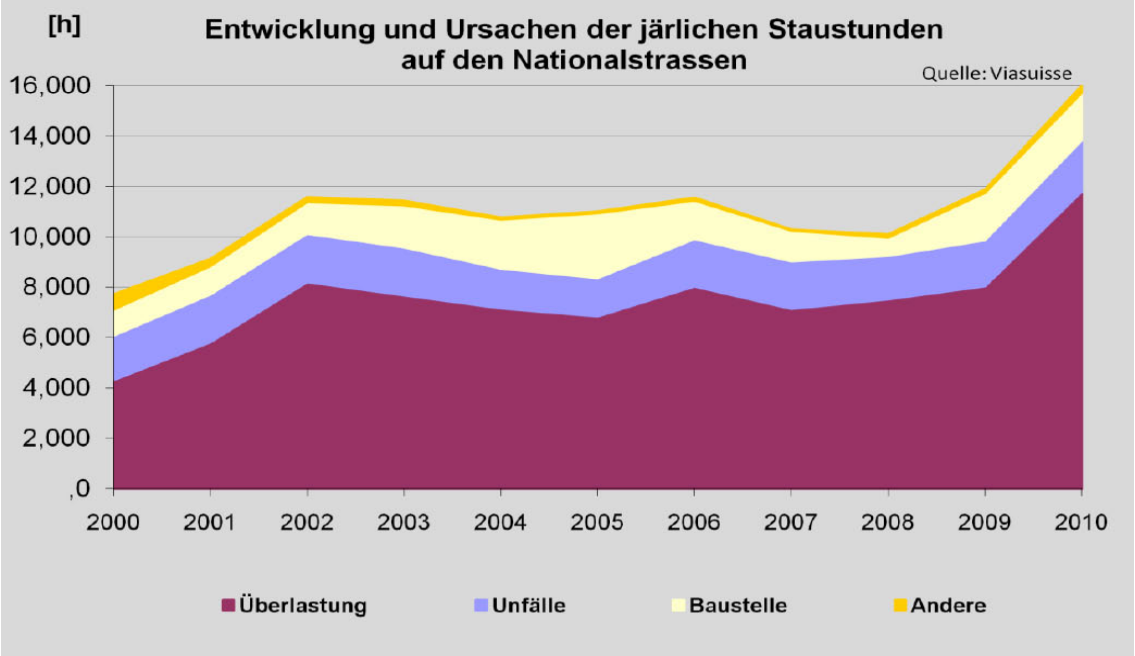
kosten. Das ganze Verkehrssystem ist – holistisch gesehen – zudem in keiner Weise ökologischer geworden.

Anhang: Zahlen zum Verkehrsaufkommen und den Staus auf Schweizer Strassen.

Sämtliche Zahlen und Grafiken stammen aus dem am 28. August 2011 publizierten Jahresbericht 2010 „Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen“ des UVEK

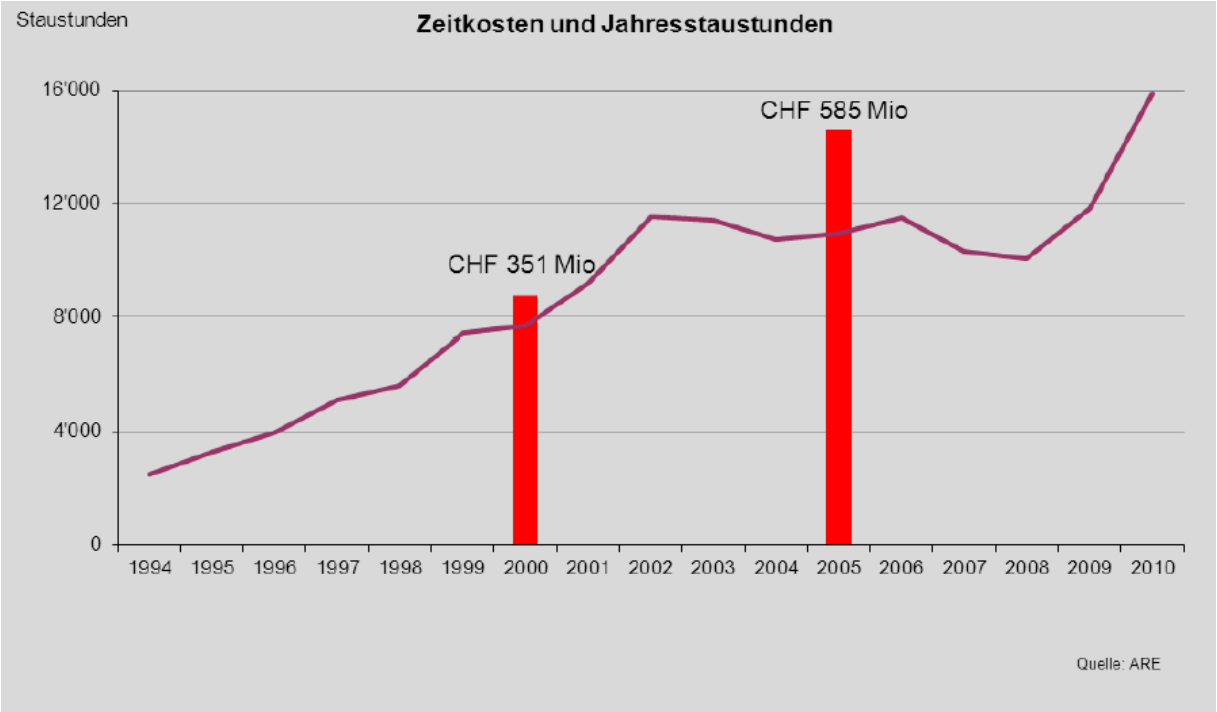
Staustunden

Die Staus mit Ursache Verkehrsüberlastung haben um 3‘757 Stunden auf 11‘786 Stunden zugenommen. Dies entspricht einer Zunahme um 47 %. Fast die gesamte Zunahme (3‘632 Stunden) entfällt auf die A1, die A2, die A3 und die A4. Fast 90 % der zusätzlich registrierten Staustunden sind auf Verkehrsüberlastungen zurückzuführen.



Zeitkosten und Jahresstaustunden

Im Rahmen der Studie „Staukosten des Strassenverkehrs“ des Bundesamtes für Raumentwicklung wurden die Staukosten des Strassenverkehrs für die Jahre 2000 und 2005 ermittelt. Für den Strassentyp „Autobahnen“ weist die Studie für das Jahr 2000 Zeitkosten von 351 Millionen Franken und für das Jahr 2005 solche von 585 Millionen Franken aus. Die Aktualisierung der Studie ist für das Jahr 2012 vorgesehen.

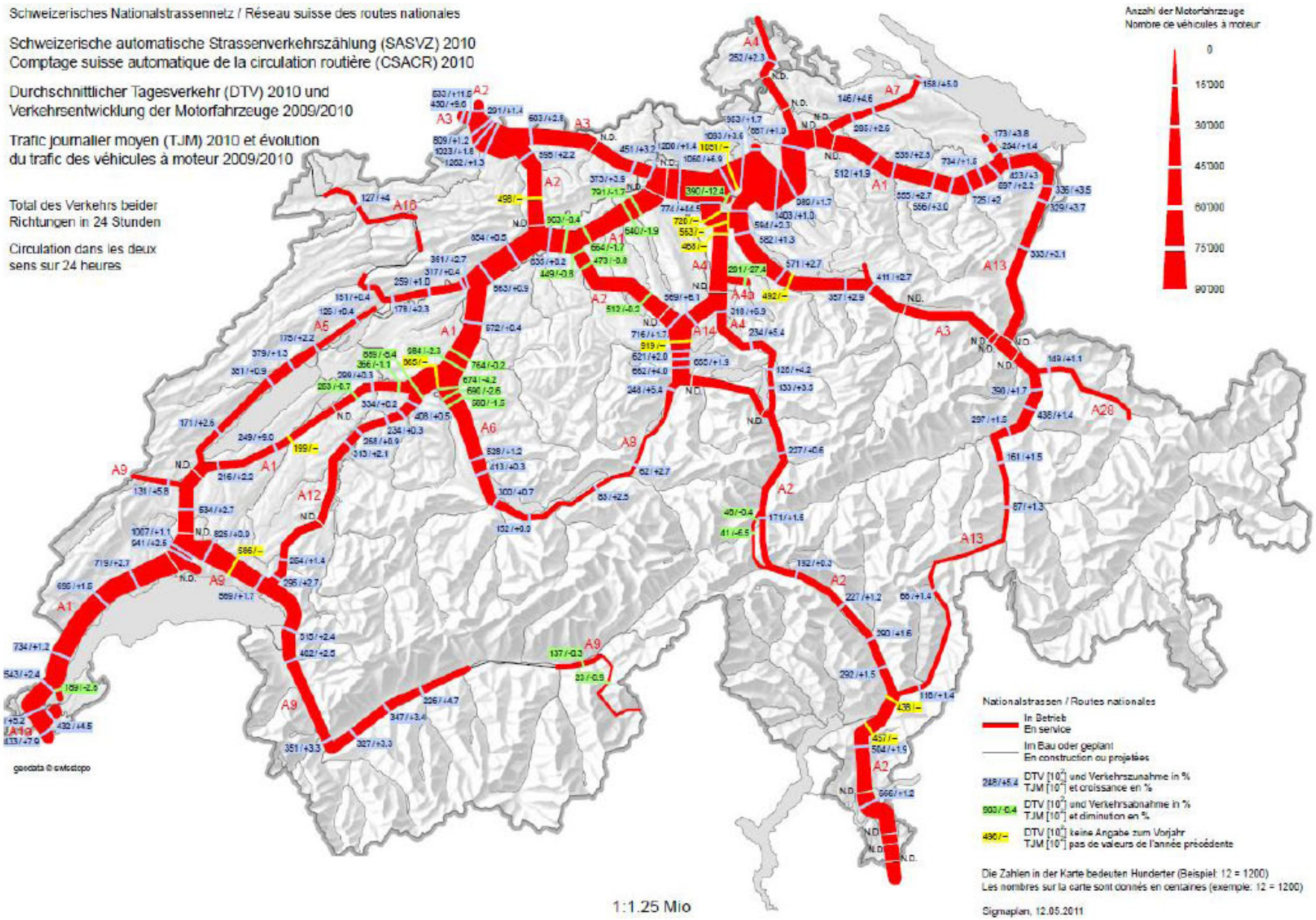


Stauschwerpunkte

Die nachfolgende Darstellung zeigt, dass es an den neuralgischsten Stellen Nordumfahrung Zürich - Winterthur und Grossraum Baregg fast täglich zu Staus kommt. Diese beschränken sich längst nicht mehr auf die Pendlerspitzen während der Wochentage.

Stauschwerpunkte 2010	Anzahl Tage	Veränderung gegenüber Vorjahr [%]
Nordumfahrung Zürich – Winterthur	344	8
Grossraum Baregg	338	13
Bern – Kriegstetten	268	26
Umfahrung Lausanne	254	-11
Umfahrung Genf	208	46
Gotthard Süd	183	21
Gotthard Nord	141	47

Fahrzeugdichte



Schweizerisches Nationalstrassennetz / Réseau suisse des routes nationales

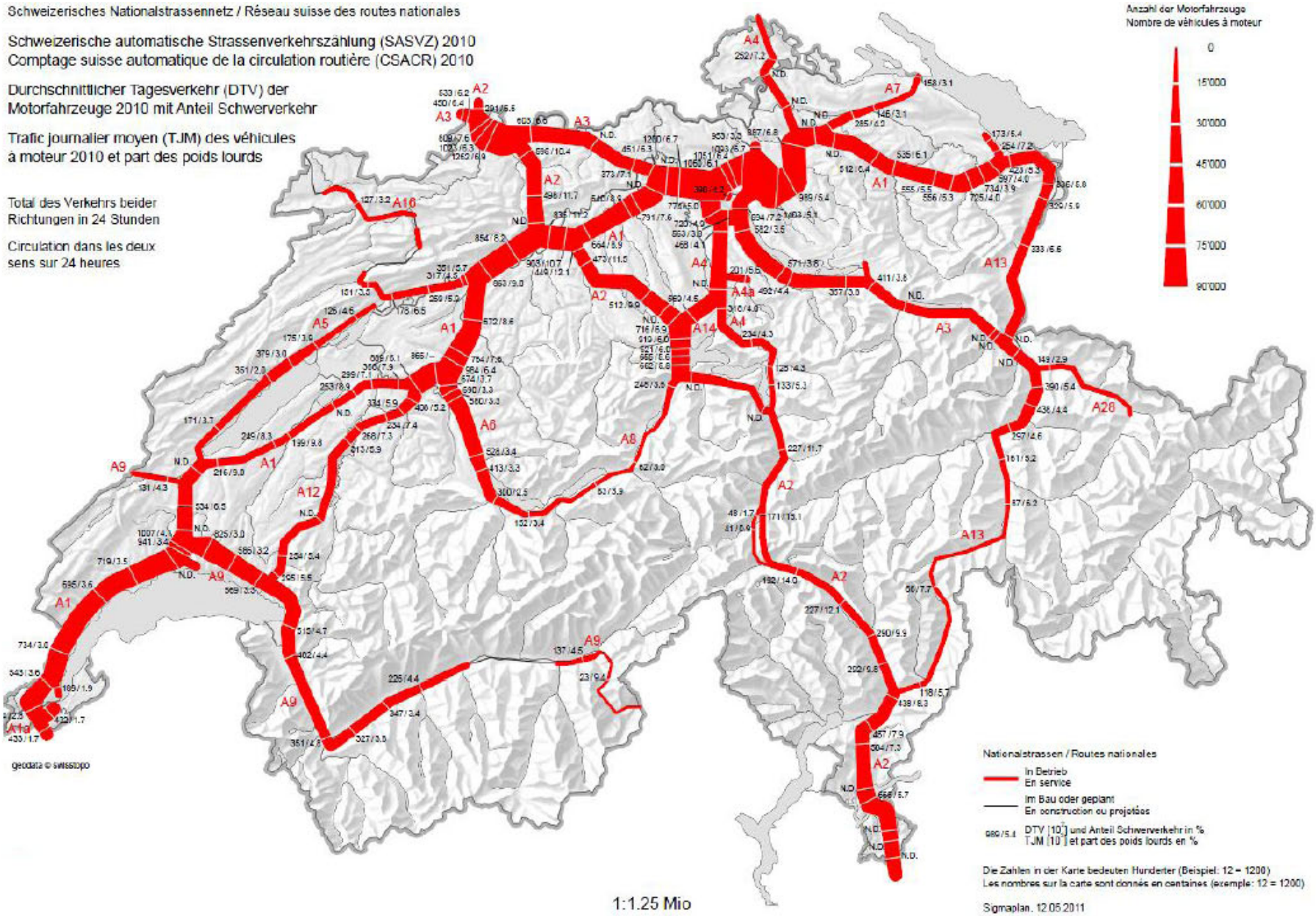
Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ) 2010
Comptage suisse automatique de la circulation routière (CSACR) 2010

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) der Motorfahrzeuge 2010 mit Anteil Schwerverkehr

Trafic journalier moyen (TJM) des véhicules à moteur 2010 et part des poids lourds

Total des Verkehrs beider Richtungen in 24 Stunden

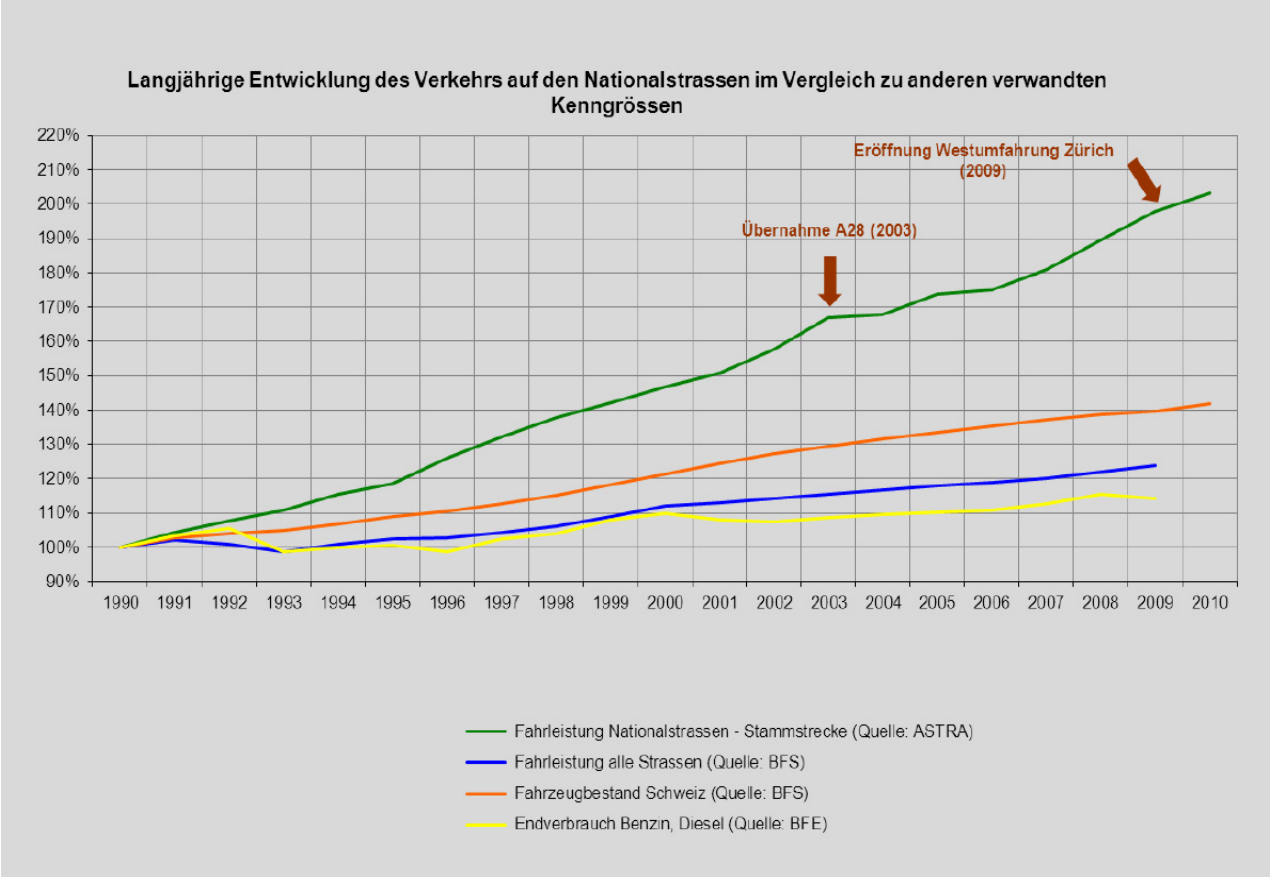
Circulation dans les deux sens sur 24 heures



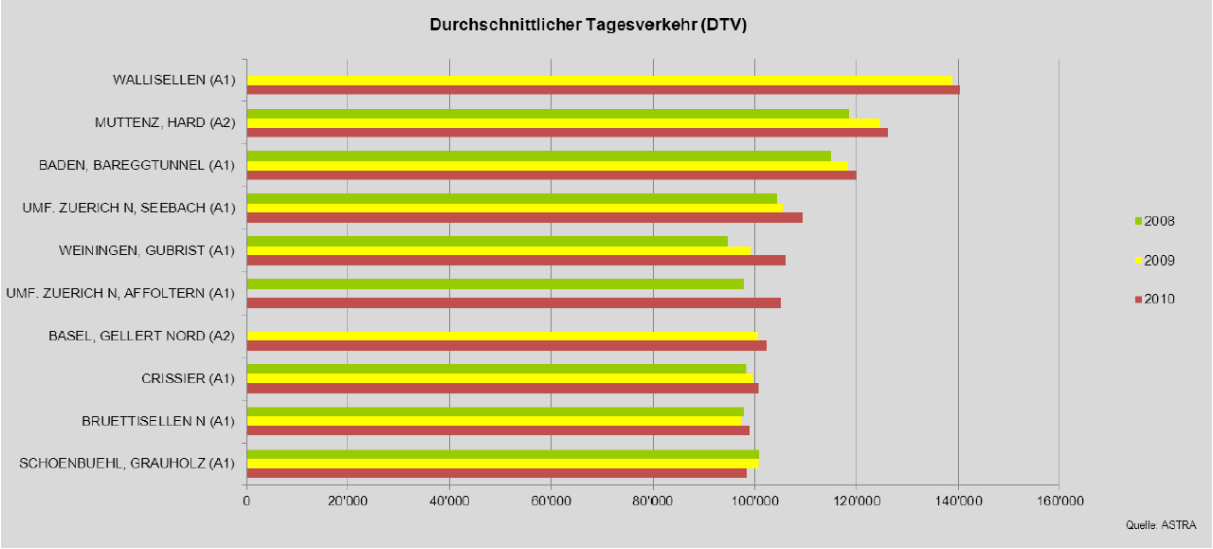
1:1.25 Mio

Auslastung der Infrastruktur

Im betrachteten Zeitraum hat sich die Fahrleistung auf den Nationalstrassen mehr als verdoppelt.



Ein Blick auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) der zehn am stärksten belasteten Messquerschnitte auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz zeigt, dass heute mehrere Nationalstrassen täglich von mehr als 100'000 Fahrzeugen befahren werden. Mit rund 140'000 Fahrzeugen pro Tag weist die Zählstelle WALLISELLEN auf der A1 die höchste Verkehrsbelastung auf.



Bern, 17. Januar 2012

Dossierverantwortlicher
Dieter Kläy, Ressortleiter
Telefon 031 380 14 45, E-Mail: d.klaey@sgv-usam.ch