

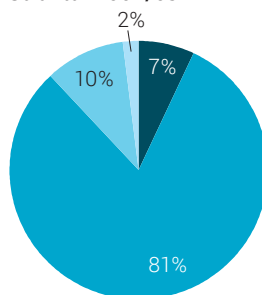
FAKTENBLATT MOBILITÄT

Menschen und Transportgüter können auf verschiedene Arten mobil sein: durch die eigene Muskelkraft, jener von Tieren (Pferde, Ochsen) oder mit Hilfe von motorisierten Verkehrs- oder Transportmitteln, individuell oder kollektiv, langsam oder schnell. Die Gesamtheit der Mobilität wird als Verkehr bezeichnet.

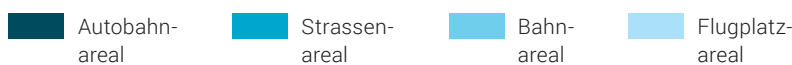
Dieser benötigt je nach Fortbewegungsart mehr oder weniger Energie und beansprucht unterschiedlich grosse Landressourcen. Gemäss einer Erhebung des Bundesamts für Statistik von 2004/09 sind 88% der in der Schweiz vorhandenen Verkehrsflächen von 972 km² Autostrassen (81%) oder Autobahnen (7%) (Parkplätze nicht inbegriffen). Die Bahn benötigt hingegen 10% der Verkehrsfläche. Wobei die gesamte Verkehrsfläche in den vergangenen Jahren stark gestiegen ist und weiter steigt.

Flächenverbrauch der Verkehrsinfrastruktur

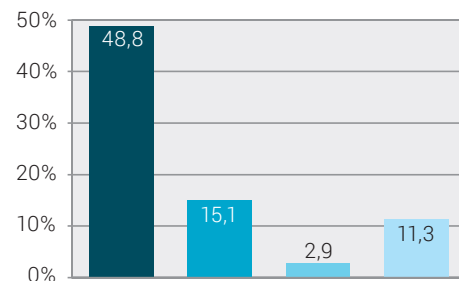
Struktur 2004/09



Total: 952 km²



Zunahme 1979/85–2004/09



Quelle: BFS – Arealstatistik der Schweiz (AREA)

© BFS 2018



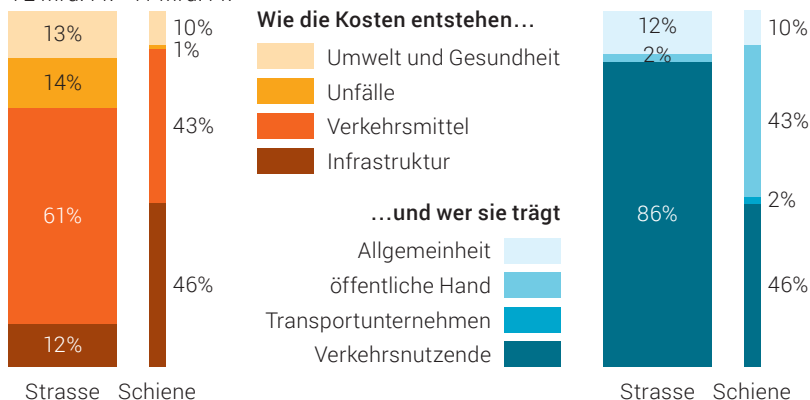
CC-BY-SA_Richard Masoner_Commuter cyclist

Die Bahn befördert auf ihrer Verkehrsfläche 16% des Personen- und 39% des Güterverkehrs, währenddem auf der Strasse 71% des Personen- und 61% des Güterverkehrs unterwegs sind. Für diese Transportleistung benötigte die Strasse 2016 rund 86% und die Bahn 6% der verkehrsbedingten Energiemenge.

Da die benötigte Energie vorwiegend aus fossilen Quellen stammt, trägt Mobilität in beträchtlichem Masse zur Klimaerwärmung bei. Mobilität ist gemäss BfS Ursache für rund einen Drittel der gesamten CO₂-Emissionen, wobei der internationale Flugverkehr bei diesen Zahlen nicht eingerechnet ist. Es zeigt sich, dass nur ein marginaler Anteil von 0,2% von der Eisenbahn her stammt.

Die bereits erwähnten Effekte des Verkehrs sind durch weitere zu ergänzen. Die 2015 in der Schweiz insgesamt verursachten Verkehrskosten von 89,7 Mrd. Franken gehen zu rund einem Viertel zu Lasten von Umwelt/Gesundheit und Unfälle. Diese Kosten sind zu einem grossen Teil dem Strassenverkehr anzulasten und werden in der Regel von der Allgemeinheit und nicht von den Verkehrsnutzenden getragen. Währendem beim Strassenverkehr 86% der gesamten Kosten von den Nutzenden und 2% von der öffentlichen Hand beglichen wird, sind es bei der Bahn 46% und 43%.

72 Mrd. Fr. 11 Mrd. Fr.



Hinweis: Stand 2015, Strassenverkehr ohne Fussverkehr und Velos

In absoluten Zahlen hat die öffentliche Hand im Jahr 2015 für die Strasse 8,1 und für die Schiene 8,4 Mrd. Franken bezahlt.

All dies hat einen grossen Einfluss auf die Nachhaltigkeit der jeweiligen Verkehrsart und wird mitunter von Interessenskonflikten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern begleitet. Von Bedeutung ist auch der Bezug zur Gesundheit insofern, dass Menschen, die sich häufig aus eigener Kraft bewegen, einen wichtigen Beitrag an die eigene Gesundheit leisten. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) rechnete für das Jahr 2015 mit einem positiven Effekt des Langsamverkehrs (Velo und Fussgänger) von 1,3 Mrd. Fr.

Globale Betrachtung

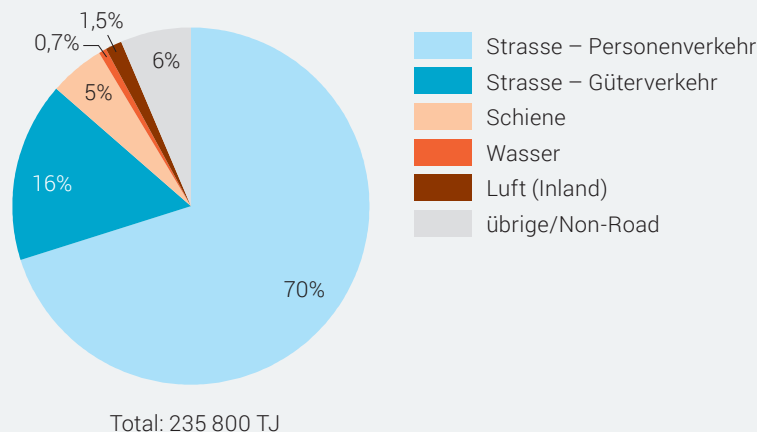
Die bisher genannten Zahlen beschränken sich auf die Schweiz und zeigen auf, welchen Land- und Energieverbrauch und welche CO₂-Emissionen mit der Mobilität innerhalb der Landesgrenzen verbunden sind. Sie sagen nichts darüber aus wieviel Land und Energie zusätzlich ausserhalb der Schweiz für deren Versorgung mit Gütern oder den Transport von Personen aufgewendet werden. Interessante Angaben dazu finden sich im «Umwelatlas Umwelt – Lieferketten Schweiz», welcher vom Bundesamt für Umwelt herausgegeben wurde. Unter anderen Fussabdrücken wird auch der Treibhausgas-Fussabdruck für verschiedene Lieferketten berechnet. Es zeigt sich, dass der grössere Anteil an Treibhausgasen zur Versorgung der Schweiz ausserhalb der Landesgrenzen entsteht.

Beim Personentransport auf globaler Ebene spielt der Luftverkehr eine spezielle Rolle. Bedingt durch tiefe Preise: der internationale Flugverkehr wird weder durch die Mehrwertsteuer, noch durch eine CO₂-Abgabe oder Treibstoffsteuer (Kerosinsteuer) belastet – wachsen die jährliche Passagierzahlen stark. Der Treibhauseffekt, welcher durch internationale Flugbewegungen von der Schweiz aus ausgelöst wird, ist um ein Vielfaches höher als jener innerhalb der Grenzen.

Mobilität und Verkehr – Statistischer Bericht 2018, Bundesamt für Statistik
Umwelatlas Umwelt – Lieferketten Schweiz, Bundesamt für Umwelt

Energieverbrauch im Verkehr nach Verkehrsträger, 2017

Endverbrauch ohne Tanktourismus und internationale Luftfahrt



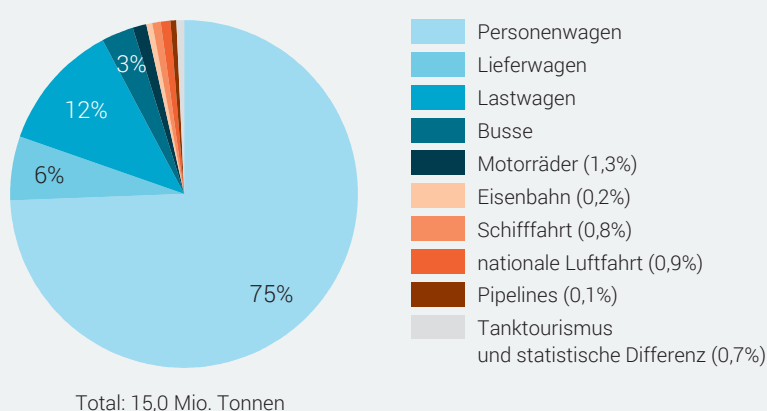
Quelle: BFE – Energieverbrauch nach Verwendungszweck

© BFS 2018



CO₂-Emissionen des Verkehrs nach Verkehrsmittel, 2016

Ohne internationale Luftfahrt



Hinweis: schweizerische Emissionen gemäss UNFCCC-Rapportierung

Quelle: BAFU – Treibhausgasinventar

© BFS 2018