

**10-Millionen-
Schweiz:
(Über-)Strapazie-
rung der öffentli-
chen Dienste und
Infrastruktur?**

Die Zuwanderung in die Schweiz belastet die öffentlichen Infrastrukturen und den Service public. Auf den Strassen, in den Bahnen und in den Wartezimmern der Ärzt:innen werde es eng. Was ist von solchen Argumenten zu halten? Ich beleuchte im Folgenden zwei Bereiche: die Gesundheitsversorgung und die Mobilität.

Gesundheitsversorgung: Personalmangel als Teufelsspirale

Das Schweizer Gesundheitswesen ist mit einer zentralen Herausforderung konfrontiert: dem Fachkräftemangel. Für den Pflegesektor sagt die Beratungsfirma PricewaterhouseCoopers (PwC) für das Jahr 2030 eine Lücke von 30.500 Fachkräften voraus. Das sind 16,1 Prozent des erforderlichen Personals,¹ jede sechste Pflegestelle wäre in diesem Fall nicht mehr besetzt. Hauptgrund: In der Schweiz werden viel zu wenig Pflegefachkräfte ausgebildet. Ähnlich ist

1 PwC: Schweizer Spitäler: So gesund waren die Finanzen 2021, 2022, <https://www.pwc.ch/de/publications/2022/spitalstudie-2022.pdf>, S. 34.

die Situation bei den Ärzt:innen. Hier mangelt es vor allem an Allgemeinpraktiker:innen (Hausärzt:innen): Der Bedarf ist nur zu 80 Prozent gedeckt. Es droht massives Ungemach, stehen doch überdies viele der praktizierenden Hausärzt:innen kurz vor der Pensionierung. Eine grosse Lücke besteht auch in der psychiatrischen Versorgung, was lange, oft leidvolle Wartezeiten zur Folge hat.

Ohne Fachleute aus dem Ausland wäre die Situation noch weitaus schlimmer. 30 Prozent der in der Schweiz tätigen Pflegefachpersonen haben ihre Ausbildung im Ausland absolviert.² In der Suisse Romande sind es 55 Prozent (!). Der ausländische Anteil bei den Ärzt:innen liegt schweizweit bei 40,4 Prozent.³

Wie sehr wir alle vom Personalmangel betroffen sind, wird an Zahlen deutlich, von denen die meisten Menschen schockiert sind, wenn sie davon hören. Eruiert und 2019 publiziert hat sie das Schweizerische Gesundheitsobservatorium Obsan. Demnach sterben 44 Prozent der Schweizer:innen in einem Pflegeheim, 37 Prozent in Spitälern und nur 19 Prozent zu Hause oder anderswo.⁴ Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in einem Pflegeheim belief sich im Jahr 2024 auf 1,7 Jahre bei den Männern und auf 2,4 Jahre bei den Frauen.⁵

Der heute schon hohe Personalmangel in den Heimen hat Konsequenzen. 37 Prozent der Heimbewohner:innen über 65 Jahren erhalten starke Schizophrenie-

2 C. Merçay/A. Grünig/P. Dolder: Gesundheitspersonal in der Schweiz – Nationaler Versorgungsbericht 2021, Neuchâtel 2021, https://www.gdk-cds.ch/fileadmin/docs/public/gdk/themen/gesundheitsberufe/nichtun._gesundheitsberufe/versorgungsbericht/Obsan_03_2021_BERICHT-D_korr_def.pdf.

3 Schweizerische Ärztezeitung: FMH-Ärztestatistik 2023, 12/2024, S. 32–36, https://www.fmh.ch/files/pdf30/1377245206-de-fmh---aerztestatistik_0001-1.pdf?utm_source=chatgpt.com.

4 OBSAN: Aufenthaltsorte von älteren Menschen im letzten Lebensabschnitt, 2019, https://www.obsan.admin.ch/sites/default/files/2021-08/obsan_bulletin_2019-02_d.pdf.

5 Bundesamt für Statistik : Alters- und Pflegeheime. 2025, online: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/gesundheit/gesundheitswesen/alters-pflegeheime.html> (gelesen am 25.11.2025).

Medikamente (Neuroleptika), obwohl sie nicht an Schizophrenie leiden. Aber Neuroleptika eignen sich bestens, um Menschen ruhigzustellen⁶ – und genau deshalb kommt es auch zu diesem skandalösen Medikamenteneinsatz: weil für einen angemessenen Pflegeeinsatz die Zeit fehlt. Neuroleptika haben erhebliche Nebenwirkungen und können die Lebenserwartung deutlich verkürzen.

Düstere Aussichten

Was kommt da erst auf uns zu, wenn der Personalnotstand sich nochmals verschlimmert?

Im November 2021 haben 61 Prozent der Stimmentenden die Pflegeinitiative angenommen. Die eidgenössische Volksinitiative beauftragt Bund und Kantone, «für eine ausreichende, allen zugängliche Pflege von hoher Qualität» zu sorgen, und sie verpflichtet den Bundesrat, rasch zu handeln. Regierung und Parlament allerdings verweigern eine wirksame und zeitnahe Umsetzung – in erster Linie deshalb, weil sie die nötigen finanziellen Mittel nicht bereitstellen wollen.

Doch von einer bestimmten Schwelle an entwickelt sich der Personalmangel zu einem fatalen Teufelskreis. Personalmangel führt zu einem erhöhten Arbeitsdruck beim verbleibenden Personal, welches dann Gefahr läuft, auszubrennen. Viele steigen in der Folge aus dem Job aus oder reduzieren ihre Pensen, was den Druck auf die Verbleibenden nochmals erhöht. Und so weiter. Die Gesundheitsversorgung gerät so in eine bedrohliche Abwärtsspirale. Verantwortlich dafür sind die bürgerlichen Mehrheiten in der Politik. Sie haben 20 Jahre lang untätig zugesehen, wie die Ausbildungslücken immer

6 R. Gamp: Altersheime stellen Senioren systematisch mit Pillen ruhig, in: Tagesanzeiger vom 12. Mai 2022, <https://www.tagesanzeiger.ch/senioren-in-schweizer-altersheimen-werden-systematisch-mit-pillen-ruhiggestellt-111678568702>.

mehr aufgegangen sind. Sie haben es vorgezogen, immer wieder neue Steuersenkungen für Unternehmen und für die reichsten Teile der Bevölkerung zu beschliessen, statt in die Ausbildung von genügend Personal zu investieren. Das mag die Parteispitzen der SVP wenig kümmern. Sie haben das erforderliche Kleingeld, um sich von privat angestellten Fachkräften und in Luxuskliniken versorgen zu lassen. Für die grosse Mehrheit der Bevölkerung bleibt hingegen die bange Frage: Wer wird uns im Alter pflegen? Und wo finden wir einen Hausarzt oder eine Hausärztin?

Mobilität: Mensch oder Auto?

Im November 2024 hat eine Mehrheit von rund 53 Prozent der Stimmenden den Ausbau der Autobahnen abgelehnt. Hier sind tatsächlich Belastungsgrenzen erreicht, und das hat diese Mehrheit erkannt. Die letzten Jahrzehnte haben es Mal für Mal deutlich gemacht: Jeder weitere Ausbau der Strassen hat den motorisierten Strassenverkehr noch weiter anschwellen lassen. Staus wurden nicht mehr beseitigt, sondern nur noch verlagert.

Das heutige Verkehrsregime basiert überwiegend auf dem individuellen Autoverkehr. Rund 70 Prozent der Wegdistanzen im Verkehr zu Lande werden mit dem Auto zurückgelegt.⁷ Damit einher geht eine immense Verschwendung an Material, Energie, Platz und paradoxerweise auch an Zeit. Autos wiegen im Schnitt rund 1,5 Tonnen, transportieren aber lediglich rund 150 Kilogramm Nutzlast. Sie transportieren also vor allem eines – sich selbst. Die Autos sind überdies in den letzten Jahren erheblich schwerer geworden: Im Jahr 2018 wog ein neu zugelassener Personenwagen im Durchschnitt 1.680 Kilogramm. Das sind 40 Prozent mehr als die durchschnittlichen

7 Bundesamt für Statistik: Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Neuchâtel 2023, S. 26.

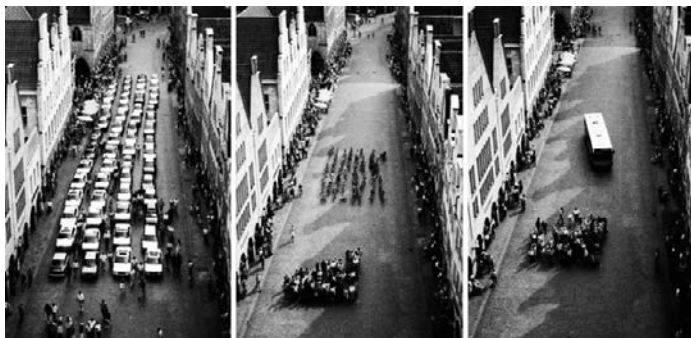
1.200 Kilogramm aus dem Jahr 1990. Zum Vergleich: Ein traditionelles Fahrrad wiegt rund 15, ein E-Bike 20 bis 30 Kilogramm. Zudem werden Autos im Schnitt nur in einer von 24 Stunden pro Tag genutzt, stehen also 23 Stunden unproduktiv herum. Pro Auto ist im Schnitt eine Fläche von 140 Quadratmetern erforderlich (Strassen, Parkplätze). Sein Platzbedarf liegt damit dreimal über dem durchschnittlichen Wohnflächenbedarf einer Person. Und dies alles wofür? Im Schnitt liegt die faktische Durchschnittsgeschwindigkeit eines Personenwagens bei mageren 35 km/h. Eine solche Geschwindigkeit ist nicht sehr weit entfernt von derjenigen eines E-Bike.⁸

Der Autoverkehr belastet die Umwelt, die Lebensräume und das Klima zu erheblichen Anteilen. Mit dem Wechsel auf Elektro-Antriebe lässt sich dies nur unwesentlich ändern. Zwar sind Elektro-Motoren effizienter als Verbrennungsmotoren und sie emittieren im Betrieb auch keine Treibhausgase. In der Herstellung aber ist der Ressourcenverbrauch ebenfalls enorm. Die E-Autos sind überdies deutlich schwerer und der Platzbedarf bleibt natürlich derselbe wie bei Verbrennern.

Die nachstehende Abbildung 1 visualisiert das Ausmass der Platzverschwendung. Die drei Aufnahmen zeigen den Transport einer gleichen Anzahl von Personen. Die 60 Autos auf dem Bild, aufgestellt in vier Reihen, brauchen stehend rund 900 m² Fläche, der Bus gerade mal 36 m² und die Fahrräder etwa 70 m². Stünden die Autos in einer Reihe, würde die Autoschlange auf eine Länge von 300 Meter anwachsen; der Bus ist demgegenüber ganze 12 Meter lang (Fotos aufgenommen in der Stadt Münster).

8 H. Guggenbühl: Der Irrsinn als Rückgrat der (Auto-)Mobilität, in: Infosperber, 27. November 2015, <https://www.infosperber.ch/umwelt/energiesparen/der-irrsinn-als-rueckgrat-der-auto-mobilitaet/>; H. Guggenbühl: Warum die Effizienz im Strassenverkehr gesunken ist, Oktober 2019, <https://www.infosperber.ch/wirtschaft/wachstum/warum-die-effizienz-im-strassenverkehr-gesunken-ist/>.

Abbildung 1: Platzbedarf verschiedener Verkehrsträger im Stillstand
 Quelle: Stadtwerke Münster



Die Relationen verschieben sich, wenn der Platzbedarf *in Bewegung* verglichen wird. Aber auch dann beansprucht eine Person im Bus 17,3-mal weniger Platz als eine Person in einem Auto.

Was also tun?

Es gibt nur einen sinnvollen Weg: raus aus der Auto-Sackgasse. Wir müssen den Anteil der privaten Autofahrten an der Gesamtmobilität drastisch reduzieren. Dies nicht nur aus Gründen der Klimapolitik, sondern auch um eine gigantische Verschwendung an Platz, Zeit und materiellen Ressourcen zu stoppen.⁹

Dazu muss der Nutzungsmix *auf den Strassen* geändert werden. Wo heute Privatautos dominieren, sollen dies künftig Busse, Velos und E-Bikes tun. Zwar verbleibt ein Rest an Automobilität, etwa für Warentransporte, für Notfälle und auch für ausgewählte private Nutzungen. Doch der Flächenbedarf kann dafür halbiert werden.

Dass dies funktionieren kann, belegen die Ergebnisse des ETH-Forschungsprojektes «E-Bike-City». In diesem Projekt untersuchen die Teams aus sieben Professuren

9 B. Ringger: Das System Change Klimaprogramm. Ein Denknetz-Buch, Zürich 2019, <https://www.denknetz.ch/das-system-change-klimaprogramm-buch/>.

des Departements Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG) gemeinsam «die Auswirkungen einer urbanen Zukunft, die dem Velo, der Mikromobilität und dem öffentlichen Verkehr oberste Priorität einräumt».¹⁰ Das Fazit des Projektes: «Auch bei wachsender Bevölkerung lässt sich städtische Mobilität bis 2050 nachhaltig und effizient gestalten, wenn die Hälfte des Strassenraums dem Langsamverkehr vorbehalten wird. In Zürich etwa könnte der Anteil der Veloinfrastruktur von 12,1 Prozent auf 54,3 Prozent steigen – durch Einbahnstrassen, ÖV-Trassen, Velospuren, Trottoirs sowie die Umnutzung von Parkplätzen».¹¹ Auch im Verkehr auf grössere Distanzen gäbe es eine einfache Massnahme: In weiten Teilen des Autobahnnetzes würde eine Spur für den ÖV reserviert werden, die andere Spur auf eine Überlandstrasse rückgestuft. Das heutige Netz der Autobahnen würde transformiert in ein Netz einer zukunftsfähigen Mobilität, das mit einem Bruchteil der Ressourcen des heutigen motorisierten Individualverkehrs auskommt und den wesentlichen Anteil an Mobilität dennoch bewahrt.

Umnutzung der Strassenfläche als Game-Changer

Flankiert würde eine solche neue Mobilitätswende durch den massiven Ausbau des Car-Sharing (Auto-Teilen). Die folgenden Zahlen machen das Potenzial deutlich. In der Schweiz sind auf 1.000 Personen insgesamt 540 Personenwagen zugelassen. Auf 1.000 Mitglieder der Car-Sharing Genossenschaft *Mobility* kommt hingegen gerade mal

10 Website des Projektes: <https://ebikecity.baug.ethz.ch/>.

11 F. Meyer: «Die fehlenden Visionen haben die Verkehrspolitik in die Sackgasse geführt». Interview mit Projektleiter und Verkehrswissenschaftler Kay Axhausen, 20. Mai 2025, <https://ethz.ch/de/news-und-veranstaltungen/eth-news/news/2025/05/die-fehlenden-visionen-haben-die-verkehrspolitik-in-eine-sackgasse-gefuehrt.html>.

ein Anteil von 11,34 Personenwagen an der gesamten Mobility-Flotte. Das sind 48-mal weniger Autos für eine gleiche Zahl von Personen.¹² Nun verzichten nicht alle Mobility-Kund:innen vollständig auf den Gebrauch von Privatautos. Die Mobility-Genossenschaft selbst schätzt, dass jedes ihrer Autos elf private PKW ersetzt. Wenn nun zusätzlich der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr stark zulegen würde, dann könnte die verbleibende Autoflotte zweifellos ganz erheblich reduziert werden. Pro 1.000 Personen braucht es dann vielleicht noch 30 Autos. Bei neun Millionen Einwohner:innen sind das noch 270.000 PKW statt der heutigen 4.761.000.¹³

Ausländische Fachkräfte retten die öffentlichen Dienste

Die These der SVP, wonach öffentliche Dienste und Infrastrukturen wegen der Immigration ausgebaut werden müssen, ist falsch. Vielmehr verhält es sich gerade umgekehrt: Die öffentlichen Dienste lassen sich nur deshalb sichern, weil dafür ausreichend neue Fachkräfte aus dem Ausland verfügbar sind. Und für den Ausbau der Infrastrukturen – zum Beispiel der Strassen – werden ebenfalls überwiegend Gastarbeiter:innen eingesetzt.

Für die Gesundheitsversorgung ist dies gut ausgewiesen. Für andere Bereiche wie die Kehrrichtabfuhr oder für die Strassenreinigung dürfte dies ebenfalls seit vielen Jahren so sein, auch wenn hier genaue Daten fehlen. Aber auch im Bildungswesen steigt der Anteil an Lehrkräften aus anderen Ländern. Im Schuljahr 2010/11 betrug

12 Mobility-Genossenschaft: Jahresbericht 2022. 2022, online: <https://www.mobility.ch/fileadmin/files/documents/annual-reports/mobility-carsharing-geschaeftsbericht-2022-DE.pdf> (gelesen am 24.3.2024).

13 M. Fischer/R. Gurny/V. Keller-Dalang/G. Latzel/A. Masé/B. Ringger: Mensch oder Auto?, Mai 2024, https://www.denknetz.ch/wp-content/uploads/2024/05/202405_Fischer-et-al.pdf.

ihr Anteil an den öffentlichen Schulen noch 4,90 Prozent. Heute (Schuljahr 2023/24) liegt er bei 8,32 Prozent.¹⁴ Mit anderen Worten: Der Lehrer:innenmangel wäre ohne Lehrpersonen, die im Ausland ausgebildet worden sind, deutlich höher.

Die Schweiz kann sich glücklich schätzen, dass Menschen aus anderen Ländern hier arbeiten und leben wollen. Nötig wäre allerdings, deutlich mehr Mittel in öffentliche Dienste und besonders in das Personal zu investieren – in die Ausbildung, in gute Arbeitsbedingungen –, zum Beispiel im Gesundheitswesen. Nötig wäre dies gerade auch, weil wir nicht auf alle Ewigkeit damit rechnen dürfen, Personalengpässe in der Schweiz ohne Umstände mit ausländischen Fachkräften decken zu können. In dem Masse, wie sich die Arbeitsbedingungen in unseren unmittelbaren Nachbarländern Deutschland, Frankreich und Italien denjenigen der Schweiz angleichen, wird die entsprechende Immigration versiegen.

Doch für eine solche Politik stehen gerade jene Parteien nicht zur Verfügung, die dann handkehrum für alle Probleme die Ausländer:innen verantwortlich machen: Die SVP und in zunehmendem Masse auch die FDP. Sie sind das Problem, nicht die «Lösung».

14 Bundesamt für Statistik, Statistische Tabellen, online: <https://www.pxweb.bfs.admin.ch/pxweb/de/> (abgerufen am 25. November 2025). Eigene Abfrage: Lehrkräfte nach Schuljahr, Kanton, Staatsangehörigkeit und Bildungsstufe in öffentlichen Schulen. Prozentberechnung durch den Autor.