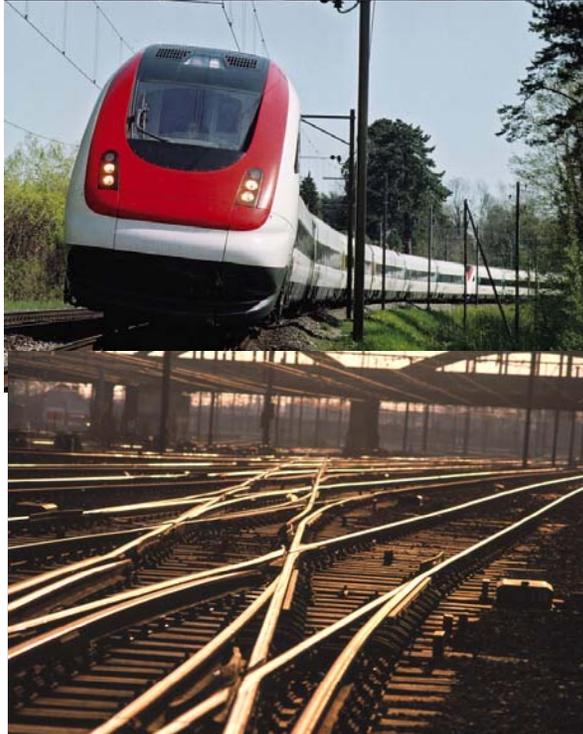


4. SALZBURGER VERKEHRSTAGE

**Modalsplit Strasse-Schiene,
oder Geld allein macht nicht
glücklich**

**Die Schweizer Anstrengungen bei
der Verkehrsverlagerung**

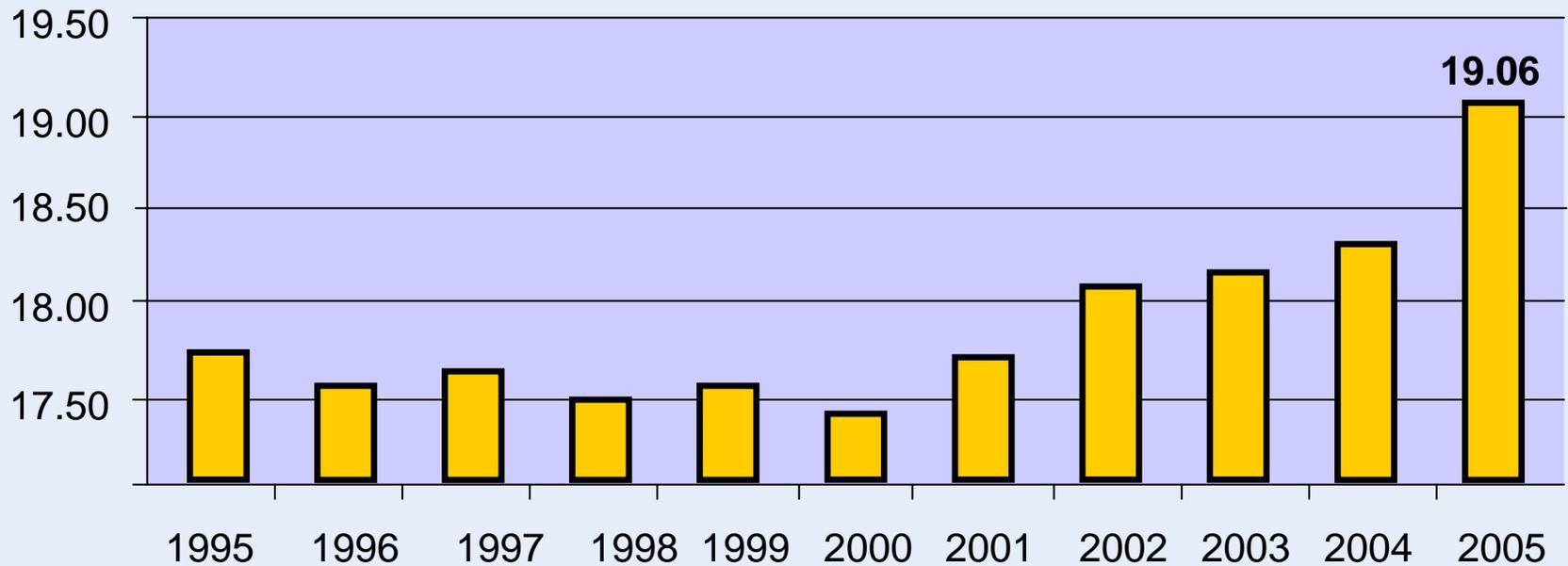
Donnerstag, 29. September 2006



INHALTSVERZEICHNIS

- 1 Modalsplit-Entwicklung im Personenverkehr**
- 2 Gründe für die Verbesserung**
- 3 Modalsplit-Entwicklung im Güterverkehr**
- 4 Alpeninitiative – der politische Wille**
- 5 LSVA und flankierende Massnahmen und ihre Wirkung**
- 6 Alpentransitbörse – die aktuelle Diskussion**

MODAL SPLIT IM PERSONENVERKEHR



GRÜNDE FÜR MODALSPLIT-STEIGERUNG

- ▶ **Intelligente Tarifpolitik**
- ▶ **Massiver Angebotsausbau**
- ▶ **Fahrplanintegration**
- ▶ **Effizienzgewinne der Transportunternehmen**

INTELLIGENTE TARIFPOLITIK

Der **Direkter Verkehr** ist die durchgehende Beförderung von Personen zwischen zwei oder mehreren Transportunternehmen aufgrund eines einzigen Tarifs und Transportvertrags.

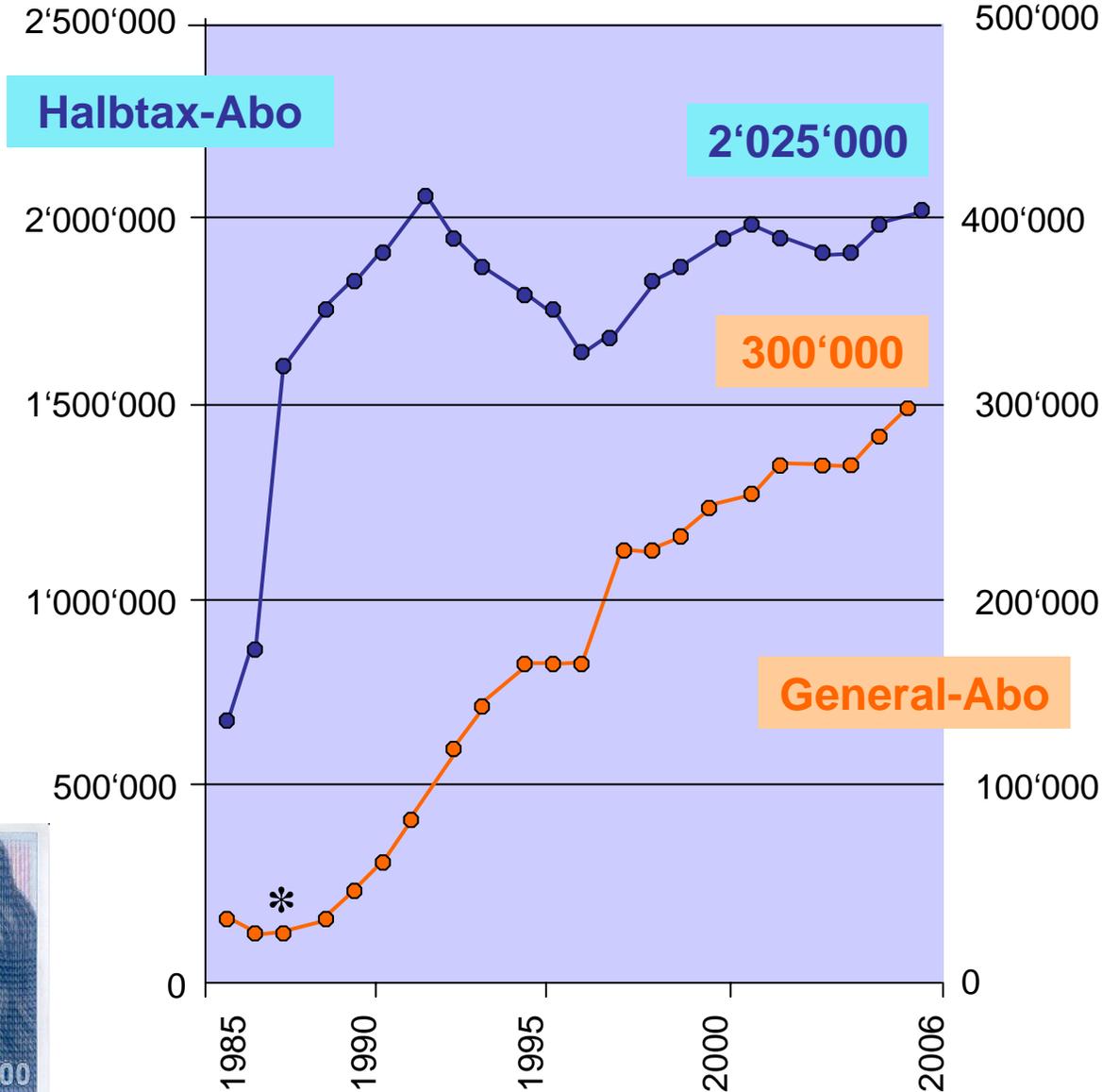
„Tarifverbund Schweiz“, d.h.

**ein Fahrausweis für Bahn, Bus, Schiff,
Stadtverkehr und Bergbahnen**

VÖV UTP



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici



VOLKSABSTIMMUNGEN MIT ÖV-BEZUG

1987	57% Ja	Konzept Bahn+Bus 2000
1992	64% Ja	Bau neuer Alpentransversalen (NEAT)
1994	72% Ja	Verlängerung der provisorisch eingeführten pauschalen Schwerverkehrsabgabe
1998	67% Ja	Einführung leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
1998	63% Ja	Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV)

FINÖV-VORLAGE (28.11.1998)

■ NEAT (Gotthard/Lötschberg)	13.6 *
■ Bahn 2000, 1. Etappe	7.5 **
■ Bahn 2000, 2. Etappe	5.9 ***
■ HGV-Anschlüsse	1.2 ****
■ Lärmsanierung Stammnetz	2.3 *****

Total in Milliarden Franken **30.5**

* in Bau; ** 100% umgesetzt; *** in Planung (ZEB);
 **** baureif / in Planung; ***** 20% umgesetzt

BAHN 2000, 1. ETAPPE

- ▶ **Schneller und direkter am Ziel (Knotenprinzip)**
- ▶ **Mehr Verbindungen (Halbstundentakt)**
- ▶ **Ausbau der S-Bahn-Systeme**
- ▶ **Bequemer Reisen dank neuem Rollmaterial**

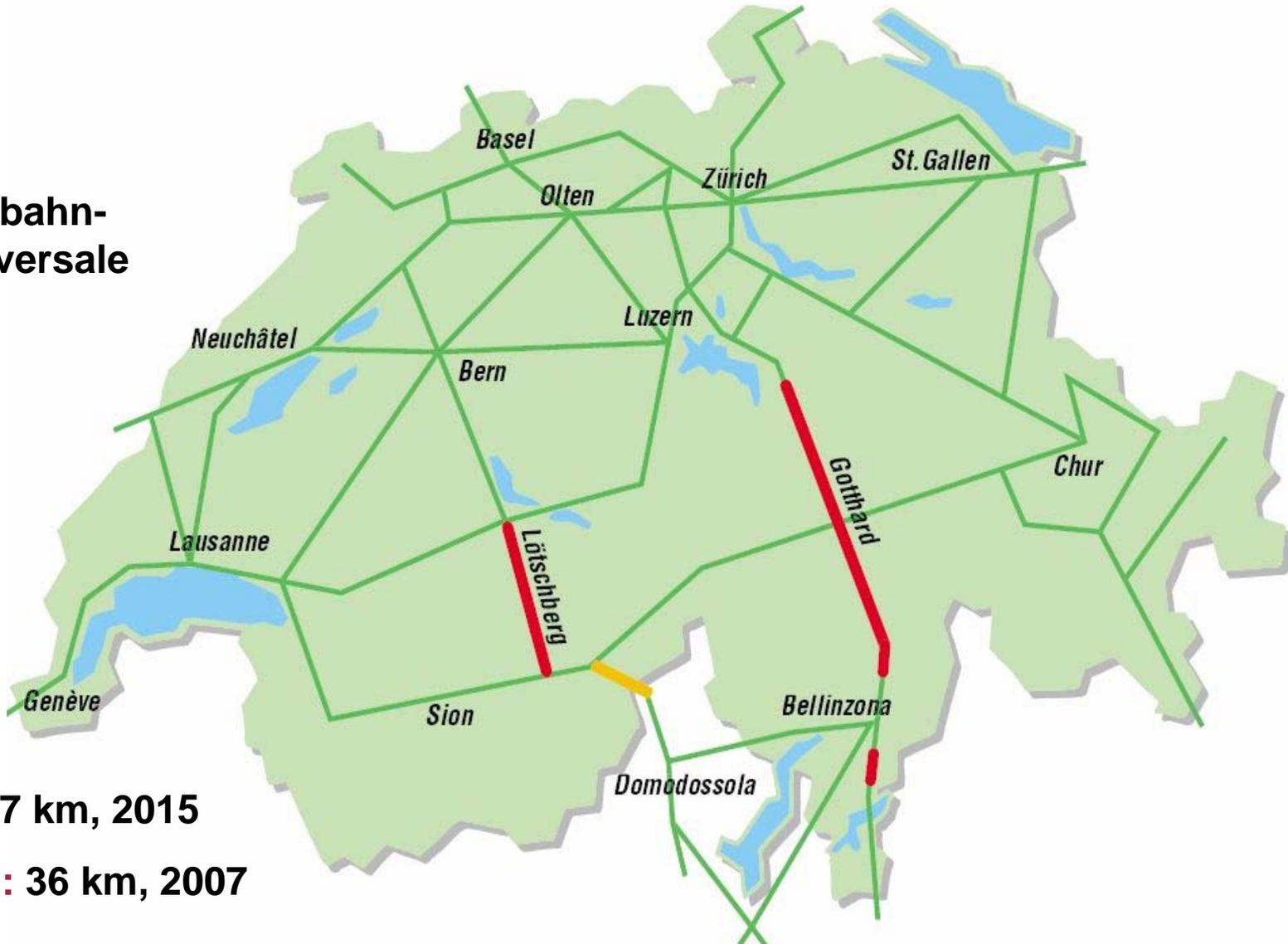
VÖV UTP



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

NEAT

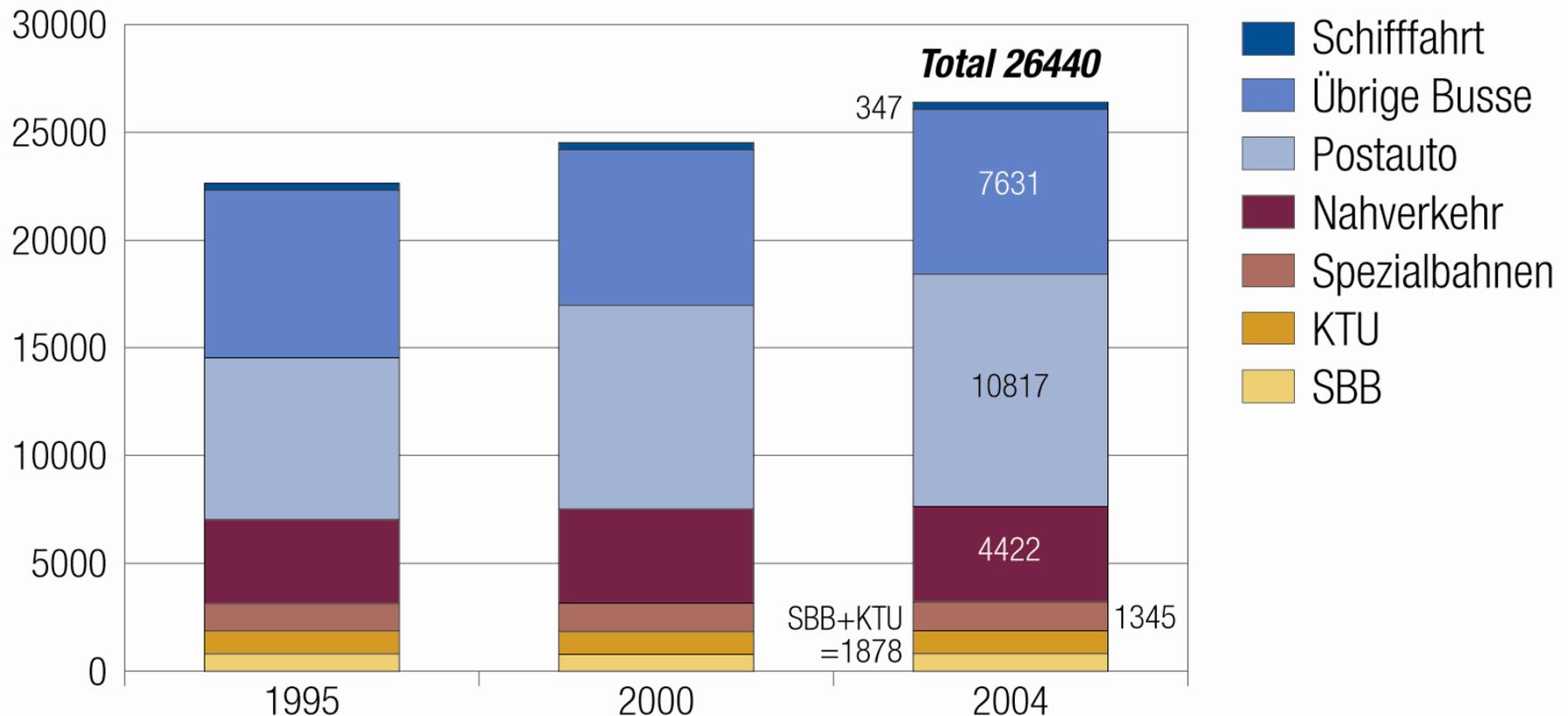
Neue Eisenbahn- Alpentransversale



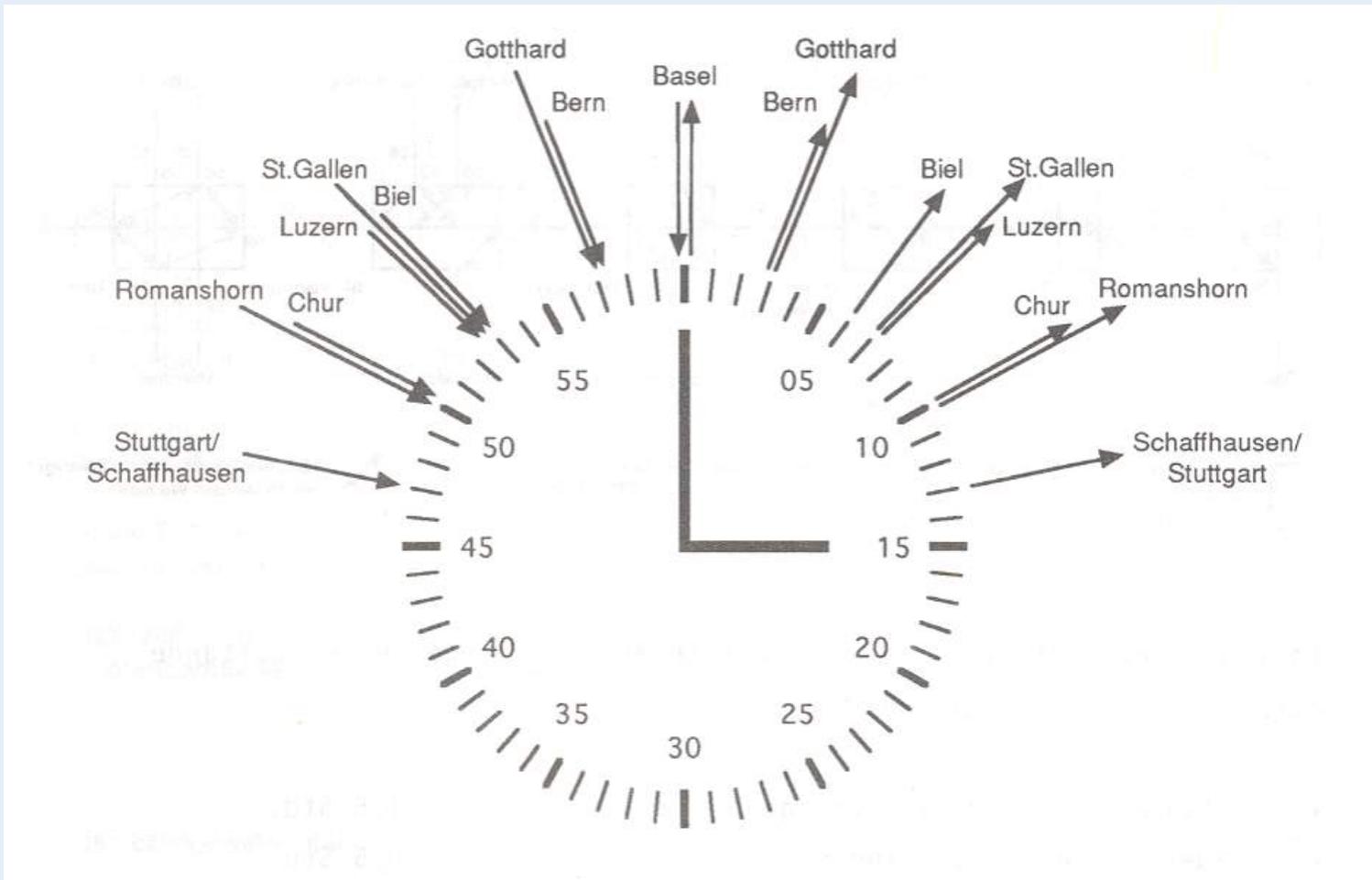
Gotthard: 57 km, 2015

Lötschberg: 36 km, 2007

Anzahl Haltestellen/Stationen im öV Schweiz



KNOTEN ZÜRICH HAUPTBAHNHOF

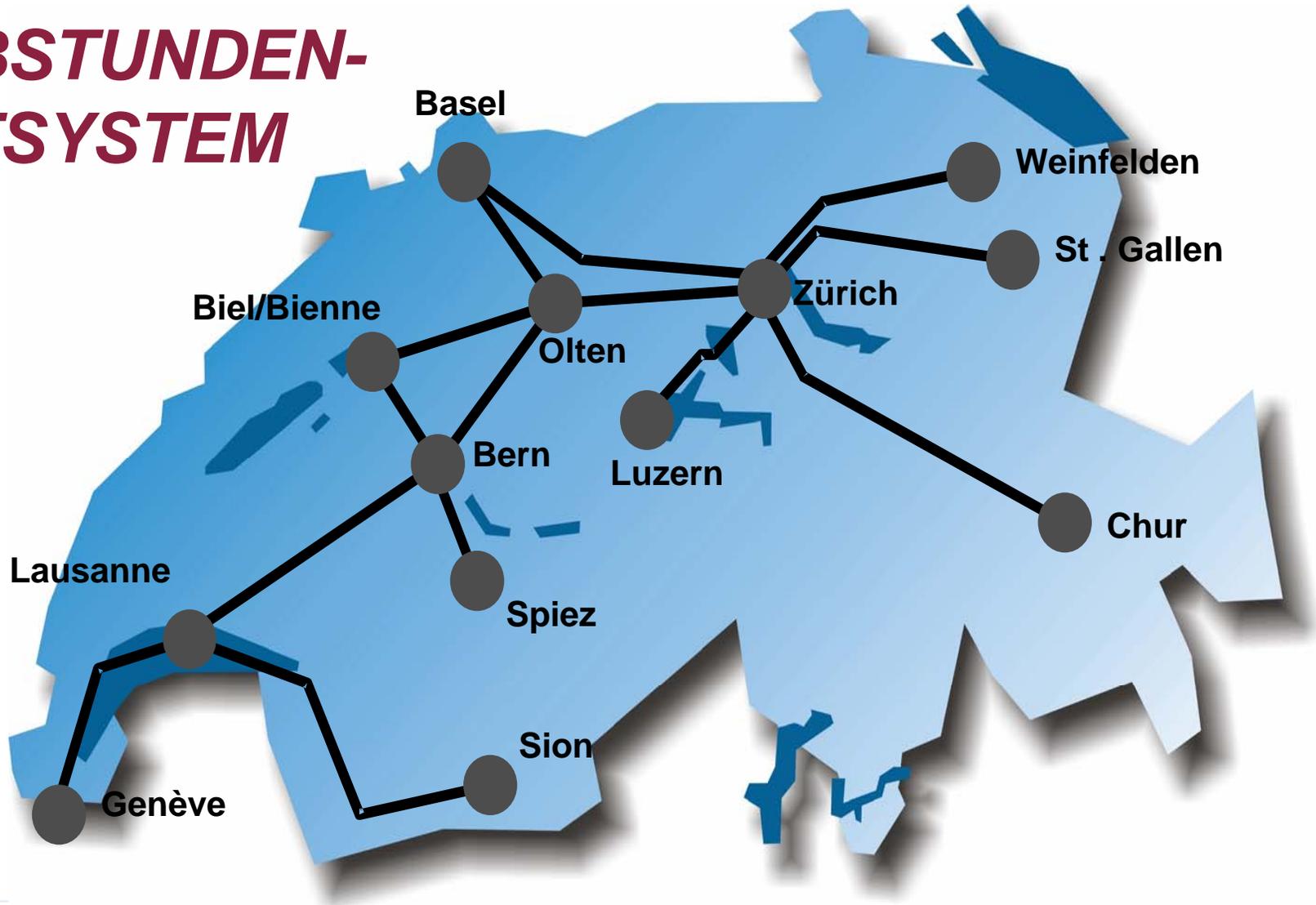


VÖV UTP



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

HALBSTUNDEN- TAKTSYSTEM



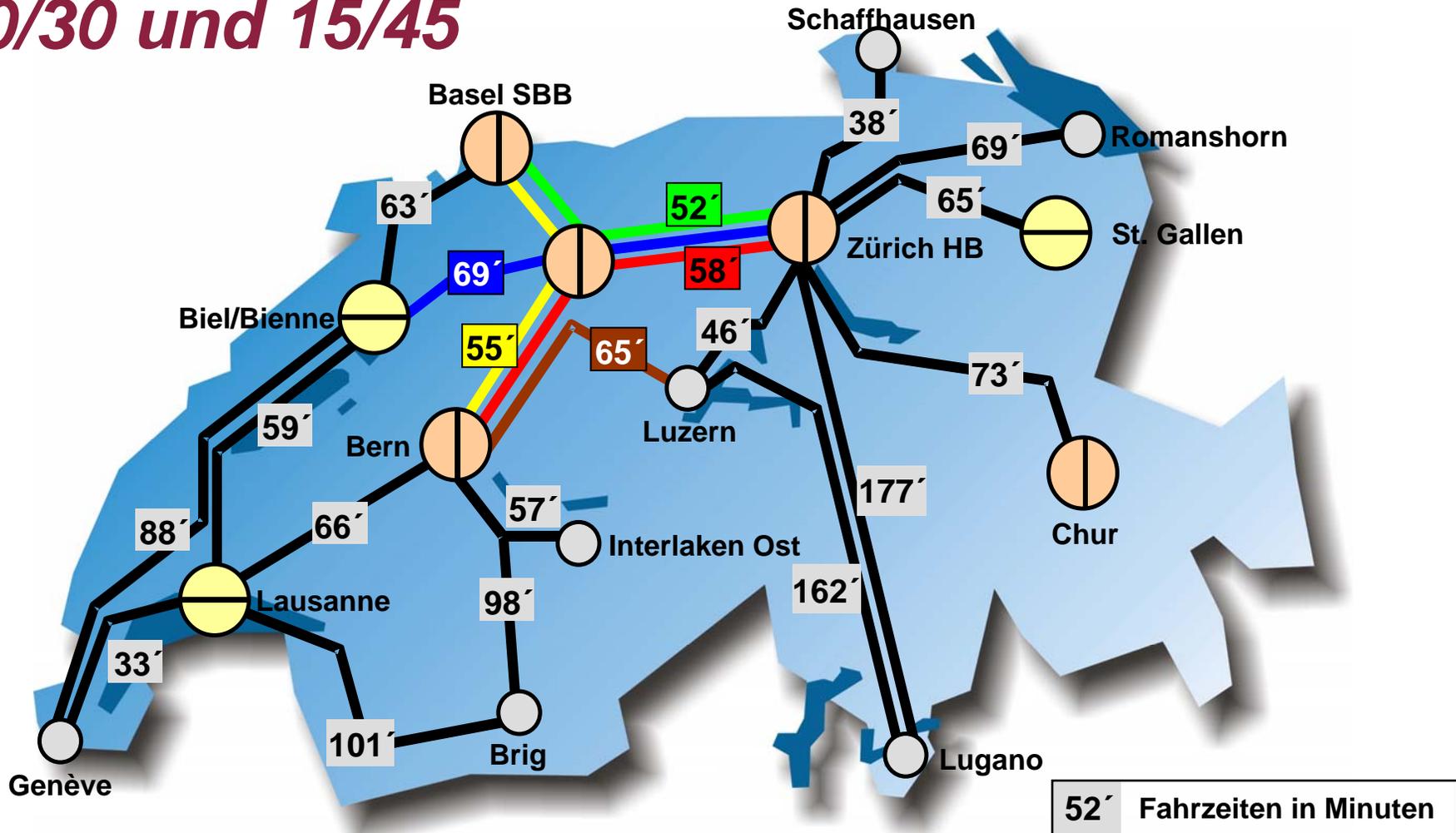
VÖV UTP



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

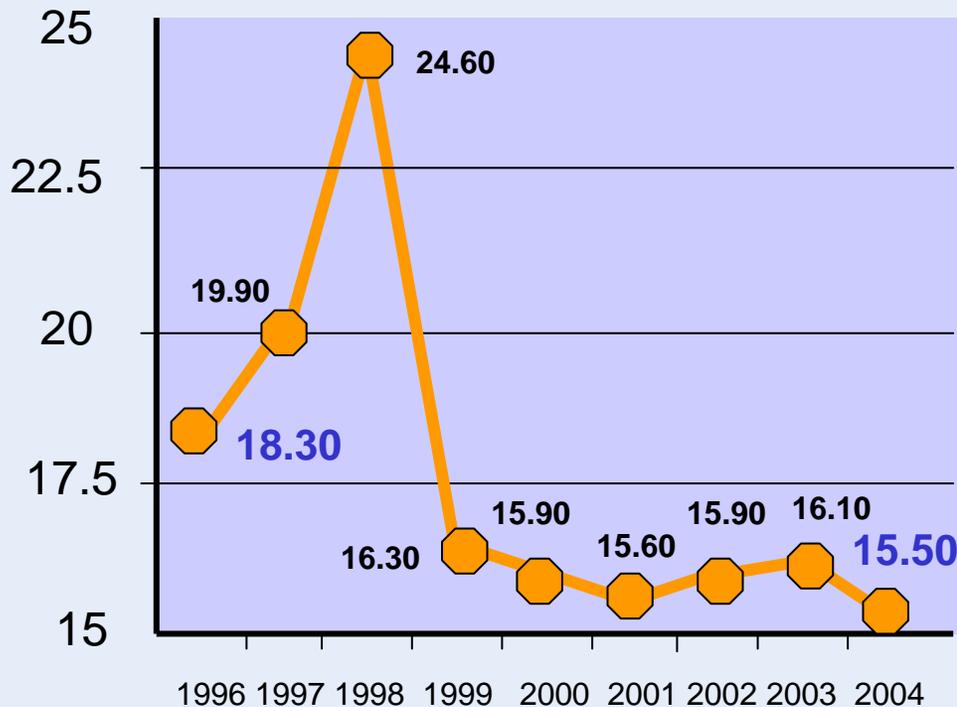
KNOTENBAHNÖFE

00/30 und 15/45



SINKENDE KOSTENKURVE

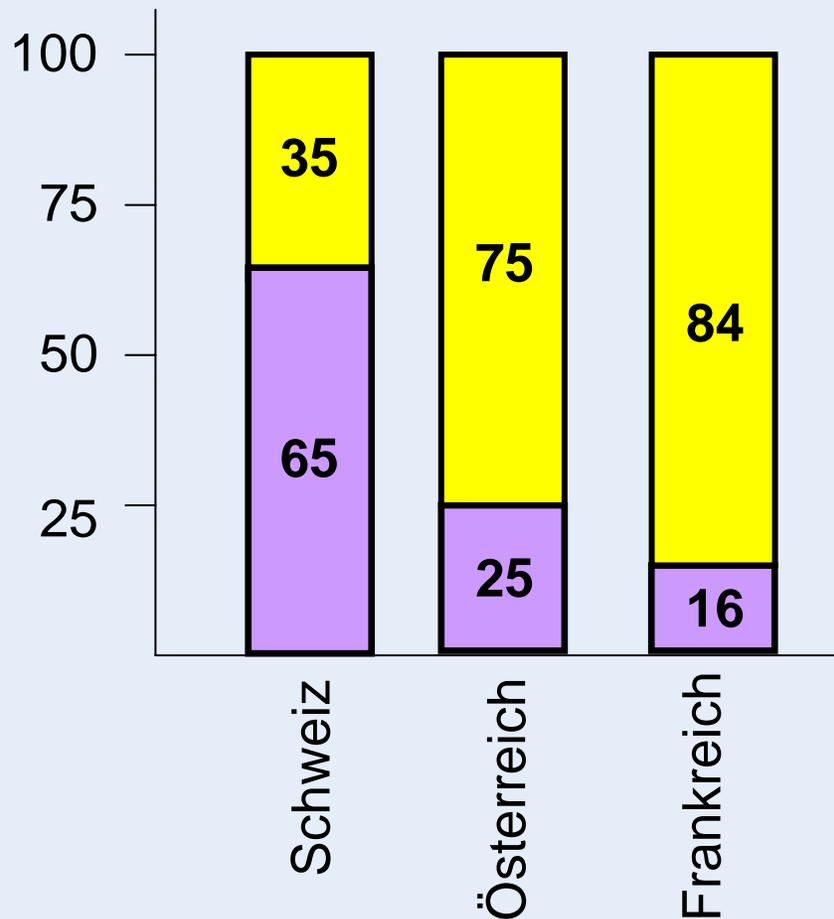
Öffentliche Kosten in Franken pro Pkm / Tkm



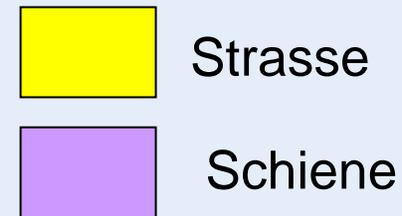
1996: CHF **18.30** pro Pkm/Tkm ↘ 2004: CHF **15.50** pro Pkm/Tkm

* Der Peak der Bundesausgaben im Jahre 1998 für den öV beruht auf der einmalig hohen Aufwendungen bei der Entschuldung der SBB.

ALPENQUERENDER VERKEHR

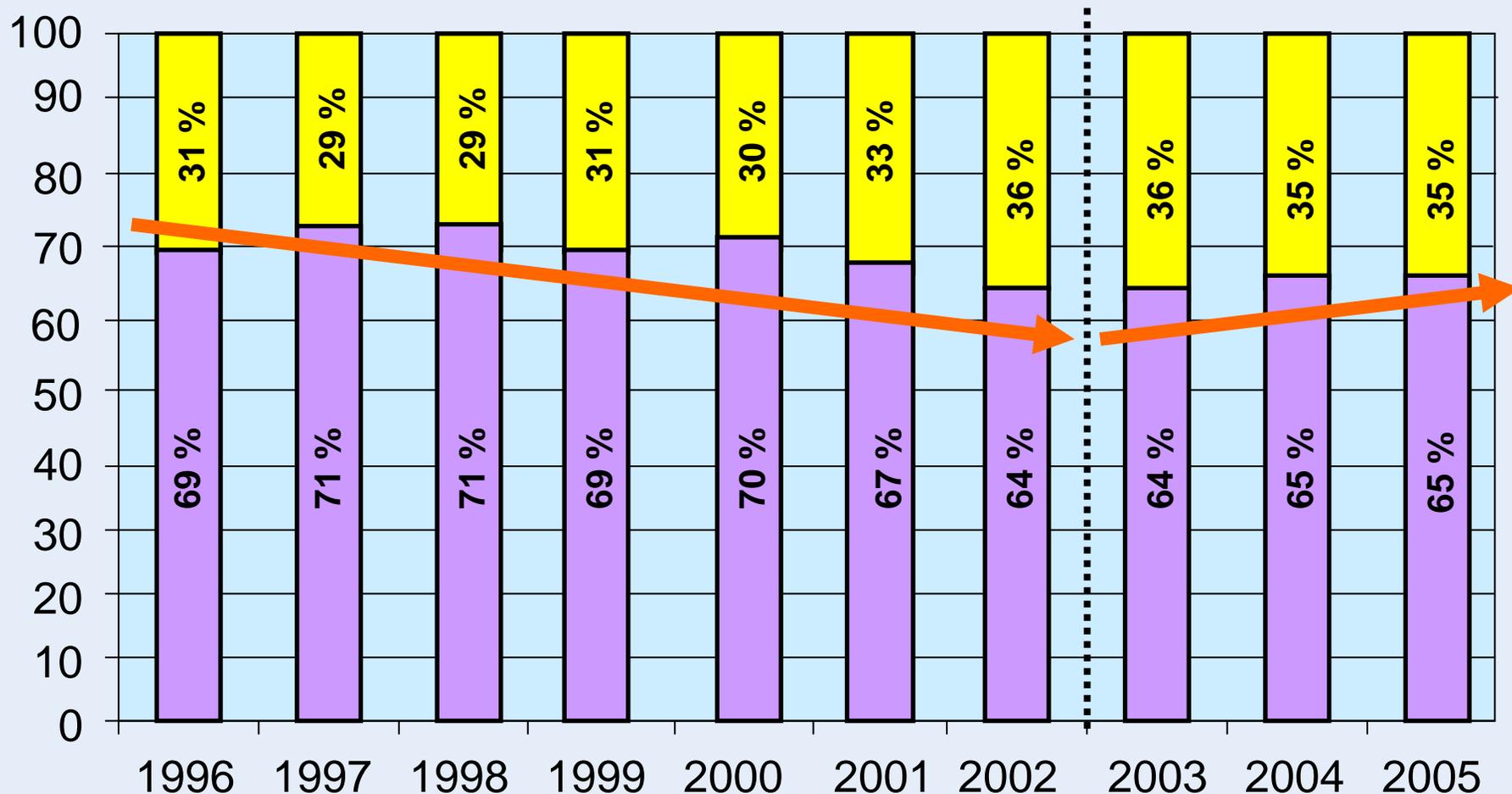


Vergleich Modalsplit der
Alpen-Nachbarländer
CH, A und F





MODALSPLIT-ENTWICKLUNG SCHWEIZ



VERLAGERUNGSPOLITIK

- ▶ **1980 Eröffnung Gotthard-Strassentunnel**
- ▶ **massiver Anstieg des Transitgüterverkehrs durch die Schweizer Alpen**
- ▶ **Lösung: Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene**
- ▶ **1994 mit 52% Ja zur Alpeninitiative**
 - ⇒ **650'000 Transitfahrten auf die Schiene**
 - = **Verlagerungsziel**
- ▶ **1997 Ja zur Einführung der LSVA**

VERFASSUNGSAUFTTRAG

Art. 84 Alpenquerender Transitverkehr

¹ Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.

² Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. ...

MASSNAHMEN

Art. 85 Schwerverkehrsabgabe

¹ Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben, ...

Art. 86 Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben

¹ Der Bund kann auf Treibstoffen eine Verbrauchssteuer erheben. ...

³ Er verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

b. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge sowie zur Trennung des Verkehrs;

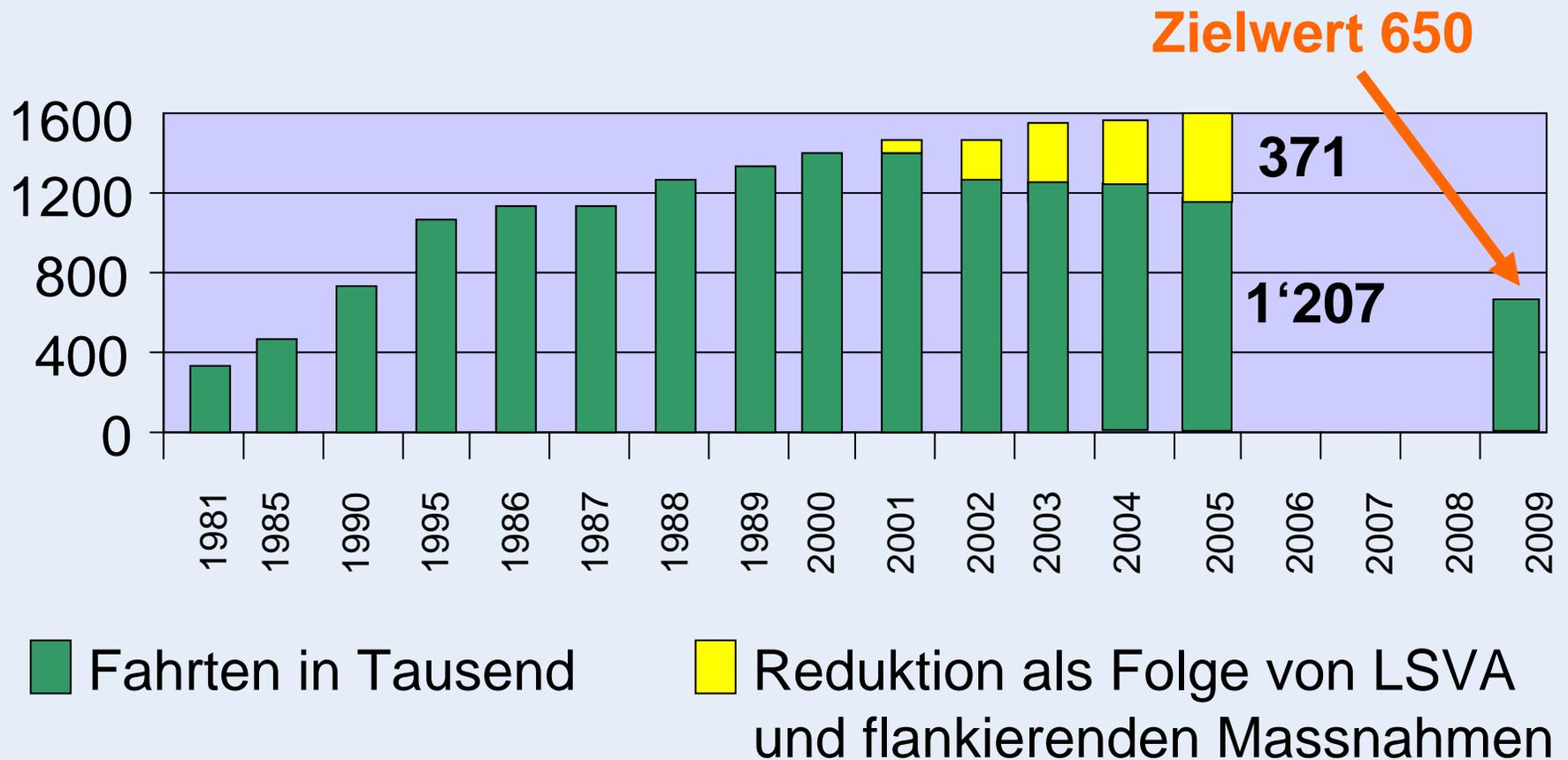
AKZEPTANZ DER LSVA

- 1. Bestandteil der Verlagerungspolitik**
- 2. Reinvestition in den öffentlichen Verkehr**
- 3. Verursachergerechte Abgabe**
 - ⇒ abhängig von - zurückgelegter Strecke**
 - Gesamtgewicht**
 - Emissionen des Fahrzeugs**

UMSETZUNG IN DREI SCHRITTEN

- 1. 2001** ▶ Höhe 1,0 Cent pro Tkm
▶ Gewichtslimite von 28 ↗ 34 t
- 2. 2005** ▶ Höhe 1,6 Cent pro Tkm
▶ Gewichtslimite von 34 ↗ 40 t
- 3. 2008** ▶ Höhe 1,77 Cent pro Tkm

ENTWICKLUNG OHNE LSVA



ALPENTRANSITBÖRSE

- ▶ **Lenkungsinstrument der Verkehrsmenge auf der Strasse**
- ▶ **Limitierung und Versteigerung der Fahrten an die Meistbietenden**
- ▶ **Subventionierung nicht mehr nötig, für den Staat kostengünstige Lösung**
- ▶ **Aber:** für die Wirksamkeit müssen alle betroffenen Länder mitmachen



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici



KONTAKT

Verband öffentlicher Verkehr

Dählhölzliweg 12

CH-3000 Bern 6

www.voev.ch

info@voev.ch

fon +41 31 359 23 23

fax +41 31 359 23 10