

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
Frau Rahel Galliker
3003 Bern

Per E-Mail, rahel.galliker@astra.admin.ch

Bern, 17.9.2015

Anhörung – Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing / Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz

Sehr geehrte Frau Galliker,
sehr geehrte Damen und Herren

Die Swiss Retail Federation SRF wahrt und fördert die Interessen von Mittel- und Grossbetrieben des schweizerischen Detailhandels in wirtschaftlichen, beruflichen, sozialpolitischen und gesetzgeberischen Fragen. Wir vertreten den schweizerischen Detailhandel im politischen Prozess auf nationaler Ebene und setzen uns gegenüber Regierung und Politik in allen Bereichen der Wirtschaftspolitik für optimale Rahmenbedingungen und ein wettbewerbsorientiertes Marktumfeld ein.

Wir haben Kenntnis davon, dass Sie den an der Anhörung zum Entwurf des Konzeptberichtes Mobility Pricing interessierten Kreisen eine Fristverlängerung bis Ende Woche 38 eingeräumt haben. Wir bedanken uns bestens für diese Fristersterstreckung und die damit verbundene Möglichkeit zur Anhörung durch unseren Verband.

Der Konzeptbericht fokussiert zu stark auf das Lenkungsziel, Verkehrsspitzen brechen zu wollen. Die SRF lehnt daher den Entwurf des Berichtes Mobility Pricing bzw. die darin geäusserte Stossrichtung eines Lenkungsinstrumentes ab.

Der Detailhandel ist gefordert, die Feinverteilung mit Gütern, regionalen und frischen Lebensmitteln flächendeckend, jederzeit und bis in die entlegensten Gebiete sicherzustellen. Dieser für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Service kann, wie übrigens auch die Entsorgung von Siedlungsabfällen, mit öffentlichen Verkehrsträgern nur sehr eingeschränkt erfüllt werden. **Der Ausbau der Strasseninfrastruktur und die langfristige Strassenfinanzierung haben daher für unsere Branche oberste Priorität.** Betreffend Einzelheiten und Positionen zum

Ausbau der Strasseninfrastruktur und zur langfristigen Strassenfinanzierung schliessen wir uns bezüglich Ihrer detaillierten Fragestellung in weiten Teilen den Anhörungen durch economiesuisse, den Schweizerischen Gewerbeverband sowie die Interessengemeinschaft espace mobilité an.

Wir sind uns sehr wohl bewusst, dass aufgrund der sich laufend verändernden Mobilitätsbedürfnisse und externer Faktoren, wie z.B. neuer Technologien, auf nationaler Ebene auch neue Finanzierungsinstrumente diskutiert werden müssen. Zu berücksichtigen gilt es dabei u.a. auch, dass der Eigenfinanzierungsgrad der Schiene nicht gegeben ist und langfristig sowohl für die Schiene wie für die Strasse neue Lösungen gefunden werden müssen. Mobility Pricing darf auf keinen Fall als Instrument zur Quersubventionierungen verschiedener Verkehrsträger ausgenützt werden. Eine Trennung in motorisierten und öffentlichen Verkehr (MIV/öV) erachten wir als nicht sachgerecht bzw. als nicht zielführend. Anstelle einer solchen Trennung müsste die gesellschaftliche und politische Diskussion für eine mögliche leistungsabhängige Verkehrsabgabe im Lichte des Gesamtverkehrs geführt werden.

In diesem Sinn bietet der vorliegende Konzeptbericht keine ausreichende Diskussionsgrundlage. Auch gilt es, bei möglichen neuen Finanzierungsmodellen die gesamtwirtschaftlichen Interessen ausgewogen zu berücksichtigen. Die Interessen der KMU's und des Gewerbes sind ebenso in die Überlegungen und Diskussionen einzubeziehen wie diejenigen der Industrie und von Grossbetrieben. In diesem Sinn kann das andiskutierte System eines Mobility Pricing nicht als Ersatzmassnahme zur nachfragegerechten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur verstanden werden und damit auch nicht als Lenkungsinstrument. Mobility Pricing kann u.E. höchstens als Ergänzungsmassnahme in Betracht gezogen werden.

Bei der Etablierung eines leistungsabhängigen und verursachergerechten Finanzierungssystems müssten daraus resultierende allfällige Wettbewerbsverzerrungen unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung im Binnenmarkt zwingend vermieden werden. Dazu gehört insbesondere, dass solche Systeme beispielsweise nicht gezielt nur auf ausgewählte Agglomerationen oder Gebiete mit hohem Verkehrsaufkommen beschränkt werden dürften. Auch gilt es, besonders was den Einkaufsverkehr betrifft, zusätzlich das grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen (s. unten).

Aus Sicht des Detailhandels und, wie eingangs erwähnt, eines zentralen Trägers der Grundversorgung der Bevölkerung, müssten ausserhalb von breit angelegten Konzepten rasch realisierbare Begleitmassnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen gefördert und umgesetzt werden. Dazu zählen u.a. flexiblere Arbeitszeitmodelle, flexiblere Zeitfenster im Unterrichtswesen sowie flexiblere Ladenöffnungszeiten.

Eine Harmonisierung der Ladenöffnungszeiten auf nationaler Ebene, wie sie der Bundesrat aufgrund der Motion Lombardi in einem neuen Gesetz vorschlägt, hat aus Sicht des Detailhandels eine sehr hohe Priorität. Die vorgeschlagene Flexibilisierung der Ladenöffnungszeiten würde sich in vielen Regionen günstig auf die Verteilung des Individualverkehrs v.a. abends und an Samstagen auswirken.

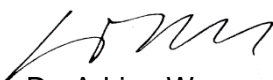
In einzelnen Kantonen ist der Detailhandel heute aufgrund restriktiver Ladenöffnungszeiten genötigt, die Leute zu ungünstigen Zeiten auf einen Schlag aus den Läden zu befördern. Eine Ausdehnung bzw. Flexibilisierung der Öffnungszeiten wäre geeignet, daraus entstehende Verkehrsspitzen wirkungseffizient zu brechen und würde gleichzeitig einen Beitrag an den Kapazitätserhalt der bestehenden Strasseninfrastruktur leisten. Die Einkaufsgewohnheiten haben sich in den letzten Jahren aufgrund der Veränderungen in der Gesellschaft markant verändert. Die Leute wollen heute zu denjenigen Zeiten einkaufen, die exakt auf ihre individuellen Bedürfnisse zugeschnitten sind.

Auch Fragen des Einkaufsverkehrs über die Grenze (Einkaufstourismus) müssten bei der Diskussion eines Mobility Pricing zwingend Berücksichtigung finden. Es kann nicht angehen, dass sich die Rahmenbedingungen für den Detailhandel und das Gewerbe gegenüber dem benachbarten Ausland zunehmend verschlechtern. Längere Ladenöffnungszeiten und Gratisparkplätze im benachbarten Ausland gehören neben der Frankenstärke erwiesenermassen zu den Anreizen, aus allen Landesteilen für Gross-einkäufe über die Grenze zu fahren.

Teils massive Einschränkungen bei den Transport- und Anlieferungszeiten für den Detailhandel und das Gewerbe laufen zudem heute den Zielen einer Glättung von Verkehrsspitzen diametral entgegen. Auch hier müssten flexiblere Lösungen gefunden werden. Wir bitten Sie höflich, besonders auch diesen Aspekt in den künftigen Diskussionen einzubeziehen.

Die SRF ist zudem gerne bereit, mit Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, bei Bedarf weiterführende Gespräche zu führen, die auch Alternativen für kurzfristig realisierbare Begleitmassnahmen berücksichtigen. Eine zeitliche Dringlichkeit für die Forcierung eines Konzeptes gemäss dem vorliegenden Entwurf und ohne dass eine Gesamtbetrachtung anvisiert wird, sehen wir allerdings für den Moment nicht.

Freundliche Grüsse



Dr. Adrian Wyss
Geschäftsführer

Mitglieder der Swiss Retail Federation SRF sind:

Aldi Suisse AG Schwarzenbach SG
Athleticum Sportmakets AG Hochdorf
C&A Mode AG Baar
Charles Vögele Trading AG Pfäffikon
Conforama Direction SA Ecublens
A. Dürr & Co. AG Basel
eManor AG Basel
Franz Carl Weber – Ludendo AG Zürich
Gonset Holding SA Crissier
Gonset Immeubles d'Entreprises SA Yverdon-les-Bains
Grandi Magazzini Manor Sud SA Lugano
Hofer Management AG Ebikon
Hornbach Baumarkt (Schweiz) AG Sursee
IKEA AG Spreitenbach
Jelmoli AG Zürich
Jumbo Markt AG Dietlikon
Karl Vögele AG Uznach

La Valaisanne Holding SA Martigny
Landi Schweiz AG Dotzigen
LIDL Schweiz Weinfelden
Loeb Holding AG Bern
Manor AG Basel
Markant Syntrade Schweiz AG Pfäffikon SZ
Maus Frères SA Genève
Mode Bayard AG Bern
Nordmann & Cie SA Fribourg
Pistor AG Rothenburg LU
Spar Management AG St. Gallen Winkeln
Tchibo (Schweiz) AG Wallisellen
Transa Backpacking AG Zürich
Valora Holding AG MuttENZ
Volg Konsumwaren AG Winterthur
Warenhaus Schubiger & Co Glarus