

**Direktion für Raumentwicklung,  
Infrastruktur, Mobilität und Umwelt RIMU  
Rue des Chanoines 17  
Postfach  
1701 Freiburg**

Bern, 07.09.2022

## **Mobilitätsgesetz: Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen**

### **Stellungnahme von espace.mobilité**

Sehr geehrter Herr Staatsrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen des Mobilitätsgesetzes Stellung nehmen zu können.

#### **1 Legitimation und Betroffenheit**

espace.mobilité ist mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Manor, Jumbo, Migros und Möbel Pfister ein Zusammenschluss führender Schweizer Unternehmen des Detailhandels. Themenfelder von espace.mobilité sind Raumplanung, Umwelt, Mobilität, Planen und Bauen.

espace.mobilité verlangt eine Richtungsänderung in der Verkehrs-, Umwelt- und Raumplanungspolitik hin zu einem konsequent wirkungsorientierten, ganzheitlichen Ansatz.

Die Mitglieder von espace.mobilité engagieren sich in starkem Mass für eine nachhaltige Entwicklung. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Nachhaltigkeitsberichte der Unternehmen.

espace.mobilité hat sich seit seiner Gründung im Jahr 2006 als verlässlicher und den Fakten verpflichteter Ansprechpartner bei Behörden aller Stufen etabliert. Durch die intensive Auseinandersetzung mit dem Themenkreis Raumplanung, Mobilität und Detailhandel konnte sich espace.mobilité ein breites Expertenwissen aneignen. Die Argumentation von

#### **Geschäftsstelle / direction**

Kapellenstrasse 14  
Postfach  
CH-3001 Bern/Berne

Tel. +41 58 796 99 51  
info@espacemobilite.ch  
www.espacemobilite.ch

#### **Mitglieder / membres**



espace.mobilité geschieht zwar aus der Optik der Wirtschaft, aber niemals nur im Eigeninteresse, sondern stets unter Berücksichtigung aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.

Beispiele für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Behörden und espace.mobilité sind die Baugesetzrevision im Kanton Aargau, die BAFU/ARE-Empfehlungen zur Standortplanung von Verkehrsintensiven Einrichtungen oder das Rundschreiben der Bundesämter für Umwelt und für Raumentwicklung an die Kantone zum Projekt «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrintensiven Einrichtungen».

Die Unternehmen von espace.mobilité leisten im Kanton Freiburg einen massgebenden Beitrag zur Grundversorgung der Bevölkerung. Von welcher zentralen Bedeutung diese Tatsache ist, zeigte sich eindrücklich während der Coronakrise. Ausserdem schaffen die Unternehmen von espace.mobilité zahlreiche Arbeitsplätze und Lehrstellen. Die Ausführungsbestimmungen zur geplanten Beteiligung des Detailhandels an den Kosten des öffentlichen Verkehrs betreffen unsere Mitglieder direkt und haben einen massiven Impact auf das angesichts der markant höheren Beschaffungskosten ohnehin stark unter Druck stehende Detailhandelsgeschäft.

Wir bitten Sie aus diesen Gründen, der vorliegenden Stellungnahme entsprechendes Gewicht zu geben.

## **2 espace.mobilité nimmt Stellung zu Art. 181 MobG, Art. 103 MobR und Art. 105 MobR**

### **Art. 103 MobR Grundsatz (Art. 181 MobG) lautet wie folgt:**

1 Die Betreiberin oder der Betreiber einer verkehrserzeugenden Anlage übernimmt einen Teil oder die Gesamtheit der Betriebskosten eines Angebots des öffentlichen Verkehrs, wenn die Anlage:

- a) allein oder zusammen mit benachbarten verkehrserzeugenden Anlagen die Hauptursache für die neue oder erweiterte Erschliessung des Standorts durch den öffentlichen Verkehr ist;
- b) einen erheblichen Einfluss auf die Notwendigkeit hat, eine bestehende Erschliessung des Standorts durch den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten; oder
- c) in der Nähe einer Anlage liegt, die unter Absatz 1 Bst. a oder b dieses Artikels fällt, und einen Vorteil aus der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zieht.

2 Eine Beteiligung wird nur dann verlangt, wenn die Anlage ganzjährig oder saisonal betrieben wird, während der Betriebszeit an mindestens drei Tagen pro Woche geöffnet ist und über mindestens 50 öffentlich zugängliche Abstellplätze für Personenwagen verfügt.

3 Wenn eine verkehrserzeugende Anlage nicht einem bestimmten Betreiber zugeordnet werden kann, muss die Eigentümerschaft die Beteiligung übernehmen.

#### **Antrag:**

Espace.mobilité beantragt die ersatzlose Streichung von Art. 103 MobR.

#### **Begründung:**

Espace.mobilité hatte sich bereits gegen Art. 181 MobG ausgesprochen, siehe damalige Stellungnahme weiter unten. Leider wurde dieser Artikel trotz unserer begründeten Kritik nicht gestrichen. Art. 103 des Ausführungsreglements soll nun die Einzelheiten regeln. Wie Art. 181 MobG bleibt auch Art. 103 MobR sehr vage, was die Kriterien für die zwangsweise Übernahme der Betriebskosten des öffentlichen Verkehrs angeht. Wie soll ermittelt werden, ob in einer Gegend mit Wohn-, Arbeits- und Einkaufsnutzungen ein Betreiber einen «erheblichen Einfluss» auf die Notwendigkeit hat, eine bestehende Erschliessung des Standorts durch den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten (Art. 103 Abs 1. lit. b)?

Der in Art. 103 Abs. 2 vorgeschlagene Schwellenwert von mindestens 50 öffentlich zugänglichen Abstellplätze für Personenwagen ist zudem viel zu niedrig angesetzt. Selbst kleine Migros- oder Coop-Filialen wären betroffen.

Die Mitglieder von espace.mobilité sind – wie auch in der Vergangenheit immer wieder erfolgt – im Einzelfall und auf freiwilliger Basis bereit, sich an der Finanzierung von Teilen der Infrastruktur des ÖV, z.B. Bushaltestellen an grossen Einkaufszentren, zu beteiligen. Hingegen lehnen sie eine Beteiligung an den ÖV-Betriebskosten generell ab, da der flächendeckende Betrieb des ÖV eine Aufgabe der öffentlichen Hand ist. Der ÖV ist unabhängig vom Zweck der Benutzung (Arbeitspendler, Freizeit, Einkaufen etc.) verursachergerecht vom ÖV-Benutzer über Fahrpreise und vom Staat (Infrastruktur und Übernahme Betriebsdefizite) zu finanzieren.

#### **Art. 105 Beteiligung (Art. 181 MobG) lautet wie folgt:**

1 Die Höhe der Beteiligung richtet sich nach den ungedeckten Kosten eines Angebots des öffentlichen Verkehrs, das der Erschliessung der Anlage dient, und nach dem Nutzen dieses Angebots für den Betrieb der Anlage.

2 Die Beteiligung beträgt höchstens den Gesamtbetrag der nicht gedeckten Kosten für das Angebot.

3 Wenn eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs gebaut wird, können die Kosten für den Bau und die Standardausstattung der Haltestelle ebenfalls der Verkehrserzeugerin auferlegt werden.

4 Sind mehrere Verkehrserzeugerinnen verpflichtet, sich an einem Angebot des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen, so kann die Summe ihrer Beiträge den Höchstsatz nach Absatz 2 nicht übersteigen.

**Antrag:**

Espace.mobilité beantragt die ersatzlose Streichung von Art. 105 MobR.

**Begründung:**

Die Mitglieder von espace.mobilité haben keinerlei Einfluss auf die Kostenstrukturen der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Diese können einseitig festlegen, wie hoch die «ungedeckten Kosten» sind. Zudem gibt es in der Schweiz kaum ein Angebot des ÖV, welches nicht Subventionen erhält. Ein kostendeckender Betrieb ist von vorneherein nicht realistisch. In der Schweiz betreiben über 100 Transportunternehmen insgesamt 1422 Regionalverkehrslinien. Gemäss der Idee des Service public werden diese ÖV-Angebote zum Nutzen der Allgemeinheit von der öffentlichen Hand finanziert – auch solche, die sehr wenig rentabel sind. Gemäss Zahlen des Bundesamts für Verkehr (BAV) sind von den 1422 Verbindungen aber nur 18 rentabel! Darunter sind vor allem Linien im Ballungsraum Zürich. Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der rund 1400 Bahn-, Bus-, Schiff- und Seilbahnlinien im regionalen Personenverkehr (RPV) liegt bei etwa 50 Prozent. Das bedeutet, dass die Einnahmen der Transportunternehmen - mehrheitlich aus verkauften Fahrausweisen - nur etwa die Hälfte der Kosten der öV-Grunderschliessung decken. Deshalb unterstützen die Steuerzahlenden den RPV mit rund zwei Milliarden jährlich. Es ist anzunehmen, dass im ländlich geprägten Kanton Freiburg kaum eine rentable Verbindung existieren dürfte. Es ist daher zu befürchten, dass sämtliche Verkaufsstellen des Detailhandels mit mehr als 50 Parkplätzen zur Zahlung von in der Höhe nicht kalkulierbaren Beiträgen für Bau und Betrieb des ÖV herangezogen werden sollen. Dies lehnen wir entschieden ab, da der Betrieb des ÖV eine Aufgabe des Service public ist und es auch nicht nachvollziehbar ist, warum andere Wirtschaftszweige, die ebenfalls vom Angebot des ÖV profitieren, nicht ebenfalls einen Beitrag leisten sollen.

## **Mobility Pricing als zielführendes Zukunftsmodell**

Espace.mobilité ist sich der Problematik der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs voll auf bewusst. Deshalb befürwortet espace.mobilité ein verkehrsträgerübergreifendes und damit integrales Mobility Pricing, welches sowohl den motorisierten Individualverkehr wie auch den öffentlichen Verkehr umfasst und nach dem Prinzip „Pay as you use“ funktioniert. Ziel ist zum einen die Unterstützung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und zum andern das verkehrsträgerübergreifende Brechen von Verkehrsspitzen und die gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastruktur. Eine selektive Belastung einzelner Unternehmen oder einzelner Standorte mit ÖV-Kosten, wie in Art. 181 MobG, Art. 103 MobR und Art. 105 MobR vorgesehen, steht dieser Zielsetzung klar entgegen.

### ***Erinnerung an die Stellungnahme von espace.mobilité zu Art. 181 MobG (Vernehmlassung Mobilitätsgesetz vom 10. Mai 2021)***

#### **Art. 181 Abs. 1 lautet wie folgt:**

*Sind wegen Bauten und Anlagen mit grossem Verkehrsaufkommen, namentlich bei Einkaufszentren, Sportstätten oder Freizeiteinrichtungen, besondere Massnahmen für den öffentlichen Personenverkehr erforderlich, sind die dadurch entstehenden Kosten ganz oder teilweise durch den Verursacher zu tragen.*

#### **Antrag:**

*Espace.mobilité beantragt die ersatzlose Streichung von Art. 181 Abs 1.*

#### **Begründung:**

*Vorliegend soll allein das Bestehen eines Einkaufszentrums mit „grossem Verkehrsaufkommen“ ein Grund für „besondere Massnahmen“ sein können. Leider wird in keiner Weise definiert, was unter „grossem Verkehrsaufkommen“ sowie „besonderen Massnahmen“ zu verstehen ist. Zudem wird keine konkrete Aussage gemacht, nach welchen Kriterien die Kostenbeteiligung berechnet wird und wie hoch diese ausfallen soll.*

*Die Mitglieder von espace.mobilité sind – wie auch in der Vergangenheit immer wieder erfolgt – im Einzelfall und auf freiwilliger Basis bereit, sich an der Finanzierung von Teilen der Infrastruktur des ÖV, z.B. Bushaltestellen an grossen Einkaufszentren, zu beteiligen. Hingegen lehnen sie eine Beteiligung an den ÖV-Betriebskosten generell ab, da der flächendeckende Betrieb des ÖV eine Aufgabe der öffentlichen Hand ist. Der ÖV ist*

*unabhängig vom Zweck der Benutzung (Arbeitspendler, Freizeit, Einkaufen etc.) verursachergerecht vom ÖV-Benutzer über Fahrpreise und vom Staat (Infrastruktur und Übernahme Betriebsdefizite) zu finanzieren.*

**Art. 181 Abs. 2 lautet wie folgt:**

*Das Ausführungsreglement regelt die Einzelheiten.*

**Antrag:**

*Espace.mobilité beantragt die ersatzlose Streichung von Art. 181 Abs 2.*

**Begründung:**

*Das Ausführungsreglement ist nicht bekannt. Daher ist keine fundierte Stellungnahme möglich. Da aber das Ausführungsreglement die Einzelheiten zu Abs. 1 regeln soll, verweisen wir auf die oben gemachten Ausführungen.*

**Art. 181 Abs. 3 lautet wie folgt:**

*Staat und Gemeinden können die Einzelheiten mit dem Verursacher in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag bestimmen.*

**Antrag:**

*Espace.mobilité beantragt die ersatzlose Streichung von Art. 181 Abs 3.*

**Begründung:**

*Zwar lässt ein verwaltungsrechtlicher Vertrag mehr Spielräume als eine strikte Anwendung eines Ausführungsreglementes. Allerdings lehnen wir, wie bereits ausgeführt, Kostenbeteiligen an den Betriebskosten des ÖV ab.*

Wir bitten Sie, unsere Anträge zu den Ausführungsbestimmungen zum MobG zu berücksichtigen und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne signalisieren wir unsere Bereitschaft für konstruktive Gespräche und zur faktenbasierten Belegung aller unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

**espace.mobilité**



Markus Neukom, Präsident



Thomas Schaumburg, Geschäftsführer