



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 24
Telefax +41 71 788 93 39
michaela.inauen@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

Zustellung via E-Mail an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Appenzell, 3. September 2015

Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing, Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 27. Mai 2015, mit welchem Sie um Stellungnahme zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing, Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz bis 11. September 2015 ersuchen.

1. Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der "verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen" für Mobility Pricing?

a. Ist dieses Ziel richtig gewählt (vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.1)?

Die Zielsetzung ist richtig gewählt.

b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?

-

2. Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing (vgl. Konzeptbericht Ziff. 3)?

Die Standeskommission ist mit allen Grundprinzipien einverstanden.

3. Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten für:

a. die Strasse (vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?

Die Vollständigkeit ist gegeben.

b. die Schiene (vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

Die Vollständigkeit ist gegeben.

4. Wie beurteilen Sie den Entwicklungspfad (von einfach zu komplex) der Modellvarianten für:

a. die Strasse (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?

Die Standeskommission stimmt dem Vorgehen zu

b. die Schiene (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Die Standeskommission stimmt dem Vorgehen zu

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

a. die Strasse (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?

Die Varianten sind schlüssig.

b. die Schiene? (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Die Varianten sind schlüssig.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

a. die Strasse?

Hauptvariante 1 (generell nur dort, wo ein Problem besteht).

b. die Schiene?

Variante ÖV-Zone

7. Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante (vgl. Frage 6) für Ihr Umfeld?

- Strasse: Die grösste Stärke ist der flächige, umfassende Wirkungsbereich der Hauptvariante 1. Das Hauptziel wird weitgehend erreicht.
- ÖV: Die grösste Stärke liegt in der relativ einfachen Umsetzbarkeit. Die grösste Schwäche sind die Risiken eines unzureichenden Kosten-/Nutzenverhältnisses.

8. Wo sehen Sie Herausforderungen/Risiken für eine mögliche Einführung von Mobility Pricing? Worauf muss besonders geachtet werden?

Für die Hauptvariante 1 fehlt gemäss Bericht ein Referenzprojekt, an welchem die Wirkung des Modells 1:1 gemessen werden kann. Die Einführung bedingt somit ein entsprechendes Monitoring im Hinblick auf Stellschrauben, welche zwecks Optimierung verändert werden können. Dieses Vorgehen der nachträglichen Justierung gilt es transparent zu kommunizieren.

In Städten, wo sowohl die Hauptvariante 1 sowie das ÖV-Zonenmodell zur Anwendung gelangen, dürfte die Abstimmung zwischen MiV und ÖV Steuerung eine Herausforderung darstellen, da die gegenseitige Beeinflussung vorab nur schwer eingeschätzt werden kann.

Die Motivation soll nicht nur das Brechen der Verkehrsspitzen sein. Vielmehr soll im Hinblick auf die finanzielle Tragbarkeit auch ein übermässiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verhindert werden.

9. Wie stehen Sie zur Idee von Mobility Pricing Pilotprojekten?

Kapitel 10 des Berichts setzt sich mit der Akzeptanz von Mobility Pricing auseinander. Diese steigt, wenn einerseits die versprochene Wirkung verifiziert wird und die prognostizierten Ängste mittels Beweis des Gegenteils abgebaut werden können. Dies lässt sich nur anhand

eines 1:1-Versuchs in der Schweiz erreichen. Ein Pilotprojekt dürfte die geforderte Transparenz schaffen helfen.

10. Der Konzeptbericht sieht vor, dass im Gegenzug zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe bestehende Abgaben (schrittweise) ersetzt werden (Kompensation). Denkbar wäre auch, zusätzlich zu den bestehenden Abgaben eine fahrleistungsabhängige Abgabe einzuführen und deren Einnahme im Sinne einer Lenkungsabgabe (pauschale Rückerstattung z.B. via eine Vergünstigung bei den Krankenkassenprämien) zurückzuerstatten. Wie stehen Sie zu dieser Idee?

Weitere Umverteilungsideen werden von der Standeskommission nicht unterstützt. Damit verbunden wäre eine Zunahme des administrativen Aufwands bei geringem Nutzen.

Die Standeskommission bedauert, dass mit diesen Projekten nur die Symptome bekämpft, nicht aber die Ursachen der Verkehrsprobleme, so insbesondere die zunehmende Verlagerung der Arbeitsplätze in die Agglomerationsgebiete, angegangen werden. Es sollte mehr Energie in die Dezentralisierung der Arbeitsplätze gesteckt werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:



Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Ivo Bischofberger, Ackerweg 4, 9413 Oberegg
- Nationalrat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell