

Interpellation Chandiramani-Rapperswil-Jona (7 Mitunterzeichnende):
«Mobility-Pricing – Eintrittsgebühr in die Stadt – geplanter Versuch in Rapperswil-Jona

Rapperswil-Jona hat ein grosses Verkehrsproblem, lange Staus zu Stosszeiten, vor allem abends, vor Wochenenden und Feiertagen. Teilweise behindern sich privater und öffentlicher Verkehr gegenseitig. Fahrpläne der Stadtbusse werden instabil. Umfahrungen und Tunnel-Lösungen werden schon sehr lange Zeit diskutiert und brauchen für eine definitive Lösung noch Jahre.

Der Stadtrat von Rapperswil-Jona hat sich für ein Mobility-Pricing (Gebührenmodell für den Privatverkehr) entschieden, zumindest versuchsweise. Die Mehrheit der Bevölkerung ist aber dagegen, denn niemand fährt freiwillig oder zum Vergnügen Auto. Es sind Berufsleute, die ausserhalb der Stadt arbeiten, es sind Tierärzte, Ärzte, Hebammen im Dienst, Montagefachleute, Handwerker, Lieferanten usw., welche unterwegs sind. Diese «Pendlerstrafe» ist somit äusserst unwillkommen. Im Moment gibt es auch keine Verfassungsgrundlage (Art. 82, Abs. 3 Bundesverfassung, freier Verkehr ohne Zusatzkosten garantiert). Es gibt noch keine anderslautenden Parlamentsbeschlüsse. Zudem mussten anfangs September 2016 auch die SBB mangels gesetzlicher Basis für den Swissspass die erstellten Bewegungsprofile der Passagiere löschen (Datenschutzproblem).

Ferner ist zu erwähnen, dass die von Verkehrsexperten vorgeschlagenen weiteren Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses nicht ausgeschöpft wurden, namentlich Ersatz von Lichtsignalen durch Kreisel, Ausfahrnischen an Bushaltestellen, Abbau von sämtlichen Hindernissen auf Durchgangsstrassen (Verengungen, Schwellen, Limit Tempo 30 usw.) sowie das Aufstellen von Ticketautomaten an Haltestellen, um die Buschauffeure zu entlasten.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie funktioniert Mobility-Pricing ohne neue Verfassungs- und Gesetzesgrundlage? Wer würde den Lead übernehmen? Bund, Kanton St.Gallen, Stadt?
2. Unterstützt der Kanton den Grundsatz des Systems «Mobility-Pricing» für den privaten und öffentlichen Verkehr?
3. Hat die Stadt Rapperswil-Jona mit dem Departement von Bundesrätin Doris Leuthard (UVEK) bereits Vereinbarungen oder Verträge abgeschlossen?
4. Wie hoch wären allfällige Kosten und wer trägt diese Bund, Kanton oder die Stadt? In welche Kassen fliessen allfällige Erträge?
5. Wie und durch wen würden die Bewegungsprofile erfasst und verwaltet?
6. Würden Kassenhäuschen und Schranken (ähnlich wie an Zahlstellen ausländischer Autobahnen), den Verkehr noch zusätzlich behindern? Wie funktioniert eine elektronische Erfassungsmethode? Wie würden ausländische Touristen erfasst?
7. Hat die fehlende Gesetzesgrundlage für die Registrierung von Bewegungsdaten (siehe Swissspass der SBB und des öffentlichen Verkehrs) einen Einfluss auf die Projekte des Mobility-Pricings für den Privatverkehr?
8. Wie kann man auf das Leitsystem GPS der Fahrzeuge derart Einfluss nehmen, dass der Transitverkehr auf die Autobahnen ausserhalb der Stadt gelenkt wird?»

20. September 2016

Chandiramani-Rapperswil-Jona

Brühlmann-Waldkirch, Bühler-Schmerikon, Fürer-Rapperswil-Jona, Koller-Gossau, Rossi-Sevelen, Thoma-Andwil, Zahner-Kaltbrunn