

Kanton Appenzell Innerrhoden

Erhebung kantonsweiter Parkierungsabgaben

Schlussbericht zur Massnahme T2.1 vom 1. Juli 2025 z.H. Standeskommission

In Zusammenarbeit mit:



Haslenstrasse 13
9050 Appenzell
+41 78 760 98 11

Erarbeitet durch

econcept AG / Gerechtigkeitsgasse 20 / 8001 Zürich
www.econcept.ch / info@econcept.ch / + 41 44 286 75 75

Inauen Moser Rechtsanwälte / Haslenstrasse 13 / 9050 Appenzell
www.inauen-moser.ch / info@inauen-moser.ch / +41 78 760 98 11

Autoren

Lorenz Meyer / lorenz.meyer@econcept.ch / +41 44 286 75 50
Benjamin Buser / benjamin.buser@econcept.ch / +41 44 286 75 89
Sandro Bieri / sandro.bieri@econcept.ch / +41 44 286 75 81
David Inauen / inauen@inauen-moser.ch / +41 78 760 98 11

Inhalt

1	Ausgangslage, Auftrag und Vorgehen	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Auftrag Entwicklung und Ausarbeitung einer kantonsweiten Parkierungsabgabe (T2.1)	7
1.3	Vorgehen	7
2	Grundlagen und Abgabesysteme	9
2.1	Grundlagen und Einschätzungen	9
2.1.1	Einschätzungen zur Abgabe	9
2.1.2	Einschätzungen Umsetzung und Vollzug	10
2.1.3	Reservationssystem	12
2.2	Lösungssuche	13
2.3	Grundlegende Begriffsdefinitionen Abgaberecht	14
2.4	Schlussfolgerung Grundsätze und Richtungsentscheide	16
3	Lösungsvorschlag Parkierung Personenwagen	18
3.1	Übersicht	18
3.2	Räumliche Festlegungen	19
3.2.1	Räumlicher Anwendungsbereich	19
3.2.2	Abgabepflichtige Parkflächen	20
3.3	Zeitliche Festlegungen	21
3.3.1	Gültigkeit	21
3.3.2	Tageszeit	22
3.4	Bewirtschaftung	22
3.4.1	Tarifstruktur	22
3.4.2	Abgabekomponenten und Verteilung	23
3.4.3	Umsetzungsorganisation	25
3.4.4	Umsetzungseinheit und Technik	26
3.4.5	Reservation	26
3.5	Simulation Mittelfluss	27
3.6	Empfehlungen der Projektgruppe und der externen Beratung an die Standeskommission	33
4	Lösungsvorschlag Parkierung Campingtourismus	34
4.1	Übersicht	34
4.2	Sachlicher Geltungsbereich	34
4.3	Räumliche Festlegungen	35
4.3.1	Räumlicher Anwendungsbereich	35
4.3.2	Buchungs- und abgabepflichtige Parkflächen	36
4.4	Zeitliche Festlegungen	37

4.4.1	Gültigkeit und Dauer	37
4.5	Bewirtschaftung	37
4.5.1	Tarifstruktur	37
4.5.2	Abgabekomponenten und Verteilung	37
4.5.3	Umsetzungsorganisation	39
4.5.4	Umsetzungseinheit und Technik	40
4.5.5	Buchung und Reservation	40
4.6	Empfehlungen der Projektgruppe und der externen Beratung an die Standeskommission	41
5	Lösungsvorschlag Parkierung Gesellschaftswagen	42
5.1	Übersicht	42
5.2	Räumliche Festlegungen	43
5.2.1	Räumlicher Anwendungsbereich	43
5.2.2	Abgabepflichtige Parkflächen	43
5.3	Zeitliche Festlegungen	43
5.3.1	Gültigkeit und Dauer	43
5.4	Bewirtschaftung	44
5.4.1	Tarifstruktur	44
5.4.2	Abgabekomponenten und Verteilung	44
5.4.3	Umsetzungsorganisation	46
5.4.4	Umsetzungseinheit und Technik	47
5.4.5	Buchung und Reservation	47
5.5	Empfehlungen der Projektgruppe und der externen Beratung an die Standeskommission	48
	Literaturverzeichnis	49
	Anhang	51
A-1	Vorgehen zur Erarbeitung Massnahme T2.1	52
A-2	Involvierte Gremien und Personen	53
A-2.1	Projektgruppe	53
A-2.2	Lenkungsausschuss	53
A-2.3	Begleitgruppe	54
A-3	Destinationsvergleiche	55
A-4	Juristische Abgrenzung Campieren / Parkieren	58

1 Ausgangslage, Auftrag und Vorgehen

1.1 Ausgangslage

Der Tourismus hat in Kanton Appenzell Innerrhoden eine grosse regionalwirtschaftliche Bedeutung. Er trägt rund 13 % zum kantonalen Bruttoinlandprodukt und 17 % zur kantonalen Beschäftigung bei, wie in einer Wertschöpfungsstudie von Rütter Soceco im Jahr 2019 ermittelt wurde. Um eine nachhaltige touristische Entwicklung sicherzustellen, hat der Kanton Appenzell Innerrhoden verschiedene Schwerpunkte definiert, welche gezielt die Qualität verbessern und die Wertschöpfung im Tourismus-Sektor steigern sollen.

Besonders im kontinuierlich wachsenden Tagestourismus besteht Handlungsbedarf, da dieser wenig Wertschöpfung generiert, aber hohe Belastungen verursacht. So werden an den zunehmenden touristischen Spitzentagen Kapazitätsgrenzen von Infrastruktur und Umwelt überschritten. Der Kanton möchte zur Vermeidung dieser Überschreitung von Kapazitätsgrenzen vermehrt lenkend eingreifen und hat in seiner Tourismuspolitik¹ die Erarbeitung der Grundlagen für touristische Parkierungsabgaben als Massnahme definiert (Massnahme T2.1).

Die einheitliche und flächendeckende Erhebung von Parkierungsgebühren für Tagestouristen führt zu Mehreinnahmen, welche zur künftigen Finanzierung von technischen Hilfsmitteln zur Lenkung eingesetzt werden sollen. Die technischen Möglichkeiten und der Finanzierungsbedarf eines Parkleit- und Reservierungssystems (PARES) werden aktuell in einem Projekt zur Massnahme T2.2 geprüft. Die unter T2 gebündelten Massnahmen T2.1 und T2.2 stehen im Einklang mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept², welches für den touristischen Verkehr fünf Handlungsfelder definiert:

¹ Tourismuspolitik AI (AI 840.0-5-1074479)

² Gesamtverkehrskonzept AI (AI 012.22-181.6-1150127)

Tourismuspolitik AI (AI 840.0-5-1074479)	Gesamtverkehrskonzept AI (AI 012.22-181.6-1150127)
Vision: Appenzell bleibt Appenzell und verstärkt den Qualitätstourismus	Ziel 2: Geordnete Abwicklung des Tourismusverkehrs
Definition von 20 Massnahmen in den Bereichen Tagestourismus, Landwirtschaft, Beherbergung, Winter, Dorfkern Appenzell. Wichtige Massnahmen im Bereich Parkierungsabgaben: – T1: Erstellung einer Auslegeordnung zu den touristischen Nachfragespitzen – T2: Prüfung kantonsweiter Erhebung von Parkierungsabgaben – B4: Prüfung des Potenzials des Campingtourismus – D1: Dorfkernentwicklung Appenzell	Definition von 5 Handlungsfeldern zum Tourismusverkehr: – V1-3 Parkierung Tourismus verorten, steuern und bewirtschaften (inkl. Abhängigkeiten zur Massnahme V1-2a: Parkierung Dorf Appenzell) – V1-5 ÖV-Angebot für den Tourismusverkehr stärken – V2-1 Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen – V3-2 Kombinierte Verkehrsangebote für den Tourismusverkehr bereitstellen – V3-3 Übergeordnete und kantonsinterne Koordination und Interessenvertretung stärken

Tabelle 1 Übersicht Tourismuspolitik und Gesamtverkehrskonzept in Bezug auf Parkierung

Als Grundlage für die Massnahme T2 hat die Standeskommission die Massnahme T4 vorgezogen und einen Bericht mit Varianten zur geordneten Parkierung in touristischen Ankunftsorten erstellt (Rapp, 2024³). In Würdigung des Berichts hält die Standeskommission als Vorentscheid vom 27. September 2024⁴ folgendes fest:

- Prüfung der Einführung einer kantonsweiten Parkierungsgebühr (Massnahme T2.1)
- Begrenzung der Parkplatzkapazitäten und Prüfung eines Parkleit- und Reservationssystems (Massnahme T2.2)
- Möglichkeiten der Förderung des Veloverkehrs
- Neubau von Parkiermöglichkeiten (Haltestelle Hirschberg, Parkdeck Wasserauen) prüfen

Daraus ergibt sich längerfristig für den inneren Landesteil folgendes räumlich-infrastrukturelles Szenario:

- ein mit der Dorfkernentwicklung gekoppeltes Parkierungskonzept für Appenzell
- eine Parkierungsanlage im Gebiet um die Bahnhalttestelle Hirschberg
- die Planung eines mind. zweistöckigen Parkdecks am Standort Wasserauen

Abbildung 1 fasst dieses räumlich-infrastrukturelle Szenario zusammen.

³ Bericht Rapp AG (Nr. 2031.011-04)

⁴ Medienmitteilung Standeskommission (AI 022.21-24.1-1211249)

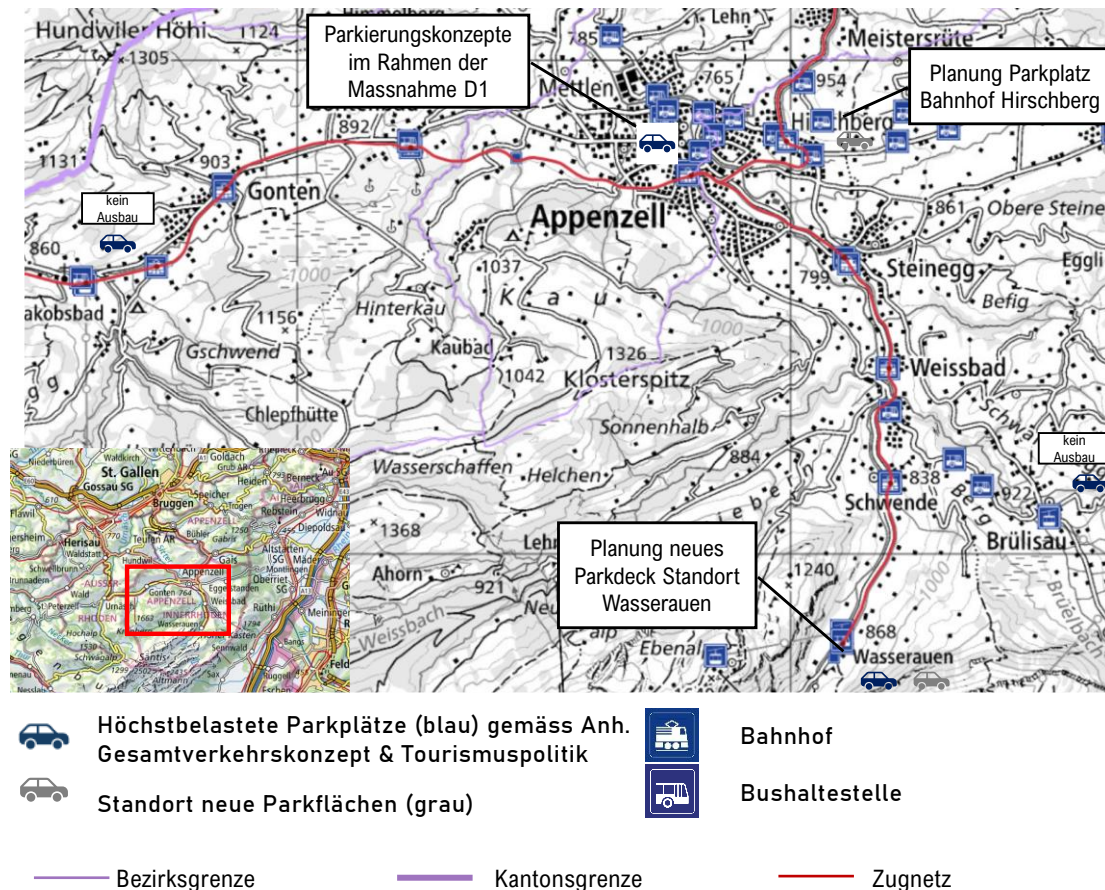


Abbildung 1: Räumlich-infrastrukturelles Szenario. Karte basierend auf map.geo.admin.ch

1.2 Auftrag Entwicklung und Ausarbeitung einer kantonsweiten Parkierungsabgabe (T2.1)

Zu Erfüllung der Massnahme T2.1 wurde im Rahmen einer Ausschreibung im Einladungsverfahren ein Auftrag an econcept AG (Zürich) in Zusammenarbeit mit Dr. David Inauen (Inauen Moser Rechtsanwälte, Appenzell) erteilt zur

- systematischen Aufbereitung von Grundlagen einer tagestouristischen Parkierungsabgabe, inkl. Vergleichsdestinationen
- Entwicklung von möglichen Abgabesystemen, inkl. Schätzungen der Mittelflüsse
- Ausarbeitung eines Lösungsvorschlags gemäss Richtungsentscheid des Lenkungsausschusses aus der Standeskommission
- Projektmanagement, Einbezug Stakeholder und Berichterstattung

1.3 Vorgehen

Die Projektbearbeitung hat im Zeitraum Januar 2025 bis Mai 2025 stattgefunden und wurde durch eine Projektgruppe bestehend aus Kantons- und Bezirksvertretern eng begleitet (siehe Anhang A-2.1). Ein Lenkungsausschuss der Standeskommission (siehe Anhang A-2.2) hat sich anlässlich einer Sitzung über Zwischenergebnisse informieren lassen und

Richtungsentscheide zur konkreten Ausarbeitung einer Umsetzungslösung getroffen. In den Arbeitsprozess zu T2.1 miteinbezogen wurden zudem eine Projektbegleitgruppe sowie ausgewählte Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter.

Abbildung 2 zeigt eine Übersicht über den Erarbeitungsprozess von T2.1, einschliesslich der Zeitpunkte für die Einbindung des Lenkungsausschusses und der Begleitgruppe.

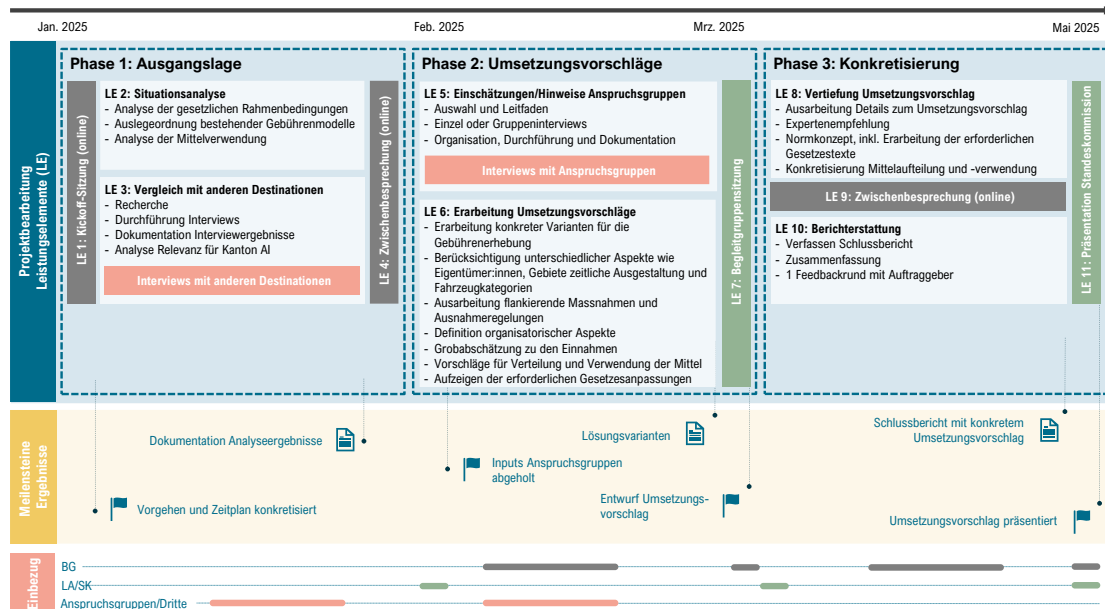


Abbildung 2 Vorgehensvorschlag mit drei Phasen und elf Leistungselementen (LE) inkl. Hinweise zu den Meilensteinen und dem Einbezug des Auftraggebers (AG), der Begleitgruppe (BG), Anspruchsgruppen und Dritte sowie der Ständekommission (SK). Zur grösseren Darstellung in Querformat siehe Anhang A-1.

2 Grundlagen und Abgabesysteme

2.1 Grundlagen und Einschätzungen

Die gesetzliche Regelung und Einführung einer kantonalen, flächendeckenden tagestouristischen Parkierungsabgabe basiert auf verschiedenen Eckwerten, welche unterschiedliche Ausgestaltungen und Umsetzungsparameter aufweisen können. Im Zuge der Grundlagenanalyse wurden entsprechende Eckwerte identifiziert, beschrieben und Einschätzungen bei verschiedenen Akteuren eingeholt. Hierzu wurden u.a. vier Vergleichsdestinationen mit vergleichbaren Herausforderungen in der Parkierung beigezogen (siehe Anhang A-3).

Die Grundlagenabklärungen mit den Stakeholdern legten insbesondere einen Fokus darauf,

- inwiefern eine tagestouristische Parkierungsabgabe räumlich und zeitlich zu differenzieren ist,
- wie das System hinsichtlich der Abgabenhöhe auszugestalten wäre,
- wie der Vollzug, die Umsetzung auf den Parkflächen und die Lenkung insgesamt zu organisieren wären und
- inwiefern ein Reservationssystem die künftige Lenkung unterstützen soll.

Nachfolgend werden die zentralen Erkenntnisse aus Recherchen, leitfaden-gestützten Interviews und dem Workshop mit der Begleitgruppe zusammengefasst.

2.1.1 Einschätzungen zur Abgabe

Im Rahmen des Begleitgruppen-Workshops wurde intensiv über die Ausgestaltung einer kantonalen, tagestouristischen Parkierungsabgabe diskutiert (Teilnehmerinnen und Teilnehmer siehe Anhang A-2.3). Dabei standen insbesondere die Einfachheit des Systems, die Differenzierung von Nachttarifen und Gratisparkminuten sowie die Abgabenhöhe im Vordergrund.

Erkenntnisse aus dem Begleitgruppen-Workshop:

- Wunsch nach einer einfachen, wenig komplexen Lösung
- Einführung einer kantonsweiten Abgabe mit räumlicher Unterscheidung (Überlastgebiete vs. Kanton ohne Überlastgebiete)
- Fokussierung auf eine kostendeckende, nicht explizit lenkende Abgabe
- Diskutierte Abgabenhöhe in der Grössenordnung von 1.50 CHF/h bis max. 20 CHF/h bei Überlastgebieten, 1.50 CHF/h bis max. 10 CHF/h in übrigen Gebieten, ggf. Differenzierung mit Nachttarifen
- Es soll keine Differenzierung im Zweck der Parkierung stattfinden, einzig für Camper zwecks Übernachtung ist eine eigene Lösung vorzuschlagen.
- Diskutierte Tagespauschale für Camper von 50 CHF (inkl. Nacht)

- Interesse an Gratisparkzeiten (z. B. zwei Stunden)

Abweichungen gegenüber PG/T2.1:

Der Auftrag und die Zielsetzungen der Standeskommission (siehe Tourismuspolitik sowie Gesamtverkehrsstrategie/-konzept) sehen lenkende Abgaben vor. Die Lenkung basiert hierbei auf zwei Wirkungsketten:

- *Technische Lenkung*: Die technische Lenkung unterstützt eine ausgeglichene Parkflächennutzung bei gleichzeitiger Reduktion von Suchverkehr. Im Rahmen der Parkierung ist eine Abgabe zu leisten, welche der Finanzierung von Anschaffung, Unterhalt und Betrieb eines technischen Parkleit- und Reservierungssystems (PARES) dient.
- *Verhaltenslenkung*: Über Preisanreize soll das Parkierverhalten der Nutzerinnen und Nutzer in Zusammenspiel mit der technischen Lenkung verhaltensbasiert beeinflusst und im Sinne der technischen Lenkung verstärkt werden. Eine entsprechende Lenkungsabgabe soll zudem dazu eingesetzt werden, die negativen Folgen von extrem hohen Besucherinnen- und Besucherzahlen zu dämpfen. Eine Anpassung des Modal Split im touristischen Verkehr ist hingegen nicht primäres Ziel der Verhaltenslenkung

Die Begleitgruppe positionierte sich gegen eine verhaltensbezogene lenkende Wirkung der Abgabehöhe. Im Fokus stehen PARES sowie Mehreinnahmen, welche für weitere «technische» Lenkungsmassnahmen wie Park and Rail eingesetzt werden sollen.

Synthese aus Recherchen, Interviews und Workshop

Es besteht eine breite Zustimmung für eine kantonsweite, einheitliche und kostendeckende Parkierungsabgabe. Die Differenzierung der Abgabenhöhe nach Attraktivität der Parkfelder (Überlastgebiete und übriges Kantonsgebiet) wird als sinnvoll erachtet. Sonderkonditionen und saisonale Anpassungen stossen auf Skepsis, insbesondere aus Gründen der Fairness und Gastfreundschaft (Gratisparkminuten oder reduzierter Nachttarif). Bei der Gestaltung der Abgabehöhe ist eine sorgfältige Balance zwischen Wirtschaftlichkeit, Nutzerfreundlichkeit und Akzeptanz erforderlich.

2.1.2 Einschätzungen Umsetzung und Vollzug

Unter Umsetzung wird die Durchführung von Lenkungsmassnahmen durch eine Parkplatzbetreiberin verstanden. Dies umfasst einerseits die Ausführung technischer Massnahmen, andererseits auch Inkasso etc. Diese führt hinüber in einen Gesetzesvollzug, worin bspw. der Kanton die durch die Betreiberin weitergeleiteten Abgaben bündelt und gemäss gesetzlichen Vorgaben einem Zweck zuführt. Festlegungen zu Umsetzung und Vollzug der Parkierungsabgabe wirken ganz direkt auf die Funktionsfähigkeit des Systems. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops fokussierten sich in den Diskussionen insbesondere auf Fragen der Zuständigkeit, der Kontrollintensität und -mechanismen sowie der Integration privater Flächen.

Erkenntnisse aus dem Begleitgruppen-Workshop:

- Grundsätzliche Zuweisung der Verantwortung für Vollzug und Kontrolle an die Grundeigentümer, mit Option zur Übertragung an Dritte (in Abweichung zur heute vorgesehenen Zuständigkeit der Bezirke)
- Wichtigkeit einer angemessenen und effizienten Kontrolle
- Verteilung der Erträge an Grundeigentümer nach Aufwand (Investitions-, Vollzugs- und Betriebskosten), inklusive Nettorendite
- Einheitliche Grundumsetzung kantonsweit, ohne zeitliche Differenzierung
- Hoher Automatisierungsgrad erwünscht, jedoch aktuell ohne Einsatz von Kameras/KI
- Vollzug bei Überlastgebieten auf Spitzentage beschränkt, situative Unterstützung durch Verkehrsdienst möglich
- Separate Regelungen für Camper
- Flankierende Massnahmen: (1) Inkasso mit mehreren Systemen (Bar, Kreditkarte, Twint, div. App) sicherstellen, (2) Aufrechterhaltung blaue Zonen im Dorf fraglich
- Fokus auf grössere Parkflächen

Abweichungen gegenüber PG T2.1

Die Projektgruppe sah eine umfassendere Integration vor, wonach alle Flächen als gebührenpflichtige Parkplätze gemäss Art. 1 EG SVG anzusehen sind. Die umfassende Berücksichtigung auch kleinerer Flächen bspw. dient der Vermeidung von Suchverkehr. Die Begleitgruppe lehnt eine Integration kleiner Flächen mehrheitlich ab und spricht sich für die Konzentration auf öffentliche sowie höchstens grosse private Flächen aus.

Synthese aus Recherchen, Interviews und Workshop

Umsetzung und Vollzug sollen einheitlich und effizient organisiert werden, wobei die Umsetzungsverantwortung primär beim Grundeigentümer liegt. Dies umfasst auch Kontrollen und Sanktionen (inkl. Umtriebsentschädigung).

Die Integration kleiner Flächen wird zurückhaltend beurteilt, um eine Überregulierung zu vermeiden. Auch landwirtschaftliche Flächen sollen langfristig nicht als reguläre Parkierungsflächen genutzt werden. Für Camper ist eine straff organisierte Umsetzung erforderlich, mit klaren Vorgaben und konsequenter Kontrolle. Eine Grundeigentümerin resp. ein Grundeigentümer kann den Betrieb seiner Parkflächen auch an Dritte (inkl. öffentliche Hand) per Vereinbarung übertragen.

Lenkung

Der Schwerpunkt im Thema Lenkung lag auf der Informationsvermittlung an die Nutzerinnen und Nutzer.

Erkenntnisse aus dem Begleitgruppen-Workshop:

- Lenkung erfolgt primär durch eine einfache und transparente Darstellung von Echtzeitinformationen zu:
 - i Aktuelle Parkplatz-Auslastung
 - ii Verfügbare P+R-Angebote inkl. Anschlusszeiten
 - iii Abgabenhöhe

- Umsetzung für das gesamte Kantonsgebiet angestrebt, mit Möglichkeit zur späteren überkantonalen Ausweitung
- Prioritäre Integration grosser Parkflächen, auch ausserhalb von Siedlungsraum und nicht in Nähe von Bergbahnen (bspw. Erstbühl und Sollegg)
- alle temporären Überlaufflächen, unabhängig von Ausstattung
- Diskussionen über Auswahl der im Lenkungssystem zu integrierenden Parkflächen

Abweichungen gegenüber PG T2.1

Die Tourismuspolitik und die Gesamtverkehrsstrategie der Standeskommission setzen auf eine stärkere Lenkung durch abgabenbasierte Steuerungsmechanismen. Die Begleitgruppe bevorzugt eine sanfte, auf Information basierende Lenkung und lehnt eine direkte Eingriffssteuerung weitgehend ab.

Synthese aus Recherchen, Interviews und Workshop

Die Lenkung des Parkierungsverhaltens soll in erster Linie über Information erfolgen. Aktuelle Verfügbarkeiten, klare Hinweise auf P+R-Alternativen und transparente Preisangaben sollen die Nutzer zu gewünschten Verhaltensweisen animieren. Eine aktive Lenkung über dynamische Preissteuerung wird aktuell nicht angestrebt. Die Einbindung grosser Parkflächen und Überlaufflächen ist prioritär; die Einbeziehung kleiner privater Flächen ist sorgfältig zu prüfen.

2.1.3 Reservationssystem

Die Einführung eines Reservationssystems wurde im Begleitgruppen-Workshop differenziert diskutiert. Der Fokus lag darauf, Reservationen als Planungsinstrument und nicht als Lenkungsinstrument einzusetzen.

Erkenntnisse aus dem Begleitgruppen-Workshop

- Reservationssysteme mehrheitlich unerwünscht
- Falls Reservationen, dann ausschliesslich zur Planbarkeit (v. a. für Übernachtungsgäste) und nicht zur Lenkung
- Anwendung nur für spezifische Überlastgebiete und ausgewählte Parkieranlagen vorgesehen
- Beschränkung auf Spitzentage ist denkbar
- Reservationen sollen kostenpflichtig sein
- Betriebskontingente zur gezielten Vergabe an Gäste sollen ermöglicht werden
- Skalierbarkeit des Systems ist zwingend erforderlich

Abweichungen gegenüber PG T2.1

Die Projektgruppe evaluierte Reservationssysteme auch im Sinne einer aktiven Lenkung. Die Begleitgruppe lehnt diesen Ansatz mehrheitlich ab und sieht Reservationsmöglichkeiten ausschliesslich als Planungs- und Serviceinstrument, insbesondere für spezifische Zielgruppen wie Camper oder Übernachtungsgäste.

Synthese aus Recherchen, Interviews und Workshop

Reservationssysteme sollen gezielt und selektiv eingesetzt werden, insbesondere zur Planbarkeit bei stark frequentierten Überlastgebieten und für spezielle Nutzergruppen. Eine generelle Steuerung oder Lenkung über Reservationen wird abgelehnt. Die Systeme sollen nutzerfreundlich, skalierbar und in der Lage sein, gezielt Betriebskontingente zu verwalten. Kostenpflichtige Reservationen können helfen, den administrativen Aufwand zu kompensieren.

2.2 Lösungssuche

Die verschiedenen Grundlagen und Einschätzungen wurden zur Lösungssuche innerhalb eines morphologischen Kastens entlang von zentralen Eckwerten konsolidiert. Die Tabelle 2 enthält eine synoptische Zusammenstellung, wobei mittels Farben die ermittelte Zustimmung durch die Akteure ausgewiesen wird. Die Zustimmung zeigt fallweise Abweichungen gegenüber den Grundannahmen der Standeskommission, insbesondere des Lenkungscharakters der tagestouristischen Abgabe.

Aspekt	Geprüfte Ausprägungen				
Räumlicher Anwendungsbereich	Gesamtes Kantonsgebiet	Bezirke	Überlastgebiete	spezifische Zonen	
Abgabepflichtige Parkplätze	Öffentliche PP	PP touristische Anlagen	Wiesenparkplätze («Überlauf»)	Privat gross (bspw. Coop)	Privat klein (bspw. <15 PP)
Gültigkeit	immer (365d)	Sommersaison	Wintersaison	Spitzentage	Wochentage
Zeitpunkt	immer	Tag	Nacht	Ausgewählte h	
Tarifstruktur zeitlich	progressiv	Einheitstarif (bspw. 1.50 CHF/h)	Gratisstunden (bspw. erste 1.5 h)	degressiv (max. Höhe d)	
Preis	kostendeckend	gewinnorientiert		stark lenkend	
Vollzug	Kanton	Bezirke	Eigentümer	Dritte	
Technische Umsetzungsebene	Gebiet		Anlage		
Umsetzungsart	digital (bspw. Kamera mit KI)	automatisch (Parkuhren, Schranken)		analog (bspw. Verkehrskadetten)	
Obligatorische Reservation	alle PP	Anteile PP		keine	
Freiwillige Reservation	alle PP	Anteile PP		keine	
Reservationsgebühr	keine	gebührenpflichtig, nicht anrechenbar an PP-Gebühr		gebührenpflichtig, anrechenbar an PP-Gebühr	
Verteilung	Kanton (Abgabe PARES)	Bezirk (Abgabe Tourismus)	Anlageaufwand (Betrieb, Unterhalt)	Restertrag Eigentümer	
Aufwandsberechnung je PP	Effektive Jahreskosten	Vollkostenmodell je Anlage (bspw. Mittelwerte 5 Jahre)		Normkostenmodell (nach Anlagentypen)	

Tabelle 2 Ausprägungen und Einschätzungen zentraler Aspekte

Insgesamt geben die Einschätzungen ein gutes Bild ab, welches der Lenkungsausschuss zum Treffen der Richtungsentscheide hinsichtlich tages- und touristische Parkierungsabgabe sowie künftige Abgabe für das geordnete Übernachtparkieren von Campingbussen (siehe Entscheid Standeskommission zu Massnahme B4 «Campingtourismus» vom 1. April 2025) beigezogen hat. Nachfolgend werden die empfohlenen Lösungsvorschläge betreffend Abgabesystem vertieft sowie mit Schätzungen zu den Mittelflüssen für die Parkierung von Personenwagen unterlegt.

2.3 Grundlegende Begriffsdefinitionen Abgaberecht

Öffentliche Abgaben

Beim Begriff «Abgabe» handelt es sich um einen Oberbegriff. Öffentliche Abgaben sind Geldleistungen, welche Private kraft öffentlichen Rechts dem Staat schulden. Sie dienen in

erster Linie der Deckung des öffentlichen Finanzbedarfs (Fiskalfunktion), zudem teilweise auch der Verhaltenslenkung (Lenkungsfunktion). Gewisse Abgaben weisen eine Ausgleichsfunktion auf. Bei Letzteren werden die Vorteile, die nur einem Einzelnen oder einer Gruppe zukommen, mit einer Abgabe teilweise oder ganz abgeschöpft.

Exkurs: Das Bundesgericht hat in BGE 125 II 129 (E. 8d) festgehalten, dass es sich bei Abgaben für die Benutzung von Parkplätzen in Einkaufszentren an deren Betreiber auch bei einer Bewirtschaftungspflicht nicht um Abgaben im Sinne der vorliegenden Definition handelt. «Nach der langjährigen Rechtsprechung des Bundesgerichts bedürfen öffentliche Abgaben grundsätzlich einer Grundlage in einem formellen Gesetz, welches zumindest den Kreis der Abgabepflichtigen sowie Gegenstand und Bemessungsgrundlagen der Abgabe selbst festlegt. Für gewisse Kausalabgaben gelten herabgesetzte Anforderungen (...). Die Verpflichtung, der Kundschaft Parkplätze nur gegen Gebühr zur Verfügung zu stellen, begründet keine öffentliche Abgabepflicht. Sie beschlägt vielmehr das Verhältnis zwischen dem Anlagebetreiber und den Nutzern und greift in dieses Verhältnis nicht anders ein als andere betriebliche Massnahmen (...). Namentlich kann die Situation nicht mit jener verglichen werden, in welcher der Staat eine Parkplatzgebühr erhebt, woraus ihm anders als im vorliegenden Fall Einnahmen entstehen würden.»

Kausalabgabe

Kausalabgaben sind Geldleistungen, welche Private als Entgelt für bestimmte staatliche Leistungen oder besondere Vorteile zu bezahlen haben (Oberbegriff). Im Gegensatz dazu sind Steuern unabhängig davon zu bezahlen, ob ein Steuerpflichtiger staatliche Dienstleistungen in Anspruch nimmt, oder nicht. Zentrales Unterscheidungsmerkmal zwischen Steuern und Kausalabgaben ist die individuelle Zurechenbarkeit staatlicher Leistungen. Gebühren sind eine Art von Kausalabgaben.

Gebühr

Eine Gebühr ist ein Entgelt für eine bestimmte, von der abgabepflichtigen Person veranlasste Amtshandlung oder für die Benutzung einer öffentlichen Einrichtung. Sie soll die Kosten, welche dem Gemeinwesen durch die Amtshandlung oder Benutzung der Einrichtung entstanden sind, ganz oder teilweise decken. Unterschieden werden Verwaltungsgebühren (Entgelt für eine staatliche Tätigkeit), Benutzungsgebühren (Entgelt für die Benutzung einer öffentlichen Einrichtung oder öffentlichen Sache), Konzessionsgebühren und Aufsichtsabgaben. Aus der Rechtsnatur der Gebühren als Entgelt für eine staatliche Leistung folgt, dass bei der Bemessung grundsätzlich vom Wert dieser Leistung auszugehen ist. Wenn der Gesetzgeber die Höhe der Gebühr nicht festlegt, bestimmt sie sich nach dem Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip.

Lenkungsabgabe / Lenkungskausalabgabe

Lenkungsabgaben, die keinen fiskalischen Zweck haben und kein Entgelt für eine staatliche Leistung darstellen, sondern ausschliesslich dazu bestimmt sind, das Verhalten der Bevölkerung und der Wirtschaft zu lenken, stellen eine besondere Kategorie von öffentlichen Abgaben dar. Ihr Ertrag fällt nicht in die Staatskasse, sondern wird in der Regel nach Köpfen an die Bevölkerung zurückverteilt. Anzutreffen sind sodann Lenkungskausalabgaben.

Diese verbinden eine Kausalabgabe, z. B. eine Gebühr, mit einem Lenkungszweck, ähnlich wie die Lenkungssteuer eine Steuer mit einem Lenkungszweck verbindet. Der Lenkungszweck an sich ist für die Rechtsnatur der Kausalabgabe bzw. Steuer nicht ausschlaggebend. (Beispiele: Landegebühr für Flugzeuge, Benutzungsgebühr für Taxistandplätze). Für Lenkungsabgaben gibt es keine Ausnahmen von den strikten Anforderungen an das Legalitätsprinzip; erforderlich ist immer eine gesetzliche Grundlage. Hinsichtlich des Nachweises der Lenkungswirkung genügt es, wenn die Abgabe als «grundsätzlich taugliches Mittel» erscheint. Die Abgaben sind am (strengen) Massstab der Gleichbehandlung der Bezahlenden zu messen.

Kostendeckungsprinzip

Kausalabgaben, mithin Gebühren, dienen dazu, die Kosten zu decken, welche dem Staat entstehen, dass er den Abgabepflichtigen eine Leistung erbringt oder einen Vorteil einräumt. Sie sollen in der Regel nicht höher sein als die Kosten des Staates. Der Gesamtertrag der Gebühren soll die gesamten Kosten des betreffenden Verwaltungszweigs nicht oder nur geringfügig übersteigen. Gewisse Benutzungsgebühren sind allerdings kostenunabhängig und unterliegen dem Kostendeckungsprinzip nicht. Das trifft insbesondere bei Gebühren für die Benutzung des öffentlichen Grundes zu, bspw. beim Parkieren gegen Gebühr (was einen so genannten gesteigerten Gemeingebrauch darstellt). Eine Begrenzung der Höhe kann sich aus verfassungsmässiger Sicht aufdrängen, wenn der öffentliche Grund zu ideellen Zwecken beansprucht wird. Das dürfte bei Parkgebühren von keiner Bedeutung sein.

Äquivalenzprinzip

Nach dem Äquivalenzprinzip muss die Höhe der Gebühr im Einzelfall in einem vernünftigen Verhältnis zum Wert stehen, den die staatliche Leistung für den Abgabepflichtigen hat. Ein gewisser Ausgleich im Hinblick auf die wirtschaftliche Bedeutung und das Interesse der Privaten an der Leistung ist zulässig. Zulässig sind sodann Pauschalisierungen aus Gründen der Verwaltungsökonomie. Das Äquivalenzprinzip gilt grundsätzlich für alle Gebühren.

2.4 Schlussfolgerung Grundsätze und Richtungsentscheide

Aus der Grundlagenabklärungen, Involvierung ausgewählter Stakeholder (siehe Anhang A-2.3) und Diskussionen in der Projektgruppe (siehe Anhang A-2.1) wurden gemeinsam mit dem Lenkungsausschuss (siehe Anhang A-2.2) vom 14. April 2025 folgende Grundsätze und Richtungsentscheide zur Lösung eines Abgabesystems zur tages touristischen Parkierung festgelegt.

- Die tages touristische Parkierungsabgabe soll lenkend wirken indem
 - die Parkierungsabgabe die Finanzierung eines technischen Parkleit- und Reservationssystem (PARES) sicherstellt
 - eine preisbasierte Verhaltenslenkung erfolgt (bspw. mittels Einbettung von Preisinformationen in PARES)
- Es soll weitestmöglich der bestehende Gesetzesrahmen (insb. EG SVG und

- StKB Parkgebühren) genutzt werden
- Die Abgabesysteme sind einfach und verständlich auszugestalten hinsichtlich
 - räumliche Anwendungsbereiche und abgabepflichtige Parkflächen
 - Zeitpunkt und Dauer einer Abgabepflicht
 - Tarifstruktur und Aufteilung der Erträge
- Das Abgabesystem soll Einheitlichkeit herbeiführen und die Gleichbehandlung aller Nutzerinnen und Nutzer sicherstellen.
- Es sind im begründeten Fall flankierende Massnahmen vorzusehen.

In Umsetzung dieser Grundsätze und Richtungsentscheide wurden gemeinsam mit Projektgruppe und Lenkungsausschuss nutzungsdifferenziert je ein Lösungsvorschlag für die tagestouristische Parkierung von Personenwagen, Parkierung von Campern/Wohnmobilen sowie Parkierung von Cars entwickelt. Nachfolgend werden die z.H. der Standeskommission empfohlenen Lösungen im Detail beschrieben.

3 Lösungsvorschlag Parkierung Personenwagen

3.1 Übersicht

Tabelle 3 fasst das empfohlene System einer tagestouristischen Parkierungsabgabe für Personenwagen gemäss Richtungsentscheid des Lenkungsausschuss der Standeskommission zusammen.

Aspekt	Empfohlene Ausprägungen				
Räumlicher Anwendungsbereich	Gesamtes Kantonsgebiet			Überlastgebiete	
Abgabepflichtige Parkplätze	Öffentliche PP	PP touristische Anlagen	Wiesenparkplätze («Überlauf»)	Privat gross	
Gültigkeit	immer (365d)				
Zeitpunkt	immer				
Tarifstruktur zeitlich		Einheitstarif	Gratisstunden		
Preis				stark lenkend	
Vollzug			Eigentümer		
Technische Umsetzungsebene			Anlage		
Umsetzungsart		automatisch (Parkuhren, Schranken)			
Obligatorische Reservation					
Freiwillige Reservation		Anteile PP			
Reservationsgebühr				gebührenpflichtig, anrechenbar an PP-Gebühr	
Verteilung	Kanton (Abgaben TT, PARES, Lenkung)		Eigentümer (Anlage, Betrieb, Unterhalt)		
Aufwandsberechnung je PP				Normkostenmodell (nach Anlagetypen)	

Tabelle 3 Abgabesystem Parkierung Personenwagen

Nachfolgend werden die räumlichen und zeitlichen Festlegungen sowie die organisatorischen, regulatorischen, finanziellen und technischen Aspekte zur Umsetzung im Detail beschrieben.

3.2 Räumliche Festlegungen

3.2.1 Räumlicher Anwendungsbereich

Eckwert	Beschrieb
Gesamtes Kantonsgebiet ohne Überlast	Eine einheitliche tagestouristische Parkierungsabgabe ist im gesamten Kantonsgebiet zu leisten.
Überlastgebiete	– Überlastgebiete umfassen Teilgebiete aus dem Kantonsgebiet, in welchen aufgrund von Überlastproblematiken in der Parkierung eine zusätzliche Lenkung erfolgt. Überlastgebiete erlauben – Zuschläge auf die kantonsweite tagestouristische Parkierungsabgaben – Zusätzliche Lenkungsmassnahmen durch PARES – Überlastgebiet werden definiert über 1. einen Schwellenwert an Anzahl Tagen, an welchen die bestehende Parkkapazitäten nicht ausreichen 2. Nutzung von temporären, nicht befestigten und nicht-zonenkonformen Überlastparkflächen 3. Gebiete, in welchen Investitionen zur langfristigen Erweiterung der Parkkapazitäten aus öffentlichen Mitteln (Kanton, Bezirke, Abgabeverwendung tagestouristische Abgaben) getätigt wurden – Kriterium 1 und 2 führen in jedem Fall zu einem Überlastgebiet, Kriterium 3 nur in gleichzeitiger Erfüllung von Kriterium 1 oder Kriterium 2. – Die Überlastgebiete werden durch Standeskommission rechtsverbindlich festgelegt.
Rechtliche Erwägung	– Die Überlastgebiete werden durch die Landsgemeinde (EG SVG) oder die Standeskommission (StKB Parkgebühren) rechtsverbindlich festgelegt. – Art. 8 sowie 9/9a/9b StKB Parkgebühren ermöglichen eine räumliche Differenzierung durch verschiedene Gebührenkategorien. Aktuell sind diese im Anhang abschliessend definiert in Parkplätze A, B, C und D. Der StKB Parkgebühren wäre zu ergänzen.

Tabelle 4 Festlegungen räumlicher Anwendungsbereich

Hinweise

- Die Zweifacherfüllung von Kriterium 3 dient dazu, dass neue Parkflächen ausserhalb der Überlastgebiete (bspw. Parkierung Bahnhoftestelle Hirschberg) nicht ab Umsetzung als Überlastgebiete gelten.
- Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verfügen über die üblichen Rechtsmittel und politischen Instrumente, um gegen Entscheide von Landsgemeinde bzw. Standeskommission betreffend räumliche Zuweisung der Parkflächen vorzugehen.
- Die Frage der Zulässigkeit der Inanspruchnahme der Überlastgebiete (Zonenkonformität, Grundwasserschutz etc.) ist grundsätzlich für jede Fläche gesondert zu beurteilen.
- Die aktuellen Überlaufparkplätze am Fusse des Alpsteins werden innerhalb T2.1 mitberücksichtigt. Die dauerhafte Verwendung als Parkplatz ist in der Landwirtschaftszone nicht zonenkonform (Art. 16a RPG) und nicht standortgebunden (Art. 24 RPG). Die Erteilung einer anderen Ausnahmebewilligung nach Art. 24 ff. RPG (als eine Ausnahmebewilligung für eine standortgebundene Anlage) steht nicht zur Disposition. Hinzu kommt die Gewässerschutzproblematik. Die Standeskommission hat bei ihrem Entscheid zur Massnahme T4 beschlossen, dass Überlauf-PP mittelfristig nicht mehr genutzt werden können. Diesbezüglich ist bei der Aufnahme von entsprechenden Flächen in einen Erlass wie folgt zu argumentieren: Die tagestouristische Parkierungsabgabe

dient im Zusammenspiel mit dem PARES dem Zweck, die Beanspruchung von Überlauflächen zu reduzieren. Mittelfristiges Ziel der tages touristischen Parkierungsabgabe als Lenkungsabgabe ist es, von der Inanspruchnahme der nicht zonenkonformen Überlauflächen wegzukommen. Entsprechend sollen auch die generierten Mittel eingesetzt werden können, bspw. für den Bau eines Parkdecks in Wasserauen.

3.2.2 Abgabepflichtige Parkflächen

Eckwert	Beschrieb
PARES-Parkflächen	– Sämtliche in PARES eingebundene Parkflächen unterstehen per Gesetz der tages touristischen Parkierungsabgabe. – Die Bedingungen zur PARES-Einbindung werden im Rahmen von T2.2 durch die Standeskommission festgelegt
Öffentliche Parkplätze	– Sämtliche dauerhaften und nicht-dauerhaften Parkplätze im Grundeigentum der öffentlichen Hand (Kanton, Bezirke) unterstehen per Gesetz der tages touristischen Parkierungsabgabe. Das gilt ebenfalls für Parkflächen im Eigentum anderer öffentlich-rechtlicher Körperschaften (bspw. Korporationen) und Anstalten.
Parkplätze zu Freizeitanlagen oder zu touristischen Zwecken	– Sämtliche dauerhaften und nicht-dauerhaften Parkplätze, welche – direkt im Grundeigentum von Seilbahnunternehmen sind – oder sich in einem Überlastgebiet in Privateigentum befinden und nicht-privat genutzt werden dürfen. – ein allfälliger Schwellenwert wird im Rahmen von T2.2 durch die Standeskommission festgelegt unterstehen per Gesetz der tages touristischen Parkierungsabgabe.
Grosse Kundenparkplätze	– Sämtliche dauerhaften und nicht-dauerhaften Parkplätze zur Kundennutzung bei Parkflächen ab einer gewissen Grösse (z.B. grosse Detailhändler, grosse Hotelbetriebe) unterstehen per Gesetz der tages touristischen Parkierungsabgabe. Der Schwellenwert wird im Rahmen von T2.2 durch die Standeskommission festgelegt – Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren und Pflichten zur temporären Bereitstellung von Überlaufparkplätzen im Rahmen von kantonalen Nutzungsplänen, kleinräumige Gestaltungsplänen kann hiervon abgewichen werden.
Freiwillige Bewirtschaftung	– Parkflächen ohne gesetzliche tages touristische Abgabepflicht können eine solche freiwillig einführen, sofern hierbei die kantonal einheitlichen Regeln zur Anwendung kommen.
Rechtliche Erwägung	– Die abgabepflichtigen Parkfelder werden durch die Standeskommission rechtsverbindlich und mit dem üblichen Rechtsmittel versehen festgelegt. – Bei einer Verpflichtung zur Unterstellung von privaten Flächen ist eine gesetzliche Grundlage erforderlich, der StKB Parkgebühren reicht dazu nicht aus. Diesbezüglich wäre das EG SVG zu ergänzen oder ein eigenes Gesetz zu erlassen. – Art. 3 und Art. 4 StKB Parkgebühren sowie Anhang 1 ermöglichen den Einbezug aller öffentlichen und privaten Parkplätze.

Tabelle 5 Festlegungen abgabepflichtige Parkflächen

Hinweise

- Nicht-dauerhafte Parkplätze schliessen sämtliche unbefestigten Parkflächen (unabhängig von Zonenkonformität) mit ein
- Grosse Kundenparkplätze (Detailhandel, Gewerbe, Gastronomie) können während Öffnungszeiten als solche gekennzeichnet und bspw. mit einer Maximaldauer zur

Parkierung belegt werden. Damit hat der Kundenverkehr mit kurzer Parkdauer Vorrang vor Parkierung durch Tagestouristen mit langer Parkdauer. Ggf. kann gleichzeitiges Parkieren mit längerer Dauer zugelassen werden auf hierfür vorgesehen Parkfeldern mit Reservierungs- resp. Buchungspflicht. Entsprechende Regelungen bedürfen der Zustimmung des Kantons.

Flankierende Massnahmen

- Die Auflösung von blauen Zonen ist zu prüfen

3.3 Zeitliche Festlegungen

3.3.1 Gültigkeit

Eckwert	Beschrieb
Permanent	Die Abgabepflicht gilt auf per Gesetz abgabepflichtigen Parkflächen (siehe Kapitel 3.2 «Räumliche Festlegung») unverändert für das gesamte Kalenderjahr.
Temporär	Parkflächen ohne gesetzliche Abgabepflicht können freiwillig temporär tages-touristische Abgaben erheben. Die temporäre Abgabenerhebung basiert auf einem vorab zu definierenden Zeitraum, während dessen die kantonale Abgaberegulation gilt (inkl. tageszeitlichen Vorgaben).
Rechtliche Erwägung	— Es sind keine rechtlichen Anpassungen erforderlich. Sämtliche Abgabepflichten gemäss StKB Parkgebühren gelten ganzjährig.

Tabelle 6 Festlegungen Gültigkeit der Abgabepflicht

Hinweise

- Auf weitergehende zeitliche Differenzierungen (bspw. Saison, Spitzentage, Werkstage, Wochenende) ist zu verzichten. Gründe hierfür sind:
 - i Reduktion der Komplexität der Tarifstruktur zwecks einfacher Einführung, raschen Anpassungsmöglichkeiten und einfacher Vermittlung an Nutzerinnen und Nutzer
 - ii Unscharfe Zeitdefinition wie Saison und Spitzentage sind stark abhängig von äusseren Faktoren welche a) im langjährigen Verlauf schwankend und b) dem Wandel von Gesellschaft, Arbeitswelt etc. unterworfen sind

3.3.2 Tageszeit

Eckwert	Beschrieb
Permanent	Die Abgabepflicht gilt auf den hierfür vorgesehen Parkflächen (siehe Kapitel 3.2 «Räumliche Festlegung») konstant über alle Tages- und Nachtstunden hinweg.
Rechtliche Erwägung	– Zur Umsetzung wäre der StKB Parkgebühren anzupassen (Streichung der zeitlichen Beschränkung in Art. 8 Abs 1 für Kategorie A). – Art. 8 Abs. 1 StKB Parkgebühren definiert für Parkplätze A eine Gebührenpflicht von Montag bis Samstag von 08:00 bis 18:00 Uhr; Sonn- und Feiertage sind gebührenfrei. Unter Parkplätze A fallen derzeit fünf Parkplätze im Dorf Appenzell, darunter der Zielparkplatz und Brauereiparkplatz. Die zeitliche Einschränkung ist zu streichen.

Tabelle 7 Festlegungen abgabepflichtige Tageszeiten

Hinweise

- Bei der tagestouristischen Abgabe auf Parkierung und Kurtaxe auf Übernachtung handelt es sich um zwei unterschiedliche Abgaben resp. Abgabezwecke und unterschiedliche Subjekte mit Abgabepflicht. Übernachtungsgäste sind daher nicht von der tages-
touristischen Abgabe zu befreien, da die Parkierung auf Nicht-Kundenparkplätzen des Gastgewerbes resp. zugehörig zu Ferienwohnungen nicht direkt mit der Übernachtung in Verbindung steht.

3.4 Bewirtschaftung

3.4.1 Tarifstruktur

Eckwert	Beschrieb
Gratiszeit bei Parkbeginn	Für sämtliche gebührenpflichtigen Parkplätze kann bei Parkbeginn eine Gratiszeit gewährt werden.
Einheitstarife	– Einheitstarif 1: Kantonsgebiet ohne Überlast – Einheitstarif 2: Überlastgebiet – Einheitstarif 2 basiert auf dem Einheitstarif 1 inkl. höheren Zuschlägen auf der tages- touristischen Parkierungsabgaben sowie für zusätzliche Lenkungs- massnahmen (siehe auch Kapitel 3.2.1 «Räumlicher Anwendungsbereich»)
Täglicher Maximalbetrag	– Die Einführung eines Maximalbetrags ist möglich, wobei die Anzahl Stunden bis zum Erreichen des Maximums durch die StK festgelegt werden und für alle Flächen gleichermassen anzuwenden sind.
Rechtliche Erwägung	– Art. 8 und 9 StKB Parkgebühren legen fest, dass Parkplätze der Kategorie A, B und C zur Nutzung bis 90 Minuten gratis sind. Nach Art. 9b sind für Parkplätze der Kategorie D keine Gratisminuten vorgesehen. – Art. 6 Abs. 1 EG SVG sieht Gebühren in der Höhe von CHF 0.50 bis CHF 5.00 pro Stunde vor. Art. 8, 9, 9a und 9b StKB sieht Gebühren zwischen CHF 1.00 und CHF 5.00 pro Stunde vor. – Im Anhang zum StKB Parkgebühren werden die bestehenden Parkplätze den Kategorien zugewiesen – Zur Umsetzung müssen Art. 8, 9, 9a und 9b StKB Parkgebühren vereinheitlicht sowie der Anhang zum StKB Parkgebühren angepasst bzw. ergänzt werden.

Tabelle 8 Festlegungen Tarifstruktur

Hinweise

- Art. 6 Abs. 1 EG SVG sieht Gebühren von minimal CHF 0.50 vor; ohne die Möglichkeit eines Gratis-Zeitfensters. Der heutige StKB Parkgebühren “strapaziert” diese Regelung in den Art. 8, 9 und 9a. Dem Aspekt der Gratis-Minuten wäre im Rahmen einer Anpassung des EG SVG Rechnung zu tragen.
- Nicht-dauerhafte Parkplätze schliessen sämtliche Wiesenparkplätze (unabhängig von Zonenkonformität) mit ein.
- Grosse Kundenparkplätze können – sofern beispielsweise keine Reservation erforderlich ist – während der Ladenöffnungszeiten mit einer zeitlichen Beschränkung belegt werden, um den regulären Kundenverkehr mit kurzen Parkdauern nicht durch das Langzeitparkieren von Tagestouristinnen und Tagestouristen zu beeinträchtigen.
- Eine Übersicht zur Tarifstruktur von Destinationen welche ebenfalls hohe tagestouristische Spitzen aufweisen findet sich in Anhang A-5.

Flankierende Massnahmen

- Weiterführung von Monats- und Jahresparkkarten für einzelne Gebiete ist zu prüfen. Gegebenenfalls kann auch eine kantonale Parkkarten mit Gültigkeit für das gesamte Kantonsgebiet inkl. Überlastgebieten herauszugeben werden. Art. 5 StKB Parkgebühren legt aktuell die Zulässigkeit von Pauschalbewilligungen durch Tages-, Monats- oder Jahresbewilligung fest.

3.4.2 Abgabekomponenten und Verteilung

Gemäss Richtungsentscheid sollen die Preise eine lenkende Wirkung haben.

Eckwert	Beschrieb	Verwendung
Bereitstellung- und Unterhaltskosten	Kostenbasierte Abgeltung der Kosten zur Bereitstellung der Parkierungsinfrastruktur. Dies umfasst Investitionskosten sowie Unterhaltskosten für Erhalt und Erneuerung der Anlage. Die Bereitstellungskosten enthalten eine festzusetzende zulässig Nettorendite auf das investierte Kapital.	z.H. Anlageeigentümer zur Deckung dieser Kosten
Betriebs- und Vollzugskosten	Abgeltung der Kosten für den Anlagebetrieb und die Vollzugskosten für Inkasso, Kontrolle und Abrechnung von Lenkungsbeitrag PARES und tages touristischer Abgabe. Die Standeskommission kann eine Nettorendite auf Betriebs- und Vollzugskosten erlauben.	z.H. Anlagebetreiber z.H. Anlageeigentümer zur Deckung dieser Kosten
Technische Lenkung «PARES-Abgabe»	Anteilmässiger Beitrag an die jährlichen Kosten für das kantonsweite PARES.	zweckgebunden z.H. Kanton als Kausalabgabe
Tages touristische Abgabe	Zuschlag als tages touristische Abgabe mit Zweckbindung.	zweckgebunden z.H. Kanton als Kausalabgabe
Lenkungsabgabe	Differenz aus Gesamtpreis abzüglich einheitlicher TT-Abgabe, abzüglich einheitliche PARES-Abgabe, abzüglich typenspezifischen Normkosten Betrieb/Vollzug, abzüglich typenspezifischer Normkosten Bereitstellung/Unterhalt. Parkflächen mit höchstem Ausbaustandard führen zu keinen zusätzlichen Abgaben.	z.H. Kanton als Lenkungs- oder Lenkungskausalabgabe
Rechtliche Erwägung	– Festlegung Abgaben: Für den Teil, welcher über die bisherige Gebühr hinaus geht, ist eine gesetzliche Grundlage erforderlich. Art. 6 EG SVG ist zu ergänzen oder es ist ein eigenes Gesetz zu erlassen. Darin ist die Abgabe als Lenkungsabgabe zu bezeichnen und die maximale bzw. minimale Höhe festzulegen. – Festlegung Verteilung: Für die zusätzliche Abgabe ist die Verteilung zu regeln. Der Grundsatz ist dabei entsprechend Art. 6 Abs. 3 EG SVG im Gesetz zu regeln. Für Details kann der StKB Parkgebühren ergänzt werden. – Festlegung Normkostenmodelle	

Tabelle 9 Zusammensetzung Gesamtpreis

Hinweise

- Die Kostenermittlung von Bereitstellungs-, Unterhalts-, Betriebs- sowie Vollzugskosten soll auf Normkostenmodellen basieren. Folgende Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:
 - i Anlageeigenschaften hinsichtlich oberirdisch/unterirdisch, gedeckt/ungedeckt, dauerhaft/temporär, gedeckt/ungedeckt, befestigt/unbefestigt
 - ii Auslastungsgrade
 - iii Zulässige Nettorendite auf investiertes Kapital⁵, wobei zur einfachen Handhabung Renditesätze über mehrere Jahren hinweg unverändert fix gehalten werden sollen

⁵ Das durch den eidgenössischen Preisüberwacher derzeit angewendete Schätzmodell zur Empfehlung angemessener Parkgebühren geht derzeit von einer maximalen Nettorendite von 3.75 % aus. Basis hierfür bildet BGE 4A_554/2019 vom 26. Oktober 2020.

- Der BKP-Baukostenplan nach SN 506 500 weist die Normkosten zur Erstellung von sog «Parkinganlagen» in den Codes 266 und 366 detailliert aus

Flankierende Massnahmen

- Festlegung Normkostenmodelle, bspw. basierend auf standardisierten Baukostenplänen (BKP)

3.4.3 Umsetzungsorganisation

Eckwert	Beschrieb
Anlageeigentümer	Die Umsetzung (Inkasso, Kontrolle, Mahnung und Sanktionierung) liegt in der Zuständigkeit des Anlagebetreibers. Dieser hat hierbei die kantonalen Rechtsgrundlagen einzuhalten.
Rechtliche Erwägung	– Art. 2 StKB Parkgebühren weist den Vollzug dem Bezirk zu, mit der Möglichkeit (Beschluss Bezirksrat) zur teilweisen oder ganzen Abtretung an eine andere öffentlich-rechtliche Körperschaft für einen gemeinsamen Vollzug. – Gemäss Art. 4 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über die Ordnungsbussen (VOB, GS 311.010) können die Bezirke für den Vollzug von Ordnungsbussen im ruhenden Verkehr Hilfskräfte anstellen oder Dritte beauftragen (Auslagerung an Private). – Für den vollständigen Vollzug inkl. Sanktionierung durch die Grundeigentümer selbst wäre eine gesetzliche Grundlage erforderlich, wobei sich bei privaten Grundeigentümern grundsätzliche Fragen stellen (Gewaltmonopol des Staates, Vollzug staatlicher Aufgaben durch Private, Abgrenzung zum gerichtlichen Verbot). Diese wären im Gesetzgebungsprozess detailliert zu klären.

Tabelle 10 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Die Umsetzung kann auf Basis einer Vereinbarung auch auf Dritte übertragen werden.
- Ordnungsbussen dürfen nur durch die Polizei bzw. die Ordnungsdienste der Bezirke ausgesprochen werden. Die Auslagerung an private Unternehmen (bspw. Sicherheitsfirmen) ist nicht ausgeschlossen (vgl. Art. 4 Abs. 2 VOB). Davon zu unterscheiden ist die vollständige Delegation des Vollzugs an die Grundeigentümerin resp. den Grundeigentümer, bei welcher sich bei Privatpersonen grundsätzliche Fragen stellen.
- Bei einem von privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern im zivilrechtlichen Verfahren erwirkten gerichtlichen Verbot können lediglich Umtriebsentschädigungen erhoben werden.

Flankierende Massnahmen

- Bereitstellung von organisatorischen, administrativen und technischen Umsetzungshilfen durch den Kanton für eine einfache und einheitliche Umsetzung

3.4.4 Umsetzungseinheit und Technik

Eckwert	Beschrieb
Anlage	Als Umsetzungseinheit gilt die jeweilige Anlage. Sofern räumlich und technisch möglich, können Anlagen zu einer gebietsbezogenen Umsetzung zusammengefasst werden.
Automatisch	Die Umsetzung erfolgt automatisiert nach dem jeweiligen Stand der Technik.
Rechtliche Erwägung	– Es sind keine rechtlichen Anpassungen erforderlich.

Tabelle 11 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Die Technik für Inkasso soll verschiedene Zahlungsmöglichkeiten ermöglichen
- Der Stand der Technik ist in den Normkostenmodellen von Bereitstellungs-, Unterhalts-, Betriebs- sowie Vollzugskosten zu berücksichtigen, soweit dieser in einem festzulegenden Kostenspektrum liegt

Flankierende Massnahmen

- Verbindliche Festlegung von anzubietenden Zahlungsstandards nach jeweiligem Stand der Technik

3.4.5 Reservation

Eckwert	Beschrieb
Freiwillige Reservation	Reservationsmöglichkeiten sind zulässig. Der Entscheid über entsprechende Angebote liegt beim Anlagebetreiber.
Limitierte Anzahl	Die Anzahl Parkplätze mit Reservationsmöglichkeit je Parkfläche ist zu limitieren. Der Entscheid erfolgt im Rahmen des Projekts T2.2. Die Anzahl ist durch den Kanton zu genehmigen.
Dauerhaft	Reservationsmöglichkeiten gelten permanent, eine ausschliessliche Einführung auf ausgewählte Zeitfenster ist nicht vorgesehen.
PARES	Reservierungen müssen im offiziellen PARES-Portal erscheinen und abgewickelt werden können.
Kostenpflichtig	Die Reservation ist kostenpflichtig, kann teilweise an die Parkierungsabgabe angerechnet werden.
Rechtliche Erwägung	– Das EG SVG ist zu ergänzen; Details sind im StKB Parkgebühren oder in einem eigenen StKB zu regeln. – Für die erhobenen Gebühren gilt das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip.

Tabelle 12 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Reservationsmöglichkeiten bieten Touristinnen und Touristen eine verlässliche Planungsgrundlage und tragen zu einer geordneten Abwicklung bei
- Die Kostenpflicht für Reservierungen bezweckt die Reduktion von «No Shows»

Flankierende Massnahmen

- PARES ist mit einem einfach handhabbaren und informativen Reservationsmodul auszustatten

3.5 Simulation Mittelfluss

Die möglichen Mittelflüsse durch den empfohlenen Lösungsvorschlag zur Parkierung von Personenwagen werden nachfolgend simuliert. Die Modellrechnungen basieren auf einer Datenerhebung, in Zusammenarbeit mit Massnahme T2.2, bei den Bezirken sowie ergänzenden Daten und Annahmen. Zur Mittelflussrechnung sind folgende Annahmen zu treffen (Tabelle 13):

Annahme	Beschrieb / Informationsquelle	Wertannahme Simulation
Mengengerüst		
Gebührenpflichtige Parkfelder	– Erhebung T2.2 gemäss Angaben Kanton und Bezirke sowie eigene Begehung – Unterscheidung nach «Kantonsgebiet ohne Überlast» und «Überlastgebiet»	Summe aller PP. Besucherparkflächen für das Gastgewerbe wurden ausgeschlossen. Auch unbefestigte und temporäre Flächen wurden eingeschlossen. – Überlastgebiet: 1'865 PP – Kantonsgebiet ohne Überlast: 2'209 PP
Parkvorgänge	– Auswertungen bewirtschaftete Parkplätze – Zählungen durch Bezirk Appenzell – Schätzungen mit Unterstützung Bezirke	Annahme von 3 Neubesetzungen der Parkplätze. Beispiel: – Parkfläche Kapazität: 100 – Ø Auslastung: 25 % / 25 Fahrzeuge. – Anzahl Parkiervorgänge: 75/d
Mittlere Parkdauer	– Auswertungen bewirtschaftete Parkplätze (Wasserauen, Erstbühl, Jakobsbad) – Schätzungen mit Unterstützung Bezirke	Berechnung sofern verfügbar und Ableitung aus Schätzungen und Messungen auf weitere Parkplätze. – Ø Parkdauer Jakobsbad 3.5 h – Ø Parkdauer Wasserauen und Erstbühl: 2.5 h
Wertgerüst		
Preis pro Stunde	– Aggregierter Gesamtpreis = Preis für Nutzerinnen und Nutzer	Annahme zur künftigen Festlegung sowie gesetzliche Zulässigkeit gemäss EG SVG Art. 6 Abs. 1. – Überlastgebiet: 1.50 CHF/h – Kantonsgebiet ohne Überlast: 1 CHF/h
Gratiszeit	– Annahme über Anzahl Minuten Gratisparkierung ab Parkstart	Annahme zur künftigen Festlegung sowie Anwendung gemäss StKB Parkgebühren: 90 min. – Zählung inkl. Preis pro Stunde beginnt nach Ablauf der Gratiszeit.
Abgabe an Eigentümer	– Aggregierte Kosten Bereitstellungs- und Unterhaltskosten (inkl. rechtlich zulässige Nettoendite) – Betriebs- und Vollzugskosten (inkl. rechtlich zulässige Nettoendite)	Annahme Kosten getroffen aufgrund räumlicher Lage Parkfläche und infrastruktureller Ausstattung (insb. Befestigung sowie mit/ohne Überdachung). Mittelwerte

Annahme	Beschrieb / Informationsquelle	Wertannahme Simulation
	– Anpassung an Verfügbarkeit der Parkfläche	über alle Parkflächen: – Kantonsgebiet ohne Überlast: 119 CHF/a je PP – Überlastgebiete: 92 CHF/a je PP Zzgl. Nettorendite: 3.75 % Die Jahreskosten werden auf die angenommene Anzahl Nutzungsstunden bezogen: je höher die Auslastung, desto niedriger fallen die Bereitsstellungs-, Unterhalts-, Betriebs- und Vollzugskosten je parkierte Stunde aus.
Tagestouristische Abgabe	– In Anlehnung an Tfv Art. 4 (Kurtaxe 2.50 CHF/Übernachtung)	– 0.25 CHF/h Kantonsgebiet ohne Überlast – 0.50 CHF/h Überlastgebiete
PARES-Abgabe	– Kostenschätzungen PARES gemäss Massnahme T2.2 – Anteilsberechnung je angenommene Parkstunde	– Max. 150 TCHF/a gemäss aktuellen Annahmen T2.2 – entspricht gemäss geschätztem Mengengerüst etwas mehr als 0.15 CHF/h
Lenkungsabgabe	– Berechnete Differenz Preis pro Stunde abzüglich aggregierter Kosten und Abgaben	– Berechnet aufgrund gesetzten Gesamtpreisen

Tabelle 13 Annahmen Mengen- und Wertgerüst Mittelflüsse Parkierung Personenwagen

Das Mittelflussmodell mit Möglichkeit zur Anpassung der Kennwerte sowie Annahmen in Mengen- und Wertgerüst liegt als standardisiertes MS Power BI z.H. des Kantons vor. Abbildung 3 zeigt die Benutzeroberfläche und den dargestellten Output des Modells für das Kantonsgebiet ohne Überlastgebiete. Modell, Oberfläche und Output für die Überlastgebiete sind identisch unter Verwendung von abweichenden Annahmen.

Zur Simulation wurden für die Überlastgebiete sämtliche Parkplätze in Brülisau und in der Wasserauen angenommen. Die Parkplätze im Gebiet Jakobsbad weisen nach aktuellen Zahlen nicht auf eine regelmässige Überlast hin und werden dem übrigen Kantonsgebiet ohne Überlast zugeschlagen.

Geldfluss Kantonsgebiet ohne Überlast

Im restlichen Kantonsgebiet werden alle Parkflächen berücksichtigt, die nicht in Wasserauen oder Brülisau liegen. Private Besucherparkplätze (bspw. für Restaurantbetriebe) werden ausgeschlossen.

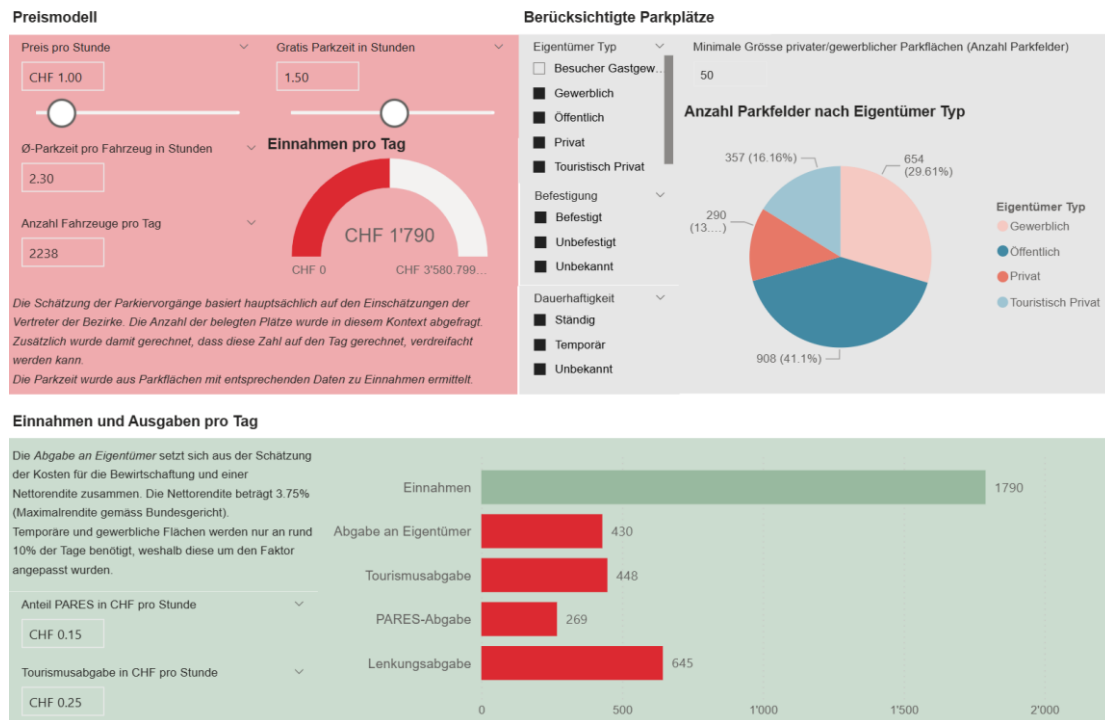


Abbildung 3 Benutzeroberfläche und Output Mittelflussmodell Gesamtes Kantonsgebiet ohne Überlastgebiete

Abbildung 4 und Abbildung 5 zeigen Simulationsrechnung betreffend die erwarteten jährlichen Erträge aus der Lenkungsabgabe in Abhängigkeit des gesetzten Gesamtpreis je Stunde zur Parkierung inkl. direkten Parkierungskosten, tages touristische Abgabe, PARES-Abgabe und Lenkungsabgabe. Der derzeit zulässige Gesamtpreis liegt zwischen 0.50 CHF/h und 5.00 CHF/h (EG SVG Art. 6 Abs. 1). Die weiteren getroffenen Annahmen werden im Abbildungstext aufgeführt. Es wurde die gleiche Skalierung in geschätzte TCHF pro Jahr für direkte Parkierungsabgabe z.H. Eigentümer und/oder Betreiber, PARES-Abgabe, tages touristische Abgabe und Lenkungsabgabe gewählt.

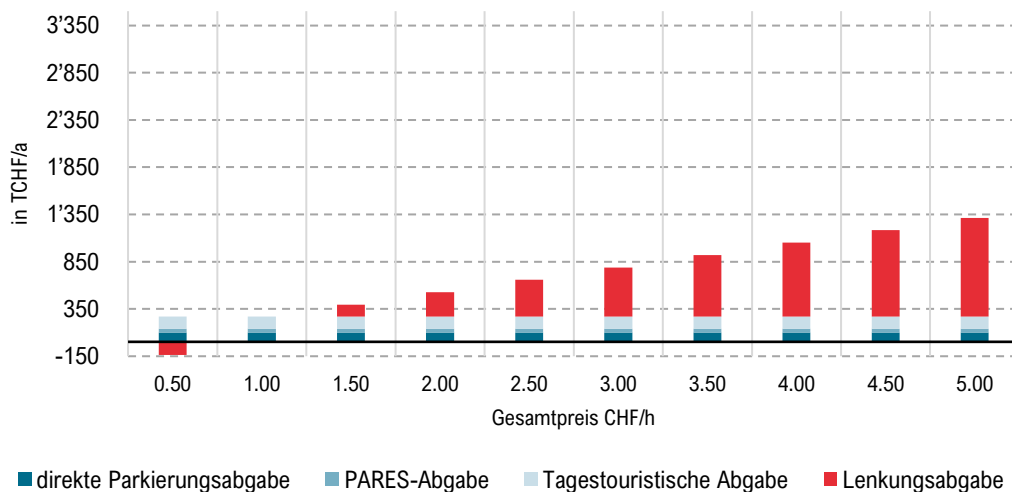


Abbildung 4 Geschätzte jährliche Parkierungsabgabe nach Aufteilung in Überlastgebieten bei unterschiedlichen, gesetzlich zulässigen Gesamtpreisen CHF/h. Weitere Annahmen: Gratisparkzeit ab Ankunft 1.5 h, PARES-Abgabe 0.15 CHF/h, tagestouristische Abgabe 0.50 CHF/h, Anzahl Fahrzeuge pro Tag 554, mittlere Parkdauer 2.8 h

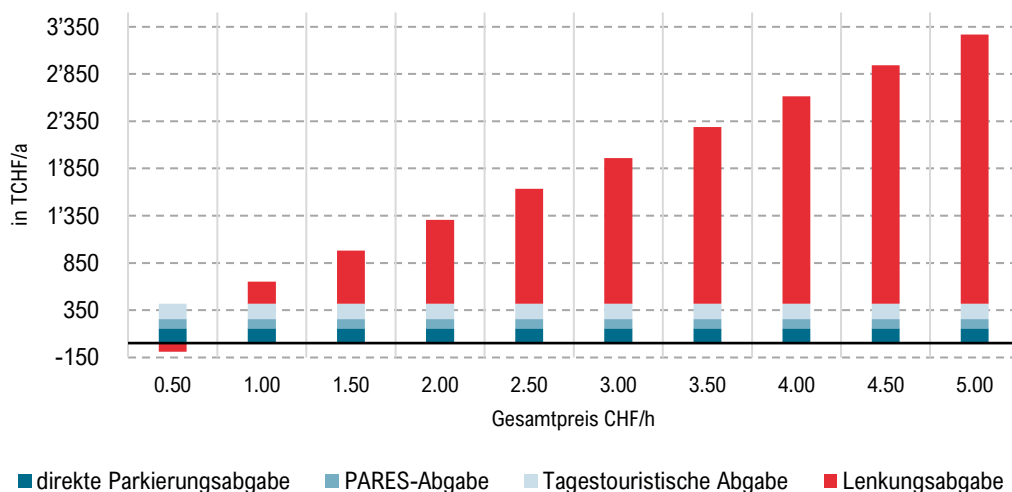


Abbildung 5 Geschätzte jährliche Parkierungsabgabe nach Aufteilung im übrigen Kantonsgebiet ohne Überlast bei unterschiedlichen, gesetzlich zulässigen Gesamtpreisen CHF/h. Weitere Annahmen: Gratisparkzeit ab Ankunft 1.5 h, PARES-Abgabe 0.15 CHF/h, tagestouristische Abgabe 0.25 CHF/h, Anzahl Fahrzeuge pro Tag 2'238, mittlere Parkdauer 2.3 h

Die Abbildungen zeigen, dass bei einem Stundenpreis von 0.50 CHF keine Lenkungsabgaben anfallen. Es entsteht faktisch eine Unterdeckung, indem entsprechende Preise nicht zur Deckung von Parkierungskosten, tagestouristischer Abgabe und PARES-Abgabe ausreichen. Die Schwellen hin zu einer Überdeckung im Sinne einer verhaltensbeeinflussenden Lenkungsabgabe (rote Säulen) liegt für die Überlastgebiet bei ≈ 0.75 CHF/h, für das übrige Kantonsgebiet ohne Überlast bei ≈ 1.00 CHF/h.

Mit den getroffenen Annahmen ergeben sich Schätzungen, wonach beim derzeit maximal zulässigen Preis pro Stunde von 5 CHF insgesamt knapp 3.9 Mio. CHF reine Lenkungsabgabe anfallen. Die Abgaben aus den Überlastgebieten betragen jeweils rund $\frac{1}{4}$, der übrige Betrag stammt aus dem Kantonsgebiet ohne Überlast. Zusätzlich zur Lenkungsabgabe

kommen basierend auf den aktuellen Annahmen rund 140'000 CHF Einnahmen für PARES und knapp 300'000 CHF aus der tagestouristischen Abgabe hinzu.

Die gleichzeitig erwirtschafteten tagestouristischen Abgaben sowie PARES-Abgaben sind konstant, da diese als Fixkosten je parkierte Stunde in den Gesamtpreis integriert werden und daher von der Anzahl parkierter Stunden und nicht von deren Gesamtpreis abhängen. Tabelle 14 und Tabelle 15 enthalten eine detaillierte Zusammenstellung der erwarteten Erträge für ausgewählte Gesamtpreise bei gleichen Annahmen.

Preismodell Überlastgebiet		Gesamtpreis											
		1.00 CHF/h		1.50 CHF/h		2.00 CHF/h		3.00 CHF/h		4.00 CHF/h		5.00 CHF/h	
		TCHF	Anteil	TCHF	Anteil	TCHF	Anteil	TCHF	Anteil	TCHF	Anteil	TCHF	Anteil
Einnahmen total		263	100 %	394	100 %	526	100 %	789	100 %	1'051	100 %	1'314	100 %
Abgabe an PP-Eigentümer		100	38 %	100	25 %	100	19 %	100	13 %	100	10 %	100	8 %
Kanton	PARES Abgabe	39	15 %	39	10 %	39	7 %	39	5 %	39	4 %	39	3 %
	Tagestouristische Abgabe	131	50 %	131	33 %	131	25 %	131	17 %	131	12 %	131	10 %
	Lenkungsabgabe	-7*	-3 %	124	31 %	256	49 %	519	66 %	781	74 %	1'044	79 %

*bei diesem Preis übersteigt die Summe von Parkierungskosten ganz knapp, PARES-Abgabe und tagestouristische Abgaben den Gesamtpreis, es liegt eine Unterdeckung inkl. fehlender Lenkung vor

Tabelle 14 Anteile der Abgaben für verschiedene Preisniveaus. Preismodell Überlastgebiete.

Preismodell Kantonsgebiet ohne Überlast		Gesamtpreis											
		1.00 CHF/h		1.50 CHF/h		2.00 CHF/h		3.00 CHF/h		4.00 CHF/h		5.00 CHF/h	
		TCHF	Anteil	TCHF	Anteil	TCHF	Anteil	TCHF	Anteil	TCHF	Anteil	TCHF	Anteil
Einnahmen total		653	100 %	980	100 %	1'307	100 %	1'960	100 %	2'614	100 %	3'267	100 %
Abgabe an PP-Eigentümer		157	24 %	157	16 %	157	12 %	157	8 %	157	6 %	157	5 %
Kanton	PARES Abgabe	98	15 %	98	10 %	98	7 %	98	5 %	98	4 %	98	3 %
	Tagestouristische Abgabe	163	25 %	163	17 %	163	12 %	163	8 %	163	6 %	163	5 %
	Lenkungsabgabe	235	36 %	562	57 %	889	68 %	1'542	79 %	2'196	84 %	2'849	87 %

Tabelle 15 Anteile der Abgaben für verschiedene Preisniveaus. Preismodell Kantonsgebiet ohne Überlast.

3.6 Empfehlungen der Projektgruppe und der externen Beratung an die Standeskommission

Zur Umsetzung und Vollzug einer tagestouristischen Parkierungsgabe wird folgendes empfohlen:

- *Räumlicher Anwendungsbereich:* Gesamter Kanton (innerer und äusserer Landesteil) in Unterscheidung nach Überlastgebieten und Kantonsgebiet ohne Überlast
- *Abgabepflichtige Parkflächen:* Alle dauerhaften und nicht-dauerhaften Parkflächen, deren Anzahl Parkplätze einen durch die Standeskommission im Rahmen von T2.2 festzulegenden Schwellenwert überschreitet
- *Zeitpunkt und Dauer:* Die Abgabepflicht soll ganzjährig unverändert gelten und tritt mit jeder Ankunft ein
- *Abgabenhöhe:* Es sollen zwei Einheitstarife (Überlastgebiete und Kantonsgebiet ohne Überlast) festgesetzt werden. Diese richten sich an den gesetzlich zulässigen Parkierungsabgaben gemäss EV SVG Art. 6 Abs. 1 aus. Empfohlen werden zur Einführung folgende Parkierungsabgaben:
 - Tarif übriges Kantonsgebiet: 2 CHF/h, maximal 15 CHF pro Tag
 - Tarif Überlastgebiet: 4 CHF/h, maximal 30 CHF pro Tag
- *Verwendung der Abgabe:* Die tagestouristische Abgabe soll wie folgt verwendet werden
 - Deckung von Bereitstellungs- und Unterhaltskosten
 - Deckung von Betriebs-, Vollzugs- und Umsetzungskosten
 - fixe PARES-Abgabe zur Finanzierung eines technischen Parkleit- und Reservationssystem (PARES)
 - fixe tagestouristische Abgabe mit Zweckbindung
 - Lenkungsabgabe (mit oder ohne Zweckbindung)
- *Kostenschätzungen:* Die zulässigen Kosten für Bereitstellung, Unterhalt, Betrieb und Vollzug sollen mittels Normkosten zuzüglich Zuschlag an zulässiger Nettorendite durch die Standeskommission verbindlich festgelegt werden
- *Umsetzung und Vollzug:* Die Zuständigkeit zur Umsetzung gemäss gesetzlichen Vorgaben und nach Stand der Technik soll bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern liegen. Der Abgabevollzug sowie Aufbau, Unterhalt und Betrieb von PARES obliegt dem Kanton.
- *Flankierende Massnahmen:* Das JPMD soll gemäss den gegebenen Hinweisen flankierende Massnahmen ausarbeiten hinsichtlich zulässiger Gratisparkzeit, pauschalbe-preisten Dauerparkkarten, Ausnahmeregelungen und Einschränkungen für Kundenparkplätze für Detailhandel, Gewerbe und Gastronomie

4 Lösungsvorschlag Parkierung Campingtourismus

4.1 Übersicht

Tabelle 16 fasst den empfohlenen Lösungsvorschlag einer Parkierungsabgabe für Campingtourismus zusammen. Das Abgabesystem basiert auf dem Entscheid der Standeskommission «Campingtourismus» vom 1. April 2025 sowie im Rahmen von T2.1 vorgenommenen Abklärungen.

Aspekt	Geprüfte Ausprägungen				
Räumlicher Anwendungsbereich	Gesamtes Kantonsgebiet				
Abgabepflichtige Parkplätze	Öffentliche PP	PP touristische Anlagen	Wiesenparkplätze («Überlauf»)	Privat gross	Privat klein (bspw. <15 PP)
Gültigkeit	immer				
Zeitpunkt	immer				
Tarifstruktur zeitlich		Einheitstarif			
Preis				stark lenkend	
Vollzug	Kanton	Bezirke	Eigentümer		
Technische Umsetzungsebene			Anlage		
Umsetzungsart		automatisch (Parkuhr, Schranken)	analog (insb. Kontrollen)		
Obligatorische Buchung	alle PP				
Buchungsgebühr	in Gesamtabgabe enthalten				
Verteilung	Kanton (Tourismusabgabe, PARES, Lenkung)		Eigentümer (Anlage, Betrieb, Unterhalt)		
Aufwandsberechnung je PP		Vollkostenmodell je Anlage (bspw. Mittelwerte 5 Jahre)			

Tabelle 16 Abgabesystem Parkierung Campingbusse zur Übernachtung

4.2 Sachlicher Geltungsbereich

Im kantonalen, wie auch im nationalen Recht fehlt eine einheitliche Legaldefinition zur Abgrenzung zwischen «Campieren» und «Parkieren» (vgl. Anhang A-4). Während das

kantonale Recht von Wohnwagen, Wohnmobilen und Zelten spricht, verwendet das Bundesrecht im Rahmen der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) die Begriffe Wohnmotorwagen und Wohnanhänger. Dort wird ein Fahrzeug als Wohnmotorwagen eingestuft, wenn mindestens drei Viertel des Fahrzeugvolumens als Wohnraum und für den Personentransport eingerichtet sind.

Diese sogenannte $\frac{3}{4}$ -Regel ist für die Praxis der Parkraumbewirtschaftung untauglich, da sich der Innenausbau eines Fahrzeugs von aussen nicht zuverlässig beurteilen lässt. Darüber hinaus nutzen viele Personen multifunktionale Fahrzeuge, etwa Kleinbusse, die werktags gewerblich und am Wochenende zum Übernachten verwendet werden. Auch hybride Nutzungen innerhalb eines Aufenthalts – etwa Parkieren ohne Übernachtung tagsüber und Campieren nachts – erschweren eine klare Abgrenzung. Zu denken ist sodann an Fahrzeuge mit Dachzelt zur Übernachtung, welche nicht unter die $\frac{3}{4}$ -Regel fallen.

Um einen einheitlichen Vollzug sicherzustellen, wird im kantonalen Recht auf die Einführung neuer technischer Begriffe verzichtet. Stattdessen wird auf bewährte und allgemein verständliche Kategorien zurückgegriffen: Wohnwagen, Wohnmobile und Zelte. Die konkrete Umschreibung oder Präzisierung dieser Begriffe kann – bei Bedarf – in einem Ständekommissionsbeschluss oder einem Vollzugshandbuch erfolgen und so flexibel an veränderte Umstände angepasst werden.

Für die Anwendung der Parkierungsabgabe gilt folgende funktionale Definition:

Als Camper im Sinne dieser Regelung gelten Fahrzeuge, bei denen eine bewusste Übernachtung im öffentlichen Raum erfolgt – unabhängig vom Fahrzeugtyp oder dessen technischer Ausstattung.

Diese Abgrenzung orientiert sich am tatsächlichen Nutzungsverhalten und erlaubt eine pragmatische Differenzierung zwischen Nicht-Campers, die lediglich parkieren, und Campers, die den öffentlichen Raum zum Übernachten nutzen. Damit wird ein sachlich angemessener und vollzugsfähiger Geltungsbereich geschaffen.

4.3 Räumliche Festlegungen

4.3.1 Räumlicher Anwendungsbereich

Eckwert	Beschrieb
Gesamtes Kantonsgebiet	Eine einheitliche Parkierungsabgabe zur Übernachtung ist im gesamten Kantonsgebiet zu leisten.
Rechtliche Erwägung	– Art. 6 EG SVG kann herangezogen werden. – Zu klären ist das Verhältnis zur Campingverordnung in Bezug auf die Abgrenzung Parkierung / Campieren gemäss Art. 6 Abs. 1 Campingverordnung.

Tabelle 17 Festlegungen räumlicher Anwendungsbereich

Hinweise

- Camping ist heute grundsätzlich nur auf den dazu ausgeschiedenen Campingplätzen zulässig. Das gelegentliche Aufstellen von einzelnen Wohnwagen und Zelten ausserhalb bewilligter Campingplätze darf die Dauer eines Monats pro Jahr nicht überschreiten (Art. 4 Abs. 1 Campingverordnung)
- Das Baugesetz sieht in Art. 25 Abs. 1 BauG Campingzonen vor. Gemäss Art. 32 BauG dienen Campingzonen als Standorte für das länger dauernde Aufstellen von Wohnwagen, Wohnmobilen oder Zelten, welches nur innerhalb dieser Zonen gestattet ist. Dem Zonenzweck dienende Bauten sind zulässig. Grundsätzlich ist Campen und Zelten raumplanungsrechtlich ausschliesslich in Campingzonen zulässig. Unter Umständen wäre diese Regelung anzupassen

4.3.2 Buchungs- und abgabepflichtige Parkflächen

Die Übernachtung in Campingbussen ausserhalb der beiden offiziellen Campingplätze (derzeit Camping Eischen Appenzell und Camping Jakobsbad) ist nur auf speziell hierzu gekennzeichneten und mit zusätzlicher Infrastruktur versehenen Parkflächen zulässig.

Eckwert	Beschrieb
Gekennzeichnete Parkflächen	Ausschliesslich zulässige Parkflächen (inkl. Zusatzinfrastruktur) in öffentlichem und privatem Grundeigentum.
Buchungspflicht	Zur Parkierung (Tag und Nacht) auf den ausschliesslich zulässigen Parkflächen (inkl. Zusatzinfrastruktur) ist buchungspflichtig. Die Buchung kann jederzeit im Voraus oder direkt bei freier Verfügbarkeit getätigt werden.
Rechtliche Erwägung	– Die abgabepflichtigen Parkfelder werden durch die Standeskommission rechtsverbindlich und mit üblichen Rechtsmitteln versehen festgelegt. – Unter Umständen Anpassungen im Baugesetz bzw. der Campingverordnung erforderlich (vgl. 4.3.1).

Tabelle 18 Festlegungen buchungs- und abgabepflichtige Parkflächen

Hinweise

- Vgl. die Hinweise zum räumlichen Anwendungsbereich. Frage ist, ob dies in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zulässig ist
- Einzelparkplätze bspw. bei Landwirtschaftsbetrieben sind im System miteinzuschliessen. Betreiberinnen und Betreiber können ein Gesuch auf Systemaufnahme mit Nachweis über Infrastruktur und Umsetzung zur Abgabenerhebung beim Kanton einreichen. Die Frage der Zonenkonformität ist mit dem Amt für Raumentwicklung zu klären und nicht Teil der vorliegenden Abklärung
- Es soll eine Buchungspflicht gelten mit Buchungsmöglichkeiten online, vor Ort (d.h. bspw. über Kassaautomat) oder über Touristeninformation (auch telefonisch)

Flankierende Massnahmen

- Festlegen der Anforderungen an Zusatzinfrastruktur
- Entwicklung mehrsprachiges Reservationssystem

4.4 Zeitliche Festlegungen

4.4.1 Gültigkeit und Dauer

Eckwert	Beschrieb
Permanent	Eine einheitliche Parkierungsabgabe zur Übernachtung auf den hierfür vorgesehen, buchungspflichtigen Parkflächen (siehe Kapitel 4.2 «Räumliche Festlegung») unverändert für das gesamte Kalenderjahr zu jeder Stunde.
Rechtliche Erwägung	– Art. 6 EG SVG kann herangezogen werden. – Zu klären ist das Verhältnis zur Campingverordnung in Bezug auf die Abgrenzung Parkierung / Campieren gemäss Art. 6 Abs. 1 Campingverordnung.

Tabelle 19 Festlegungen Gültigkeit und Dauer

Hinweise

- Auf weitergehende zeitliche Differenzierungen (bspw. Saison, Spitzentage, Werktage, Wochenende) ist zu verzichten. Gründe hierfür sind:
 - i Reduktion der Komplexität von Tarifstruktur zwecks einfacher Einführung, raschen Anpassungsmöglichkeiten und einfacher Vermittlung an Nutzerinnen und Nutzer
 - ii Unscharfe Zeitdefinition wie Saison und Spitzentage sind stark abhängig von äusseren Faktoren welche a) im langjährigen Verlauf schwanken und b) dem laufenden Wandel von Gesellschaft, Arbeitswelt etc. unterworfen sind

4.5 Bewirtschaftung

4.5.1 Tarifstruktur

Eckwert	Beschrieb
Einheitstarif	Für die Parkierung auf den hierfür vorgesehenen, buchungspflichtigen Parkflächen ausserhalb der Nachtstunden gilt ein einheitlicher Tarif ab der ersten Minute.
Übernachtungspauschale	Für die Übernachtung auf den hierfür vorgesehenen, buchungspflichtigen Parkflächen gilt ein einheitlicher Tarif. Der Tarif ist pauschal für die festzulegenden Nachtstunden zu entrichten.
Rechtliche Erwägung	– Art. 6 Abs. 1 EG SVG kann als Grundlage dienen; ist u.U. anzupassen.

Tabelle 20 Festlegungen Tarifstruktur

4.5.2 Abgabekomponenten und Verteilung

Gemäss Richtungsentscheid sollen die Preise eine lenkende Wirkung haben.

Eckwert	Beschrieb	Verwendung
Bereitstellung- und Unterhaltskosten	Kostenbasierte Abgeltung der Kosten zur Bereitstellung der Parkierungsinfrastruktur. Dies umfasst Investitionskosten sowie Unterhaltskosten für Erhalt und Erneuerung der Anlage inkl. der Zusatzinfrastruktur. Die Bereitstellungskosten enthalten eine festzusetzende zulässig Nettorendite auf das investierte Kapital.	z.H. Anlageeigentümer zur Deckung dieser Kosten
Betriebs- und Vollzugskosten	Abgeltung der Kosten für den Anlagebetrieb und die Vollzugskosten für Inkasso, Kontrolle und Abrechnung von Lenkungsbeitrag PARES und Tourismusabgabe. Die Standeskommission kann für nicht-öffentliche Parkflächen einen Gewinnzuschlag auf Anlagebetriebs- und Vollzugskosten erlauben.	z.H. Anlagebetreiber z.H. Anlageeigentümer zur Deckung dieser Kosten
Lenkungsbeitrag PARES	Anteilmässiger Beitrag an die jährlichen Kosten für das kantonsweite PARES.	zweckgebunden z.H. Kanton als Kausalabgabe
Tourismusabgabe	Zuschlag Tourismusabgabe «Camper» mit Zweckbindung.	zweckgebunden z.H. Kanton als Kausalabgabe
Lenkungsabgabe	Differenz aus Gesamtpreis abzüglich einheitliche Tourismusabgabe, abzüglich einheitliche PARES-Abgabe, abzüglich typenspezifischen Normkosten Betrieb/Vollzug, abzüglich typenspezifische Normkosten Bereitstellung/Unterhalt. Parkflächen mit höchsten Ausbaustandard führen zu keinen zusätzlichen Gewinnen	z.H. Kanton als Lenkungs- oder Lenkungskausalabgabe
Rechtliche Erwägung	– Festlegung Abgaben und Bezeichnung sowie Abgabenhöhen: Art. 6 Abs. 1 EG SVG ist anzupassen bzw. zu ergänzen. Unter Umständen kann die Frage in der Campingverordnung geregelt werden. Diesbezüglich stellen sich weitere Fragen, bspw. ob die Regelung auf Verordnungsstufe ausreicht. – Für eine zusätzliche Abgabe ist die Verteilung zu regeln. Der Grundsatz ist entsprechend Art. 6 Abs. 3 EG SVG im Gesetz zu regeln. Für Details kann der StKB Parkgebühren oder die Campingverordnung ergänzt werden. – Festlegung Normkostenmodelle	

Tabelle 21 Zusammensetzung Gesamtpreis

Hinweise

- Die Kostenermittlung von Bereitstellungs-, Unterhalts-, Betriebs- sowie Vollzugskosten soll auf Normkostenmodellen basieren. Folgende Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:
 - i Auslastungsgrade
 - ii Zusatzinfrastruktur
 - iii Zulässige Nettorendite auf investiertes Kapital⁶, wobei zur einfachen Handhabung Renditesätze über mehrere Jahre hinweg unverändert fix gehalten werden sollen

⁶ Das durch den eidgenössischen Preisüberwacher derzeit angewendete Schätzmodell zur Empfehlung angemessener Parkgebühren geht derzeit von einer maximalen Nettorendite von 3.75 % aus. Basis hierfür bildet BGE 4A_554/2019 vom 26. Oktober 2020.

- Der BKP-Baukostenplan nach SN 506 500 weist die Normkosten zur Erstellung von sog «Parkinganlagen» in den Codes 266 und 366 detailliert aus. Normkosten für Zusatzinfrastruktur sind gemäss infrastrukturellen Vorgaben zu klären
- Die Technische Lenkung «PARES-Abgabe» wird insbesondere für den Betrieb eines Buchungssystems entrichtet

Flankierende Massnahmen

- Festlegung infrastrukturelle Anforderungen
- Festlegung Normkostenmodelle, bspw. basierend auf standardisierten Baukostenplänen (BKP)
- Implementierung Buchungssystem

4.5.3 Umsetzungsorganisation

Eckwert	Beschrieb
Anlageeigentümer	Die Umsetzung (Inkasso, Kontrolle, Mahnung) liegt in der Zuständigkeit des Anlageeigentümers. Dieser hat hierbei die kantonalen Rechtsgrundlagen einzuhalten.
Sanktionierung	Sanktionierung mittels Ordnungsbussen und Wegweisungen ist Aufgabe von Polizei und/oder Ordnungsdienst
Rechtliche Erwägung	– Art. 2 StKB Parkgebühren weist den Vollzug dem Bezirk zu, mit der Möglichkeit (Beschluss Bezirksrat) zur teilweisen oder ganzen Abtretung an eine andere öffentlich-rechtliche Körperschaft für einen gemeinsamen Vollzug. – Gemäss Art. 4 Abs. 2 Satz 2 VOB können die Bezirke für den Vollzug von Ordnungsbussen im ruhenden Verkehr Hilfskräfte anstellen oder Dritte beauftragen (Auslagerung an Private). – Für den Vollzug inkl. Sanktionierung durch die Grundeigentümer selbst wäre eine gesetzliche Grundlage erforderlich, wobei sich bei privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer grundsätzliche Fragen stellen (Gewaltmonopol des Staates, Vollzug staatlicher Aufgaben durch Private, Abgrenzung zum gerichtlichen Verbot). Diese wären im Gesetzgebungsprozess detailliert zu klären.

Tabelle 22 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Ordnungsbussen dürfen nur durch die Polizei bzw. die Ordnungsdienste der Bezirke ausgesprochen werden. Die Auslagerung an private Unternehmen (bspw. Sicherheitsfirmen) ist nicht ausgeschlossen (vgl. Art. 4 Abs. 2 VOB). Davon zu unterscheiden ist die vollständige Delegation des Vollzugs an die Grundeigentümerin resp. den Grundeigentümer, bei welcher sich bei Privatpersonen grundsätzliche Fragen stellen.
- Bei einem gerichtlichen Verbot, erwirkt durch private Grundeigentümer, können nur Umtriebsentschädigungen erhoben werden

Flankierende Massnahmen

- Bereitstellung von organisatorischen, administrativen und technischen Hilfsmitteln durch den Kanton für eine einfache und einheitliche Umsetzung

4.5.4 Umsetzungseinheit und Technik

Eckwert	Beschrieb
Anlage	Als Umsetzungseinheit gilt die jeweilige Anlage. Sofern räumlich und technisch möglich, können Anlagen zu einer gebietsbezogenen Umsetzung zusammengefasst werden.
Automatisch	Die Umsetzung erfolgt automatisiert mittels Parkuhr (analog oder digital) oder physischen Schranken.
Rechtliche Erwägung	– Es sind keine rechtlichen Anpassungen erforderlich.

Tabelle 23 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Die Technik für das Inkasso soll verschiedene Zahlungsmöglichkeiten ermöglichen (Parkuhr, Web-Applikation, Twint, etc.)
- Stand der Technik ist in Normkostenmodellen von Bereitstellungs-, Unterhalts-, Betriebs- sowie Vollzugskosten zu berücksichtigen resp. kann auch steuernd wirken

Flankierende Massnahmen

- Verbindliche Festlegung von anzubietenden Zahlungsstandards nach jeweiligem Stand der Technik

4.5.5 Buchung und Reservation

Eckwert	Beschrieb
Obligatorische Buchung	Die Übernachtung in Campingbussen auf den hierfür vorgesehenen Flächen unterliegt einer Buchungspflicht. Die Buchung kann jederzeit im Voraus oder direkt bei freier Verfügbarkeit getätigt werden.
Dauerhaft	Die Buchungspflicht gilt permanent; eine ausschliessliche Einführung auf ausgewählte Zeitfenster ist nicht zulässig.
PARES	Buchungen müssen im offiziellen PARES-Portal erscheinen und abgewickelt werden können.
Buchungskosten in Abgabe integriert	Die Buchung ist in die Abgabe integriert, diese ist mit Buchung zu entrichten.
Rechtliche Erwägung	– Das EG SVG oder die Campingverordnung ist zu ergänzen; Details sind im StKB Parkgebühren, in der Campingverordnung oder in einem eigenen StKB zu regeln. – Für die erhobenen Gebühren gilt das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip.

Tabelle 24 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Die Buchungspflicht gilt als eine Massnahme zur Lenkung und geordneten Abwicklung
- Mit Buchung ist die Abgabe zu entrichten, um «Parkplatzhortung» resp. «No Shows» entgegenzuwirken

Flankierende Massnahmen

- PARES ist mit einem einfach handhabbaren und informativen Reservationsmodul auszustatten

4.6 Empfehlungen der Projektgruppe und der externen Beratung an die Standeskommission

Zur Umsetzung und Vollzug einer Parkierungsabgabe für Campingtourismus in Übereinstimmung mit dem Standeskommissionsbeschluss «Campingtourismus» vom 1. April 2025 wird folgendes empfohlen:

- *Definition Campingtourismus zur Parkierungsabgabe:* Als Campingtourismus soll die bewusste Übernachtung im öffentlichen Raum, unabhängig von Fahrzeugtyp und technischer Ausstattung gelten
- *Räumlicher Anwendungsbereich:* Gesamter Kanton (innerer und äusserer Landesteil)
- *Parkflächen mit Buchungspflicht:* Campingtourismus im öffentlichen Raum soll ausschliesslich auf hierfür vorgesehenen Parkflächen (inkl. Zusatzinfrastruktur) mit Buchungspflicht zulässig sein
- *Zeitpunkt und Dauer:* Die Abgabepflicht soll ganzjährig unverändert gelten und tritt mit jeder Buchung ein
- *Abgabenhöhe:* Es soll ein Pauschaltarif je Buchung festgesetzt werden, wozu EG SVG Art. 6 Abs. 1 angepasst werden soll. Empfohlen wird zur Einführung folgende Parkierungsabgabe:
 - Tarif Camper: 4 CHF/h und 50 CHF pro Übernachtung (zwischen 21.00 und 06.00 Uhr pauschal)
- *Verwendung der Abgabe:* Die Abgabe für Campingtourismus im öffentlichen Raum soll wie folgt verwendet werden
 - Deckung von Bereitstellungs- und Unterhaltskosten
 - Deckung von Betriebs- und Vollzugskosten
 - fixe PARES-Abgabe zur Finanzierung eines technischen Parkleit- und Reservationssystem (PARES)
 - fixe tagestouristische Abgabe mit Zweckbindung
 - Lenkungsabgabe (mit oder ohne Zweckbindung)
- *Kostenschätzungen:* Analog Parkierung Personenwagen
- *Umsetzung und Vollzug:* Analog Parkierung Personenwagen
- *Flankierende Massnahmen:* Das JPMD soll gemäss den gegebenen Hinweisen flankierende Massnahmen prüfen hinsichtlich Bereitstellung von organisatorischen, administrativen und technischen Hilfsmitteln

5 Lösungsvorschlag Parkierung Gesellschaftswagen

5.1 Übersicht

Tabelle 25 fasst den empfohlenen Lösungsvorschlag einer Parkierungsabgabe für Gesellschaftswagen zusammen. Das Abgabesystem basiert auf der bestehenden Regelung der Bus-Parkplätze sowie den Diskussionen mit dem Lenkungsausschuss. Es wird eine einfache Lösung angestrebt, welche sich einer einmaligen Parkierungsabgabe je Ankunft und Tag ausrichtet.

Aspekt	Geprüfte Ausprägungen			
Räumlicher Anwendungsbereich	Gesamtes Kantonsgebiet			
Abgabepflichtige Parkplätze	Öffentliche PP	PP touristische Anlagen	ungeeignet für Gesellschaftswagen	
Gültigkeit	immer (365d)			
Zeitpunkt	immer <i>jede Ankunft</i>			
Tarifstruktur zeitlich		Pauschaltarif <i>je Ankunft/Tag</i>		
Preis			stark lenkend	
Vollzug	Kanton			
Technische Umsetzungsebene		Anlage		
Umsetzungsart		automatisch <i>(Parkuhr, Schranken)</i>		
Obligatorische Buchung	alle PP	Anteile PP		
Buchungsgebühr	keine			
Verteilung	Kanton <i>(Abgaben TT, PARES, Lenkung)</i>		Eigentümer <i>(Anlage, Betrieb, Unterhalt)</i>	
Aufwandsberechnung je PP		Vollkostenmodell je Anlage <i>(bspw. Mittelwerte 5 Jahre)</i>		

Tabelle 25 Abgabesystem Parkierung Gesellschaftswagen

5.2 Räumliche Festlegungen

5.2.1 Räumlicher Anwendungsbereich

Eckwert	Beschrieb
Gesamtes Kantonsgebiet	Eine einheitliche tagestouristische Parkierungsabgabe ist im gesamten Kantonsgebiet zu leisten.
Rechtliche Erwägung	– Art. 8 sowie 9/9a/9b StKB Parkgebühren ermöglichen räumliche Differenzierung durch verschiedene Gebührenkategorien. Aktuell sind diese im Anhang abschliessend definiert in Parkplätze A, B, C und D. Der StKB Parkgebühren wäre zu ergänzen. Unter Umständen ist eine Differenzierung zu Personenzugmaschinen vorzusehen.

Tabelle 26 Festlegungen räumlicher Anwendungsbereich

Hinweise

- Unter den Begriff Gesellschaftswagen fallen schwere Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin (Art. 11 Abs. 2 lit. d der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge)

5.2.2 Abgabepflichtige Parkflächen

Die Parkierung von Gesellschaftswagen ist nur auf speziell hierzu gekennzeichneten Parkflächen zulässig.

Eckwert	Beschrieb
Gekennzeichnete Parkflächen	Ausschliesslich zulässige und geeignete Parkflächen in öffentlichem und privatem Grundeigentum.
Rechtliche Erwägung	– Die abgabepflichtigen Parkfelder werden durch Standeskommission rechtsverbindlich und mit üblichen Rechtsmitteln versehen festgelegt.

Tabelle 27 Festlegungen abgabepflichtige Parkflächen

5.3 Zeitliche Festlegungen

5.3.1 Gültigkeit und Dauer

Eckwert	Beschrieb
Permanent	Eine einheitliche Parkierungsabgabe auf den hierfür vorgesehen Parkflächen (siehe Kapitel 4.2 «Räumliche Festlegung») unverändert für das gesamte Kalenderjahr zu jedem Ankunftszeitpunkt.
Rechtliche Erwägung	– Art. 6 Abs. 1 EG SVG kann beigezogen werden. Wenn für Gesellschaftswagen spezifische Regelungen erlassen werden sollen, wäre das EG SVG anzupassen und u. U. ein StKB zu erlassen.

Tabelle 28 Festlegungen Gültigkeit und Dauer

Hinweise

- Auf weitergehende zeitliche Differenzierungen (bspw. Saison, Spitzentage, Werktage, Wochenende) ist zu verzichten. Gründe hierfür sind:
 - i Reduktion der Komplexität
 - ii Unscharfe Zeitdefinition wie Saison und Spitzentagen sind stark abhängig von äusseren Faktoren welche a) im langjährigen Verlauf schwankend und b) laufenden Wandel von Gesellschaft, Arbeitswelt etc. unterworfen

5.4 Bewirtschaftung**5.4.1 Tarifstruktur**

Eckwert	Beschrieb
Einheitstarif	Der Tarif ist pauschal unabhängig von Tageszeit und Parkdauer zu entrichten und gilt je Ankunft resp. Tag Gültigkeit für das gesamte Kantonsgebiet (d.h. maximal einmal pro Tag)
Rechtliche Erwägung	– Analog zu Personenwagen, gemäss Art. 6 Abs. 1 EG SVG. Unter Umständen Differenzierung erforderlich, sofern vollziehbar.

Tabelle 29 Festlegungen Tarifstruktur

5.4.2 Abgabekomponenten und Verteilung

Gemäss Richtungsentscheid sollen die Preise eine lenkende Wirkung haben.

Eckwert	Beschrieb	Anteil	Verwendung
Bereitstellungs- und Unterhaltskosten	Kostenbasierte Abgeltung der Kosten zur Bereitstellung der Parkierungsinfrastruktur. Dies umfasst Investitionskosten sowie Unterhaltskosten für Erhalt und Erneuerung der Anlage. Die Bereitstellungskosten enthalten eine festzusetzende zulässig Nettorendite auf das investierte Kapital.		z.H. Anlageeigentümer zur Deckung dieser Kosten
Betriebs- und Vollzugskosten	Abgeltung der Kosten für den Anlagebetrieb und die Vollzugskosten für Inkasso, Kontrolle und Abrechnung von Lenkungsbeitrag PARES und tagestouristische Abgabe. Die Standeskommission kann für nicht-öffentliche Parkflächen einen Gewinnzuschlag auf Anlagebetriebs- und Vollzugskosten erlauben.		z.H. Anlagebetreiber z.H. Anlageeigentümer zur Deckung dieser Kosten
Technische Lenkung «PARES-Abgabe»	Anteilmässiger Beitrag an die jährlichen Kosten für das kantonsweite PARES.		zweckgebunden z.H. Kanton als Kausalabgabe
Tagestouristische Abgabe	Zuschlag als tagestouristische Abgabe mit Zweckbindung.		zweckgebunden z.H. Kanton als Kausalabgabe
Lenkungsabgabe	Differenz aus Gesamtpreis abzüglich einheitliche TT-Abgabe, abzüglich Normkosten Betrieb/Vollzug, abzüglich Normkosten Bereitstellung/Unterhalt.		z.H. Kanton als Lenkungs- oder Lenkungskausalabgabe
Rechtliche Erwägung	– Festlegung Abgaben und Bezeichnung sowie Abgabenhöhen: Art. 6 Abs. 1 EG SVG ist anzupassen bzw. zu ergänzen. – Festlegung Verteilung: Für eine zusätzliche Abgabe ist die Verteilung zu regeln. Der Grundsatz ist dabei entsprechend Art. 6 Abs. 3 EG SVG im Gesetz zu regeln. Für Details kann der StKB Parkgebühren ergänzt werden. – Festlegung Normkostenmodelle		

Tabelle 30 Festlegungen räumlicher Anwendungsbereich

Hinweise

- Die Kostenermittlung von Bereitstellungs-, Unterhalts-, Betriebs- sowie Vollzugskosten soll auf Normkostenmodellen basieren. Folgende Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:
 - i Anlageeigenschaften hinsichtlich oberirdisch/unterirdisch, gedeckt/ungedeckt, dauerhaft/temporär, gedeckt/ungedeckt, befestigt/unbefestigt
 - ii Auslastungsgrade
 - iii Zulässige Nettorendite auf investiertes Kapital⁷, wobei zur einfachen Handhabung Renditesätze über mehrere Jahre hinweg unverändert fix gehalten werden sollen
- Der BKP-Baukostenplan nach SN 506 500 weist die Normkosten zur Erstellung von sog «Parkanlagen» in den Codes 266 und 366 detailliert aus.
- Die Technische Lenkung «PARES-Abgabe» wird insbesondere für den Betrieb eines Reservationssystems entrichtet

⁷ Das durch den eidgenössischen Preisüberwacher derzeit angewendete Schätzmodell zur Empfehlung angemessener Parkgebühren geht derzeit von einer maximalen Nettorendite von 3.75 % aus. Basis hierfür bildet BGE 4A_554/2019 vom 26. Oktober 2020.

- Der Umgang mit zusätzlichem Gewinn bei einheitlichem Gesamtpreis und unterschiedlichen Normkosten ist noch zu diskutieren

Flankierende Massnahmen

- Festlegung Normkostenmodelle, bspw. basieren auf standardisierten Baukostenplänen (BKP).
- Implementierung Buchungssystem

5.4.3 Umsetzungsorganisation

Eckwert	Beschrieb
Kanton	Die Umsetzung (Inkasso, Kontrolle, Mahnung und Sanktionierung) liegt in der Zuständigkeit des Kantons. Dieser hat hierbei die kantonalen Rechtsgrundlagen einzuhalten. Die Eigentümerbeiträge werden durch den Kanton erhoben und gemäss Buchungen an diese Entrichtet.
Rechtliche Erwägung	– Art. 2 StKB Parkgebühren weist den Vollzug dem Bezirk zu, mit der Möglichkeit (Beschluss Bezirksrat) zur teilweisen oder ganzen Abtretung an eine andere öffentlich-rechtliche Körperschaft zwecks gemeinsamen Vollzugs. – Gemäss Art. 4 Abs. 2 Satz 2 VOB können die Bezirke für den Vollzug von Ordnungsbussen im ruhenden Verkehr Hilfskräfte anstellen oder Dritte beauftragen (Auslagerung an Private). – Für den Vollzug inkl. Sanktionierung durch die Grundeigentümer selbst wäre eine gesetzliche Grundlage erforderlich, wobei sich bei privaten Grundeigentümern grundsätzliche Fragen stellen (Gewaltmonopol des Staates, Vollzug staatlicher Aufgaben durch Private, Abgrenzung zum gerichtlichen Verbot). Diese wären im Gesetzgebungsprozess detailliert zu klären.

Tabelle 31 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Ordnungsbussen dürfen nur durch die Polizei bzw. die Ordnungsdienste der Bezirke ausgesprochen werden. Die Auslagerung an private Unternehmen (bspw. Sicherheitsfirmen) ist nicht ausgeschlossen (vgl. Art. 4 Abs. 2 VOB). Davon zu unterscheiden ist die vollständige Delegation des Vollzugs an die Grundeigentümer, bei welcher sich bei Privatpersonen grundsätzliche Fragen stellen.
- Bei einem von privaten Grundeigentümern im zivilrechtlichen Verfahren erwirkten gerichtlichen Verbot können lediglich Umtriebsentschädigungen verlangt werden.

5.4.4 Umsetzungseinheit und Technik

Eckwert	Beschrieb
Anlage	Als Umsetzungseinheit gilt die jeweilige Anlage. Sofern räumlich und technisch möglich, können Anlagen zu einer gebietsbezogenen Umsetzung zusammengefasst werden.
Automatisch	Die Umsetzung erfolgt automatisiert mittels Parkuhr (analog oder digital) oder physischen Schranken.
Analog	Die Übernachtung in Campingbussen auf den hierfür vorgesehenen Flächen wird häufig händisch kontrolliert.
Rechtliche Erwägung	– Es sind keine rechtlichen Anpassungen erforderlich.

Tabelle 32 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Die Technik für das Inkasso soll verschiedene Zahlungsmöglichkeiten ermöglichen
- Stand der Technik ist in Normkostenmodellen von Bereitstellungs-, Unterhalts-, Betriebs- sowie Vollzugskosten zu berücksichtigen resp. kann auch steuernd wirken

Flankierende Massnahmen

- Verbindliche Festlegung von anzubietenden Zahlungsstandards nach jeweiligem Stand der Technik

5.4.5 Buchung und Reservation

Eckwert	Beschrieb
Obligatorische Buchung	Die Parkierung von Gesellschaftswagen unterliegt einer Buchungspflicht. Die Buchung ist im Voraus zu tätigen.
Dauerhaft	Die Buchungspflicht gilt permanent; eine ausschliessliche Einführung auf ausgewählte Zeitfenster ist nicht zulässig.
PARES	Buchungen müssen im offiziellen PARES-Portal erscheinen und abgewickelt werden können.
Buchungskosten in Abgabe integriert	Die Buchung ist in die Abgabe integriert, diese ist mit Buchung zu entrichten. Nach Buchung resp. Abgabentrachtung können online weitere Parkplätze gleichentags im Kantonsgebiet abgabefrei gebucht werden mit Einschränkung zeitlicher Überlappung auf bspw. 30 Minuten
Rechtliche Erwägung	– Das EG SVG ist zu ergänzen; Details sind im StKB Parkgebühren oder in einem eigenen StKB zu regeln. – Für die erhobenen Gebühren gilt das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip.

Tabelle 33 Umsetzungsorganisation

Hinweise

- Buchungspflicht gilt als eine Massnahme zur Lenkung und geordneten Abwicklung sowie einfaches Inkasso
- Nach Inkasso Abgabe bei Buchung (Abgabe je Ankunft/Tag) können weitere Parkflächen abgabefrei gleichentags gebucht werden zwecks Bewegung innerhalb Kantonsgebiet. Indem nur eingeschränkt zeitliche Überlappung der Reservationen zulässig

sind, soll der «Parkplatzhortung» entgegengewirkt und die erhöhte Lenkung resp. Planung unterstützt werden

Flankierende Massnahmen

- PARES ist mit einem einfach handhabbaren und informativen Buchungsmodul auszustatten

5.5 Empfehlungen der Projektgruppe und der externen Beratung an die Standeskommission

Zur Umsetzung und Vollzug einer Parkierungsabgabe für Gesellschaftswagen wird folgendes empfohlen:

- *Räumlicher Anwendungsbereich:* Gesamter Kanton (innerer und äusserer Landesteil)
- *Parkflächen mit Buchungspflicht:* Parkierung soll ausschliesslich auf hierfür vorgesehenen Parkflächen mit Buchungspflicht zulässig sein
- *Zeitpunkt und Dauer:* Die Abgabepflicht soll ganzjährig unverändert gelten und tritt mit jeder Buchung ein
- *Abgabenhöhe:* Es soll ein Pauschaltarife je Buchung resp. Tag festgesetzt werden, wozu EG SVG Art. 6 Abs. 1 angepasst werden soll. Empfohlen wird zur Einführung folgende Parkierungsabgabe:
 - Tarif Gesellschaftswagen: 100 CHF pro Parkiervorgang
- *Verwendung der Abgabe:* Die Abgabe für Gesellschaftswagen im öffentlich Raum soll wie folgt verwendet werden
 - Deckung von Bereitstellungs- und Unterhaltskosten
 - Deckung von Betriebs- und Vollzugskosten
 - fixe PARES-Abgabe zur Finanzierung eines technischen Parkleit- und Reservationssystem (PARES)
 - fixe tagestouristische Abgabe mit Zweckbindung
 - Lenkungsabgabe (mit oder ohne Zweckbindung)
- *Kostenschätzungen:* Analog Parkierung Personenwagen
- *Umsetzung und Vollzug:* Analog Parkierung Personenwagen
- *Flankierende Massnahmen:* : Das JPMD soll gemäss den gegebenen Hinweisen flankierende Massnahmen ausarbeiten hinsichtlich zulässiger Ausnahmeregelungen und Einschränkungen für Kundenparkplätze Gewerbe (bspw. zwecks Besichtigung Produktionsanlagen) und Gastronomie

Literaturverzeichnis

Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell Innerrhoden (2024): Landsgemeindeplatz: Verkehr und Parkierung im südlichen Bereich. Präsentation vom 25. April 2024. Appenzell.

Rapp AG (2024): T4: Varianten zur geordneten Parkierung in touristischen Ankunftsorten. Schlussbericht. Studie im Auftrag der Standeskommission Appenzell I.RH, Münchenstein.

Ratskanzlei Appenzell Innerrhoden (2024): Massnahmen gegen Verkehrsprobleme an Alpsteinzugängen. Medienmitteilung der Standeskommission (amtlich mitgeteilt) vom 27. September 2024. Appenzell.

Standeskommission Appenzell Innerrhoden (2023): Tourismuspolitik Appenzell I.RH. Bericht der Standeskommission vom 17. Januar 2023 (revidiert am 20. Juni 2023). Appenzell.

Volkswirtschaftsdepartement Appenzell Innerrhoden (2024): Tourismuspolitik Massnahme B4: Campingtourismus. Bericht und Antrag zum Wohnmobil-, Biwak- und Campingtourismus. Appenzell.

Häfelin Ulrich / Müller Georg / Uhlmann Felix, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Auflage, Zürich 2020.

Gesetze, Verordnungen, Beschlüsse und Normen

GS 311.010: Verordnung über die Ordnungsbussen (VOB) vom 20.06.2022 (Stand 01.08.2023).

GS 700.00: Baugesetz (BauG) vom 29.04.2012 (Stand 01.05.2022).

GS 725.000: Strassengesetz (StrG) vom 26.04.1998 (Stand 01.08.2021).

GS 741.000: Einführungsgesetz zum Strassenverkehrsgesetz (EG SVG) vom 26.04.1992 (Stand 01.05.2019).

GS 741.012: Standeskommissionsbeschluss über das gebührenpflichtige Parkieren (StKB Parkgebühren) vom 02.07.2019 (Stand 01.11.2024).

GS 935.100: Tourismusfördergesetz (TFG) vom 25.04.1999 (Stand vom 25.04.2004).

GS 935.610: Campingverordnung vom 12.06.1973 (Stand 01.01.2013).

GS935.110: Tourismusförderungsverordnung (TFV) vom 21.10.2019 (Stand 01.01.2020).

SN 506 500 (2017): Baukostenplan. Ausführungsorientierte Gliederung der Kosten für Bauwerke des Hochbaus. CRB Kompetenzzentrum für Standards in der Bau und Immobilienwirtschaft. Zürich.

Standeskommission Appenzell Innerrhoden (2025): Standeskommissionsbeschluss «Campingtourismus» (noch nicht veröffentlicht). Appenzell.

Standeskommission Appenzell Innerrhoden (2024): Anhang Gesamtverkehrskonzept Appenzell I.RH.; Massnahmenblätter. Appenzell.

Standeskommission Appenzell Innerrhoden (2024): Gesamtverkehrskonzept Appenzell I.RH. Erlass der Standeskommission vom 2. April 2024. Appenzell.

Anhang

A-1 Vorgehen zur Erarbeitung Massnahme T2.1

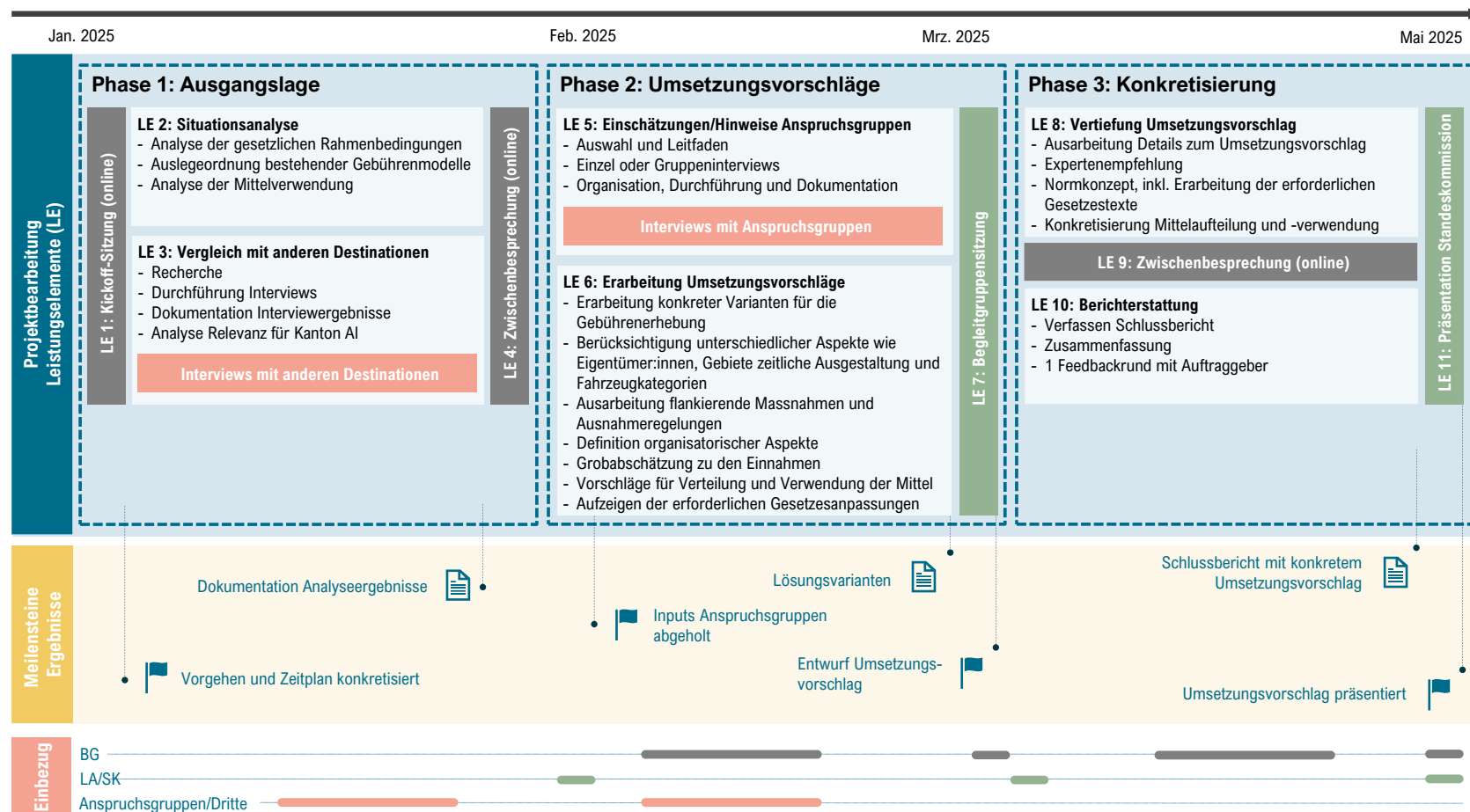


Abbildung 6 Übersicht Vorgehen Massnahmen T2.1 inkl. Involvierung Stakeholder und Ständekommission

A-2 Involvierte Gremien und Personen

A-2.1 Projektgruppe

Funktion, Vorname/Nachname	Organisation
Landesfähnrich Jakob Signer (Vorsitz)	Justiz-, Polizei- und Militärdepartement
Stillst. Bezirkshauptmann Alfred Koller	Bezirk Appenzell
Bezirkshauptmann/Grossrat Albert Möslar	Bezirk Schwende-Rüte
Oblt. Roland Koster	Kantonspolizei
Markus Walt	Amt für Wirtschaft

Tabelle 34 Projektgruppe Massnahme T2.1

A-2.2 Lenkungsausschuss

Funktion, Vorname/Nachname	Organisation
Landesfähnrich Jakob Signer (Vorsitz)	Justiz-, Polizei- und Militärdepartement
Landammann Roland Dähler	Volkswirtschaftsdepartement
Bauherr Ruedi Ulmann (bis 27.05.2025)	Bau- und Umweltdepartement
Bauherr Hans Dörig (ab 27.05.2025)	Bau- und Umweltdepartement

Tabelle 35 Lenkungsausschuss Massnahme T2.1

A-2.3 Begleitgruppe

Übersicht Begleitgruppe	Funktion	Interessensvertretung
Segmüller Wilfried	Stillst. Bezirkshauptmann	Bezirk Schlatt-Haslen
Urban Fässler	Bezirkshauptmann	Bezirk Gonten
Patrik Fürer	Bezirksrat	Bezirk Oberegg
Reto Camenisch	Präsident	Feuerschaugemeinde Appenzell
Josef Schmid	VRP Vorstand	Luftseilbahn Wasserauen-Ebenalp AG VAT AI
Thomas Rusch	VR	Hoher Kasten Drehrestaurant und Seilbahn AG
Evelyne Gmünder	VR	Kronberg AG
Guido Buob	Geschäftsführer	VAT AI
Bruno Inauen	Präsident Vorstand	Detailhandel Appenzell VAT AI
Aline Magreiter	Vorstand	Detailhandel Appenzell
Ralf Bürki	Amtsleiter	Landesbauamt
Ruedi Zürcher	Präsident Vorstand	Bergwirteverein Alpstein VAT AI
Lukas Koch	Vorstand	Gastro AI

Tabelle 36 Mitglieder der Begleitgruppe

A-3 Destinationsvergleiche

Gemeinde Glarus – Hotspot Klöntal	
Ausgangslage	Der Klöntalersee ist bei Tagestouristen und Tagestouristinnen beliebt. In den letzten Jahren stieg der touristische Andrang, was sich durch eine erhöhte Anzahl an Fahrzeugen bemerkbar machte. Früher konnten Autos ohne Beschränkung ins Klöntal fahren. Dies führte zu Parkieren auf Wiesen und entlang der Strasse, was zu einspurigem Verkehr und in der Folge zu Staus führte.
Getroffene Massnahmen	– Parkdienst: Die Gemeinde stellt an Spitzentagen eine geordnete Parkierung sicher und meldet dem Kanton die komplette Belegung der Parkflächen. Das Parkieren auf Wiesen wird eingeschränkt. Kleinere Parkmöglichkeiten auf Privatgrundstücken entlang des Klöntalersees bleiben bestehen. – Zufahrtsbeschränkung: Die Zugangsstrasse wird durch den Kanton gesperrt. Die Zufahrtsbeschränkung wird vorsignalisiert. Besucher und Besucherinnen haben die Möglichkeit im Tal zu parkieren. Die Zufahrtsbeschränkung wird mit einem Verkehrsdienst und Scherengitter sichergestellt. Befugte können mit Bewilligung weiterhin passieren. Die Bewilligung für die temporäre Sperrung wurde durch die Kantonspolizei erteilt.
Flankierende Massnahmen	– Verdichteter Fahrplan öffentlicher Verkehr: Der Busfahrplan von Glarus Bahnhof ins Klöntal wird temporär verdichtet. – Verdoppelung der Parkierungsgebühr: Im Januar 2025 wurde die Gebühr für das Parkieren auf den beiden öffentlichen Parkflächen im Klöntal verdoppelt. So kann ein Teil der zusätzlich anfallenden Kosten gedeckt werden.
Massnahmen in Umsetzung	In Diskussion ist die Einführung autofreier Sonntage im Klöntal. Über die Umsetzung soll an der Landsgemeinde 2025 entschieden werden.
Finanzierung	Die Kosten für die Fahrplanverdichtung werden im Jahr 2024 auf 22'040.- CHF geschätzt. Der Kanton übernimmt die Kosten, die für die Taktverdichtung entstehen. Die Finanzierung an der Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Gemeinde Glarus wird von der Gemeinde getragen.
Kontaktperson	Marcel Peter, Departementsleiter Bau & Versorgung, marcel.peter@glarus.ch
Nützliche Links	Überarbeitetes Verkehrskonzept für Spitzentage im Klöntal – Gemeinde Glarus Sperrung Klöntalerstrasse: Vorsignalisationen werden erweitert und Präsenz der Skorp erhöht – Gemeinde Glarus https://www.glarus.ch/services/mediennewsletter/mitteilungen.html/3523/news/14625 Bus ins Klöntal: Halbstundentakt an schönen Sonntagen – Kanton Glarus

Das Campieren ist ausschliesslich auf den Campingplätzen Güntlenau und Vorauen erlaubt. Auf den öffentlichen Parkplätzen ist das Campieren verboten. Das Abstellen von Fahrzeugen auf der öffentlichen Strasse ist aus Sicherheitsgründen untersagt. [Klöntal - Güntlenau, Vorauen – Gemeinde Glarus](#)

Gemeinde St. Moritz – Oberengadiner Seenlandschaft	
Ausgangslage	Im Oberengadin ist die Belastung an wenigen Tagen im Jahr sehr hoch. Durch die Ablegenheit des Engadins bleibt die Region allerdings von einem grossen Andrang an Tagestouristen und Tagestouristinnen, die mit dem eigenen Fahrzeug anreisen, gering. Die Stausituation im Engadin wird als moderat eingeschätzt, lange Wartezeiten und Parkierungsprobleme entstehen an einzelnen Spitzentagen.
Getroffene Massnahmen	– Lenkung touristischer Fussgängerströme: St. Moritz lenkt die Fussgängerströme der Tagestouristen und Tagestouristinnen, durch das Angebot von Stadtführungen. Viele dieser Tagestouristen und Tagestouristinnen stammen aus Italien und reisen als Gruppen im Car an. – Erhöhung der Parkierungsgebühren: Auf öffentlichen Parkflächen wurden die Parkierungsgebühren erhöht. An Spitzentagen wird die volle Kapazität erreicht. – Verkehrskonzepte bei Veranstaltungen: Bei grösseren Veranstaltungen wird ein Verkehrskonzept zwecks Bewilligung eingefordert.
Flankierende Massnahmen	Lösung mit privaten Mieterinnen und Mieter bezüglich der Erhöhung der Parkgebühren.
Kontaktperson	Ulrich Rechsteiner, Gemeindeschreiber, ulrich.rechsteiner@stmoritz.ch
Nützliche Links	Gesamtverkehrskonzept St. Moritz.pdf 20240726 Parktarife ab 0924.pdf

Gemeinde Einsiedeln	
Ausgangslage	Die Gemeinde Einsiedeln hat besonders durch die geographische Lage in einem Wintersportgebiet und durch ihr Kloster einen touristischen Andrang. Bei vielen Touristen und Touristinnen handelt es sich um solche, die nur für einen Tag und mit dem Auto anreisen. An rund 20-30 Tagen übertrifft der touristische Andrang die Parkplatzkapazitäten im Dorf. Der Suchverkehr und die teilweise chaotische Parkierung im Dorf wurden von der Polizei eingeschränkt, weshalb eine Lösung ausgearbeitet wurde. Die erwähnten Massnahmen werden voraussichtlich ab Karfreitag 2025 versuchsweise eingeführt.
Getroffene Massnahmen	— Park&Ride System: Schaffung von temporären Parkiermöglichkeiten im Industriegebiet an Spitzentagen. — Verkehrsleitung: eine Beschilderung wird an den Spitzentagen angebracht, die den Weg zu den Parkplätzen in der Industrie ausschildern. In der Industrie wird der Verkehr mit Verkehrsleitpersonal gesteuert.
Flankierende Massnahmen	— Anpassung Konzept öffentlicher Verkehr: das öV-Konzept wurde erneuert. Die Linieneinführung wurde angepasst und die Frequenz auf drei Busse pro Stunde erhöht, damit der öffentliche Verkehr auch zum Park&Ride Angebot passt.
Finanzierung	Die Finanzierung läuft vollständig über den Bezirk Einsiedeln. Für die Finanzierung wird eine Gebühr von 10 CHF am Tag erhoben. Dieser Betrag geht an den Tarifverbund für die Anpassung des öffentlichen Verkehrs, an die Grundstückbesitzer und an das Verkehrsleitpersonal.
Kontaktperson	Reto Kälin, Abteilungsleiter Infrastruktur, reto.kaelin@bezirkeinsiedeln.ch René Birchler, Landschreiber-Stv. rene.birchler@bezirkeinsiedeln.ch
Nützliche Links	einsiedeln.ch/verwaltung/mitteilungen/mitteilungen-archiv?m=4239 Buskonzept Einsiedeln 2025 Bezirk Einsiedeln

A-4 Juristische Abgrenzung Campieren / Parkieren

Gesetz / Verordnung	Beschreibung
Kantonales Recht Appenzell Innerrhoden	
Campingverordnung	–Art. 2 Abs. 1 Campingverordnung: Jedes Grundstück, das regelmässig für Wohnwagen oder Zelte zur Verfügung gestellt wird, gilt als Campingplatz. –Art. 4 Abs. 1 Campingverordnung: Das gelegentliche Aufstellen von einzelnen Wohnwagen und Zelten ausserhalb bewilligter Campingplätze darf die Dauer eines Monats pro Jahr nicht überschreiten und ist an die Zustimmung des betreffenden Grundeigentümers gebunden. Besondere Erlasse der Bezirksbehörden zur Wahrung öffentlicher Interessen bleiben vorbehalten.
Baugesetz (BauG)	–Art. 32 Abs. 1 BauG: Campingzonen dienen als Standorte für das länger dauernde Aufstellen von Wohnwagen, Wohnmobilen oder Zelten, welches nur innerhalb dieser Zonen gestattet ist. Dem Zonenzweck dienende Bauten sind zulässig.
Gastgewerbegesetz (GaG)	–Art. 22 Abs. 1 GaG: Die Bewilligung für einen Campingplatz berechtigt, Grundstücke regelmässig zum vorübergehenden Wohnen in Zelten, Wohnwagen und ähnlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.
Tourismusförderungsgesetz (TFG)	–Art. 10 Abs. 2 lit. a TFG: Die Jahrespauschale für die übrigen Objekte beträgt für Wohnwagen, Wohnmobile, Zelte und dergleichen, die länger als drei Monate ab- bzw. aufgestellt sind, pro Standplatz zwischen Fr. 100.- und Fr. 250.-.
Tourismusförderungsverordnung (TFV)	–Art. 5 Abs. 2 lit. b TFV: Die Jahrespauschale beträgt für: Wohnwagen, -mobile, Zelte und dergleichen, die länger als drei Monate ab- oder aufgestellt sind pro Standplatz: Fr. 120.-.
Bundesrecht (Auswahl)	
Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)	–Art. 1 Abs. 1 lit. a VTS: Diese Verordnung regelt: die Kriterien für die Einteilung von Strassenfahrzeugen. –Art. 11 Abs. 1 VTS: «Transportmotorwagen» sind Motorwagen zum Personen- oder Sachentransport sowie Motorwagen zum Ziehen von Anhängern. Motorwagen, deren Aufbau als Nutzraum (Werkstatt, Verkaufsladen, Küche, Ausstellungslokal, Büro, Laboratorium, Kontrollraum usw.) dient, sind den Sachtransportmotorwagen gleichgestellt. Motorwagen, bei denen mindestens drei Viertel des zur Verfügung stehenden Volumens (inkl. Führer- und Gepäckraum) als Wohnraum und zum Personentransport eingerichtet ist, sind den Personentransportmotorwagen gleichgestellt und gelten mit bis zu neun Sitzplätzen (einschliesslich Führer und Führerin) als Wohnmotorwagen. –Art. 11 Abs. 2 lit. a VTS: Es werden die nachstehenden Arten von Transportmotorwagen unterschieden: «Personenwagen» sind leichte Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin (Klasse M1 bis 3.50 t). –Art. 11 Abs. 2 lit. c VTS: «Kleinbusse» sind leichte Motorwagen zum Personentransport mit mehr als neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin (Klasse M2 bis 3.50 t). –Art. 11 Abs. 2 VTS: Wohnmotorwagen und Fahrzeuge mit aufgebautem Nutzraum (Art. 11 Abs. 1) werden im Fahrzeugausweis lediglich als leichte oder schwere Motorwagen bezeichnet und nach ihrer Zweckbestimmung umschrieben. Dient ein Fahrzeug dem Personen- und Sachentransport, so sind Platzzahl und Nutzlast im Fahrzeugausweis einzutragen. Die kantonale Zulassungsbehörde kann ein Fahrzeug, das durch Austausch wesentlicher Teile seine Art wechselt, zwei Fahrzeugarten zuordnen. –Art. 20 Abs. 1 VTS: Transportanhänger» sind Anhänger zum Personen- oder Sachentransport. Anhänger, deren Aufbau als Nutzraum (Werkstatt, Verkaufsladen, Ausstellungslokal, Büro, Laboratorium usw.) dient, sind den Transportanhängern gleichgestellt. –Art. 20 Abs. 2 VTS: Es werden folgende Arten von Transportanhängern unterschieden: «Wohnanhänger» sind Anhänger, bei denen mindestens drei Viertel

Gesetz / Verordnung	Beschreibung
	des zur Verfügung stehenden Volumens (inkl. Gepäckraum) als Wohnraum eingerichtet ist.

A-5 Parkgebühren in Vergleichsdestinationen

Destination	Gratisparkzeit	Preis/h (CHF)	Preis/Tag (CHF)
St. Moritz Quadrellas	bis 30min	6.00	40
Zürich Urania	Keine Gratiszeit	5.00	45
Zürich Flughafen P1-4	Keine Gratiszeit	4.66	54
Zürich City Parking	Keine Gratiszeit	4.00	40
Lugano Parkopedia	bis 20min	3.00	16
Glarus Klöntal	Keine Gratiszeit	3.00	15
Adelboden Marktplatz	Keine Gratiszeit	2.75	14
Laax Stenna/Inside	bis 30min	2.60	30
Grindelwald Eiger	Keine Gratiszeit	2.50	25
Lauterbrunnen Kirchenparkplatz	Keine Gratiszeit	2.50	15
Neuhausen am Rheinfall: Rheinfallparkplatz	Keine Gratiszeit	2.25	20
Interlaken Zentrum	Keine Gratiszeit	2.00	25
Altstetten Swisslife Arena	Keine Gratiszeit	2.00	80
St. Moritz Bad San Gian 2 (ausser)	bis 30min	2.00	20
Meiringen-Hasliberg Twing/Reuti	Keine Gratiszeit	1.75	14
Einsiedeln Parkzone 1 (Dorfkern)	bis 30min	1.66	max. 3h

Die Preise pro Stunde wurden jeweils für eine Parkdauer von 4 Stunden bzw. ab der dritten Stunde erfasst.