

## Road Pricing in Saas Fee

---

### 6.3 Beispiel 2: *Road Pricing* Saas Fee

Das Projekt wird bereits heute als ein *Meilenstein* in der Geschichte der Verkehrstelematik im Alpenraum gewertet. Mittels marktwirtschaftlichen Massnahmen (*Road Pricing*) wird versucht, auf Ebene Tourismusort (Meso) und integriert in ein integrales Verkehrskonzept eine Lenkungswirkung zu erzielen. Das Projekt ist weit fortgeschritten, doch stösst die Realisierung auf Schwierigkeiten.

#### 6.3.1 Projektgeschichte

Im Tourismusort Saas Fee sind die Strassen nur *beschränkt öffentlich zugänglich*, indem sie primär bloss für Fussgänger, (bewilligungspflichtige) Elektrofahrzeuge und Pferdefuhrwerke geöffnet sind. Zur Zeit sind etwa 250 Elektrofahrzeuge zugelassen, und der Motorfahrzeugverkehr wird in einer zentralen Parkierungsanlage am Dorfeingang abgefangen.

Dieser Sonderfall „autofrei“ verschont die Gemeinde aber nicht vor ganz *speziellen Verkehrsproblemen*, zu deren Lösung 1995 unter Federführung der Gemeinde und mit Beteiligung der Tourismusorgane, der Seilbahngesellschaften, des Taxigewerbes, der Gemeindepolizei und weiterer Interessengruppen<sup>1</sup> eine Kommission zur Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes eingesetzt wurde.

Ein spezielles Problem bilden die Spitzenbelastungen an „technischen Engpässen“ auf der Hauptachse im dicht bebauten Ortskern. Wie eine Erhebung 1996 zeigte, verkehren während einer frühen Abendstunde während der Hauptsaison etwa 2000 Fussgänger auf dieser Achse, die durch gegen 50 Elektrofahrzeuge in ihrer Bewegungsfreiheit belästigt werden.

Im 1997 vorgelegten *Verkehrskonzept* bildete die Massnahme *Road Pricing* neben vielen anderen Massnahmen wie Einbahnsystem oder Anschaffung eines Ortsbusses (mit Unterstützung von Sponsoren) die zentrale Massnahme. Die Verkehrskommission war überzeugt, dass die Probleme mit freiwilligen und ausschliesslich regulativen Massnahmen nicht gelöst werden könnten, und das Bundesamt für Justiz hatte der Gemeinde mitgeteilt, dass die Einführung des *Road Pricing* angesichts der besonderen Lage von Saas Fee (z.B. kein Durchgangsverkehr) nicht im Widerspruch zu Art. 37, Abs. 2 der Bundesverfassung<sup>2</sup> stehe. Der Vorschlag für *Road Pricing* war von innovativen und technisch versierten Vertretern<sup>3</sup> in der Kommission eingebracht und gestützt worden.

Der Vorschlag *Road Pricing* wurde anschliessend mit hohem persönlichem Engagement einiger Schlüsselpersonen, mit sachlichen Argumenten und breiter Öffentlichkeitsarbeit (Informationsveranstaltungen) vertreten. Starker Widerstand regte sich insbesondere bei den Hoteliers und den Vertretern entfernter Ortsteile, die auf die freie Benutzung der Hauptachse angewiesen sind. Am 12. September 1997 fand die entscheidende Burgerversammlung statt. Der Vorschlag wurde mit der knappen Mehrheit von 8 Stimmen abgelehnt.

In der Folge beschloss die Verkehrskommission an ihrer Schlussitzung, angesichts des knappen Abstimmungsergebnisses den Vorschlag *Road Pricing* nicht aufzugeben, sondern anzupassen (*Konzept 1998*). Damit den Gemeindebehörden nicht der Vorwurf der „Zwängelei“ gemacht werden konnte, mussten alle Interessengruppen vor der zweiten Abstimmung

---

<sup>1</sup> Besonders interessiert und aktiv waren auch Mitglieder, die die Sichtweise „Gast“ zu vertreten hatten.

<sup>2</sup> Gemäss dieser Bestimmung dürfen für den Verkehr auf Strassen, die im Rahmen ihrer Zweckbestimmung der Öffentlichkeit zugänglich sind, grundsätzlich keine Gebühren erhoben werden.

<sup>3</sup> Beispiel: als Vertreter der Gäste wirkte der Direktor des Paul Scherrer Instituts mit.

(Burgerversammlung vom 26. April 1998) schriftlich ihr Einverständnis mit dem Vorgehen der Gemeinde abgeben.

Für die Abstimmung wurde ein *Kaskadenverfahren* gewählt (mit Urnengang). Zuerst musste zur Frage Verkehrsberuhigung ja/nein geantwortet werden, und anschliessend musste zu den zwei Alternativen *Road Pricing* oder Fahrverbot/Einbahnsystem Stellung bezogen werden. Die Burgerversammlung sprach sich klar für Verkehrsberuhigung und diesmal mit 57% für das *Road Pricing* aus, auch da die zur Diskussion stehenden Alternativen (siehe oben) wenig Wirkung versprachen.

In der Folge machte eine Privatperson eine *Einsprache* gegen das formale Vorgehen bei der Abstimmung (Kaskadenprinzip, Urnengang), die vom Staatsrat des Kantons Wallis überraschenderweise gutgeheissen wurde. Die Gemeinde entschied sich, ein Rechtsgutachten erstellen zu lassen und das Vorhaben *Road Pricing* weiter zu verfolgen.

### 6.3.2 Konzept, Massnahmen

Wie aus dieser spannenden Projektgeschichte hervorgeht, wurde das Konzept für das *Road Pricing* zwischen 1997 und 1998 angepasst und war immer nur Teil eines grösseren Massnahmenpaketes (Verkehrskonzept). In der Folge ist das 1998 von der Burgerversammlung *verabschiedete Konzept* beschrieben.

Für das *Road Pricing* war eine *einjährige Versuchsphase* vorgesehen, nach der die Burgerversammlung wieder einen Entscheid über die definitive Einführung hätte treffen können<sup>4</sup>. Das Konzept sah vor, von Mitte Dezember bis Ende April sowie von Anfangs Juli bis Ende August während der Spitzenzeiten (9 - 11 Uhr, 15 - 17 Uhr) und von Sonntag bis Freitag eine *Gebühr für die Strassenbenützung* durch Elektrofahrzeuge zu erheben. Der Samstag wurde ausgeklammert, weil an diesem Tag die meisten Gästewechsel ablaufen.

Ziel war die Verminderung unnötiger Leerfahrten der Elektrofahrzeuge mit einer marktwirtschaftlichen Massnahme nach dem Verursacherprinzip. Gegenüber den *Alternativen* wie Einbahnsystem oder Fahrverbot wurden im *Road Pricing* erhebliche Vorteile geortet. Diese *Alternativen* hätten beispielsweise *folgende Nachteile* aufgewiesen:

- # zu starre Systeme (z.B. nur mit streckenspezifischen Ausnahmemöglichkeiten; für den ganzen Tag gültig)
- # übermässige Beschilderung des Ortskernes (Widerspruch zum Image von Saas Fee als autofreier Ort, Belastung des historischen Ortsbildes)
- # erheblicher Kontrollaufwand, mit starrem Bussensystem (Fr. 100.- für Regelverstoss)
- # erheblich tiefere Entlastungswirkung, da viele Ausnahmen hätten gewährt werden müssen.

Ein spezielles Problem bildete die Ausarbeitung einer fairen und wirksamen *Gebührenordnung*. Gemäss Konzept wäre jedes Elektrofahrzeug bei der Passage der ersten Messstelle mit einer Grundgebühr von SFr. 1.50.- und - falls die Fahrt nicht länger als 20 Minuten unterbrochen worden wäre - bei jeder weiteren Passage mit weiteren SFr. 0.50.- belastet worden. Bei Unterbrüchen von länger als 20 Minuten wäre wiederum die Grundgebühr erhoben worden<sup>5</sup>. Insgesamt waren 13 *Messstellen (Baken)* vorgesehen, und die Kosten für die Einrichtung der *On Board Units (OBU)* in den 250 Fahrzeugen wären Vollumfänglich durch die Gemeinde übernommen worden.

### 6.3.3 Trägerschaft, Organisation, Betriebskonzept

Die Gemeinde wäre als *Trägerschaft* für den Betrieb des Systems zuständig gewesen und hätte die Kosten mit dem von der Burgerversammlung bewilligten Kredit von SFr. 250'000.- übernommen. Es war vorgesehen, die Gebühren bei den Fahrzeughaltern mit einer automa-

---

<sup>4</sup> Dem innovativen Charakter des Projektes wurde so Rechnung getragen.

<sup>5</sup> Für eine „Normalfahrt“ wurde mit einer Gebühr von SFr. 2.50 gerechnet.

tischen Rechnungsstellung (z.B. Monatsrechnung, analog zur Telefonrechnung) zu erheben.

Für die Einrichtung des Systems wurden Offerten eingeholt, und es zeigte sich, dass private Vertrieber von Hard- und Software (*Baken, OBU*) durchaus Interesse hatten, Ihre Leistungen zu einem Sonderpreis anzubieten, da sie sich von diesem Pilotprojekt einen erheblichen Werbeeffekt versprachen. Die Gemeinde sah allerdings nicht vor, sie in die Trägerschaft einzubinden (im Sinne eines PPP).

### 6.3.4 Kosten

Die Gemeinde konnte plausibel darlegen, dass das Projekt im Normalbetrieb<sup>6</sup> hätte kostendeckend realisiert werden können. Mit geschätzten jährlichen Einnahmen von SFr. 30'000.- bis SFr. 40'000.- und den erwähnten Beteiligungen von Sponsoren erschien die Amortisation der Projektkosten (Kredit von SFr. 250'000.-) sowie der Betrieb auch bei moderater Wirkung gesichert gewesen. Allfällig anfallende Überschüsse wären durch die Gemeinde zweckgebunden verwendet worden.

Falls das System dagegen hohe Wirkung gezeigt hätte (d.h. wenig Einnahmen aus Gebühren, dafür volle Erreichung der Ziele), wäre die Gemeinde bereit gewesen, die Investitionskosten von ca. SFr. 250'000.- abzuschreiben. Die Wirkung hätte die Kosten gerechtfertigt.

### 6.3.5 Erfahrungen, Wirkungen

Das Projekt hatte einen unerhofften und äusserst *fulminanten Werbeeffekt* für den Tourismusort Saas Fee. Fernsehstationen und die Presse berichteten international über das Beispiel, und das Image von Saas Fee als innovative, um das Wohl der Gäste und die Umwelt besorgte Tourismusgemeinde könnte nachhaltig gestärkt werden („Saas Fee als *erste Gemeinde* im Alpenraum mit *Road Pricing*“).

Da das Projekt (noch) nicht realisiert wurde, sind Aussagen *über mögliche Entlastungswirkungen* nicht möglich. Die Verkehrskommission rechnete mit einer Entlastung von -70% bis -90% gegenüber geschätzten -20% bis -30% bei den ebenfalls zur Diskussion gestellten Alternativen (wie Fahrverbot).<sup>7</sup>

Es wird darauf hingewiesen, dass die Informationskampagnen und öffentlichen Diskussionen um das Projekt einen Einfluss auf das *Problembewusstsein* in der Bevölkerung von Saas Fee hatten. Offenbar gingen im letzten Jahr bei der Gemeinde bedeutend weniger Reklamationen über Behinderungen durch Elektrofahrzeuge ein als früher.

### 6.3.6 Lehren aus dem Beispiel

*Road Pricing* Saas Fee ist ein *gutes Beispiel*, wie unter speziellen Umständen (autofreier Ort), mit grossem Einsatz von sachkundigen Promotoren sowie in einem räumlich und politisch klar definierten Rahmen (Meso-Ebene) ein innovatives Projekt bis zur Realisierungsreife gebracht werden kann. Die wesentlichen Lehren sind:

1. Die *sachlichen Vorteile* für den Einsatz von Verkehrstelematik erwiesen sich gegenüber anderen Lösungen überwältigend. Beispiele sind: hohe Flexibilität in der Umsetzung; Kontrolle der Umsetzung über den politischen Dialog<sup>8</sup>; Vermeidung eines Schilderwaldes im Ortskern und eines unverhältnismässig grossen Kontrollaufwandes; Synergien mit der Tourismuswerbung.
2. Das Beispiel Saas Fee lässt sich zur Zeit kaum *replizieren* und bleibt ein Sonderfall. Die Gemeinde hätte beispielsweise die Kosten für die Ausrüstung der Fahrzeuge mit OBU

---

<sup>6</sup> mit normaler Wirkung

<sup>7</sup> Hauptgrund für die verminderte Wirksamkeit dieser Massnahmen: Gewährung von Ausnahmen, kombiniert mit grossem Aufwand für die Kontrolle.

<sup>8</sup> Beispiel: Das *Road Pricing* kann zeitweise abgestellt werden, doch Signaltafeln lassen sich nicht so einfach entfernen.

übernommen, und die Ausnahmegewilligung für die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren konnte erteilt werden<sup>9</sup>.

3. Die Gegnerschaft des Projektes konnte mit viel Promotions- und Informationsarbeit teilweise abgebaut werden. Die Öffentlichkeitsarbeit führte auch zu einem sprunghaften Anstieg im Problembewusstsein.
4. Wie im Beispiel Parkleitsystem Graubünden waren die Synergien mit der Tourismuswerbung überaus gross. Verkehrstelematikprojekte sind eine effiziente Investition in den Tourismus.

---

Quelle:

Road Pricing in Saas Fee - aus Verkehrstelematik im Management des Verkehrs in Tourismusgebieten, Kapitel 6.3, Eidg. Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation/Bundesamt für Strassen, Bern, Juli 1999



---

<sup>9</sup> Mit der Anpassung des gesetzlichen Rahmens in den nächsten (geschätzten) 10 Jahren und der Einführung von Gebührensystemen wie der LSVA (ebenfalls mit OBU) dürfte sich dieses Problem allerdings entschärfen.