

Eichenberger

Teufelszeug Skipässe



Letzte Woche berichtete die Sonntagszeitung, dass die Ski- und Snowboardunfälle der Schweizer Wohnbevölkerung jährliche Kosten von 653,5 Millionen Franken verursachen (2013, ohne Skitouren, Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU).

Leider ist die Realität noch viel dunkler: Das sind nur die materiellen Kosten. Die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten inkl. Verlust an Lebensqualität der Unfallopfer betragen gemäss BfU 4,09 Milliarden Franken jährlich. Pro Skitag belaufen sich die materiellen Unfallkosten auf knapp 27 und die gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten auf 168 Franken. Die Unfalhäufigkeit pro 1000 Skitage hat seit 2000 von 2,5 auf 3 zugenommen. In der Schweiz gibt es bei Ski- und Snowboardunfällen mit 16 zwar rund 15-mal weniger Tote, aber mit über 70000 4-mal so viele Leichtverletzte und mit rund 5300 fast ein- und einhalbmal so viele Schwerverletzte wie im gesamten Strassenverkehr!

Gegen diesen Unsinn wurde bisher wenig Wirkungsvolles unternommen: Teure Werbekampagnen für selbstverständliche Verhaltensregeln, kaum kontrollierbare Geschwindigkeits-

vorschriften, Pistenpolizei sowie Helm- und Rückenschutzpflicht. Dabei verleitet die Vollpanzerung Pistenrowdys erst recht zum Brettern. Was also tun?

«Weshalb wurde nicht längst Liftpricing eingeführt?»

Es gilt, den Schneesportlern Anreize zu geben, langsamer und nicht bis zur völligen Erschöpfung zu fahren.

Heute haben sie fast alle

Tages- oder Saisonpässe. Folglich kostet sie die einzelne Bergfahrt nichts. Die logische Folge ist ungebremstes Skifahren. Viele versuchen sogar, die Tageskarte herauszufahren, indem sie möglichst oft und schnell fahren. Dagegen wirkt nur Liftpricing: Die Bergbahnen sollen anstatt oder zusätzlich zu Tages- und Saisongebühren für jede einzelne Bergfahrt einen Preis erheben müssen, der die durch die Fahrt verursachten Kosten angemessen spiegelt.

Wenn jede einzelne Bergfahrt etwas kostet, fahren die meisten Sportler langsamer und weniger oft. So verursachen sie weniger Risiken, brauchen weniger Platz auf der Piste und benutzen die Bahnen seltener, wodurch auch die Warteschlangen schrumpfen. Dadurch gewinnen alle Sportler, ausser extreme Viel- und Schnellfahrer. Weil die Kapazitäten der Bahnen besser ausgenutzt werden können, sinken langfristig die Betriebskosten. Zudem profitieren auch die Restaurants.

Weshalb haben die Bergbahnen nicht längst freiwillig Liftpricing eingeführt – mit den heutigen elektronischen Kontrollsystemen wäre das ja einfach? Ein Grund ist folgender. Die älteren Sportler fahren weniger und sind tendenziell vermöglicher, haben also eine höhere Zahlungsbereitschaft pro Bergfahrt. Diese wollen die Betreiber abschöpfen. Eine explizite Diskriminierung der Alten durch höhere Preise pro Bergfahrt wäre aber rechtlich problematisch. Eine Diskriminierung mit höheren impliziten Preisen pro Fahrt infolge einheitlicher Tagespreise ist hingegen erlaubt. Somit ist es höchste Zeit für die Revolution der ausgebeuteten massvollen Skifahrer: Wir fordern ein wirkungsvolles Liftpricing für weniger Raserei, mehr Sicherheit und kürzere Warteschlangen!

Prof. Dr. Reiner Eichenberger ist Ordinarius für Theorie der Finanz- und Wirtschaftspolitik an der Universität Freiburg (Schweiz) und Forschungsdirektor von Crema, Center for Research in Economics, Management and the Arts.