

„Skilift pricing“:

Mehr Sicherheit und weniger Wartezeiten auf den Skipisten

Reiner Eichenberger

Bald sind Skiferien. Da leiden wir wieder unter zwei Problemen. Erstens stören die Warteschlangen an den Bahnen und die überfüllten Pisten. Zweitens erschrecken die Unfallzahlen: Gemäss kürzlich publizierten Zahlen für 2003 des Bundesamts für Unfallverhütung (bfu) fordern Ski- und Snowboardunfälle in der Schweiz jährlich rund 80'000 Verletzte. Mittelschwerverletzte gibt es mit rund 5400 sogar deutlich mehr als bei allen Strassenverkehrsunfällen mit 4100, und Schwerverletzte gibt es mit fast 3800 über halb so viele wie im Strassenverkehr mit 6900! Das bfu schätzt die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten der Skiunfälle auf über 3,7 Milliarden Franken, Tendenz steigend!

Dagegen wurden bisher leider nur wenig wirksame Massnahmen vorgeschlagen: Teure Werbekampagnen für selbstverständliche Verhaltensregeln, kaum kontrollierbare Geschwindigkeitsvorschriften, Pistenpolizei sowie Helm- und Rückenschutzpflicht. Dabei dürfte die Zwangspanzerung Pistenraudis nur noch endgültig verleiten, wie Rennfahrer zu brettern.

Was also tun? Wie fast immer hilft das Standardrezept der Ökonomen: Es gilt, den Ski- und Snowboardfahrern stärkere Anreize zu geben, weniger schnell und nicht bis zur völligen Erschöpfung zu fahren. Heute haben die meisten Fahrer eine Tages-, Wochen- oder Saisonkarte. Folglich kostet sie die einzelne Bergfahrt nichts. Die logische Folge ist ungebremstes Skifahren. Viele versuchen sogar, die Tageskarte „herauszuholen“, indem sie möglichst oft und somit auch möglichst schnell fahren. Die Problemlösung besteht deshalb darin, dass die Bergbahnen keine Tages-, Wochen- und Saisonkarten mehr verkaufen, sondern mittels einem eigentlichen „Skilift pricing“ für jede einzelne Bergfahrt einen angemessenen Preis erheben, der

auch zeit- und auslastungsabhängig sein kann. Erst wenn jede Bergfahrt etwas kostet, lohnt es sich, langsamer zu fahren. Langsamere Fahrer verursachen weniger Risiken, brauchen weniger Platz auf der Piste und benützen die Bahnen seltener, wodurch auch die Warteschlangen schrumpfen. Zudem stürzen sich am Abend weniger Fahrer übermüdet auf die letzte und besonders gefährliche Abfahrt, weil sich früher aufhören finanziell lohnt.

Mit dem neuen System gewinnen alle Skifahrer, ausser die bisherigen Superviel- und Schnellfahrer, also die hauptsächlichen Unfallverursacher. Weil die Kapazitäten der Bahnen besser ausgenutzt werden können, sinken langfristig die Betriebskosten. Zudem profitieren auch die Restaurants.

Bei so vielen Vorteilen bleibt die Frage, weshalb die Bergbahnen das neue und bessere System nicht längst freiwillig eingeführt haben, obwohl ihre Kontrollsysteme zumeist vollelektronisch und damit der zusätzliche Abrechnungsaufwand minim sind. Ein Grund dafür ist folgender: Die massvollen Skifahrer sind tendenziell die Älteren mit einem höheren Einkommen und damit höherer Kaufkraft. Zur Ausbeutung dieser Kaufkraft und damit zur Gewinnsteigerung wollen die Bahnbetreiber den Älteren höhere Preise pro Fahrt verrechnen. Altersabhängige Preise pro Fahrt wären aber rechtlich problematisch. Tageskarten hingegen belasten die massvollen Fahrer und damit die Älteren ganz automatisch mit einem höheren Preis pro Fahrt, einfach weil sie weniger fahren. Somit ist es höchste Zeit für eine Revolution der ausgebeuteten massvollen Skifahrer: Wir fordern ein wirkungsvolles Skilift pricing und damit weniger Raserei und kürzere Wartezeiten!