«Die Gebühren gehören abgeschafft»

Kreditkartengebühren sorgen für Ärger

Kreditkartengeschäfte haben in der Ferienzeit Hochsaison. Im Endpreis sind oft Gebühren versteckt. Detailhandel und Konsumentenschutz wollen mehr Transparenz oder gleich die Abschaffung der Gebühren.

Nadine Jürgensen

Wer eine Reise mit e-Bookers.ch buchen möchte und bereit ist, am Ende des Buchungsvorgangs seine Kreditkartenangaben einzutippen, wird merken, dass der Endpreis plötzlich höher wird. Grund dafür ist, dass das Unternehmen eine zusätzliche fixe Gebühr von 7 Franken für die Buchung mit Kreditkarte verlangt. Wer einen Flug mit Swiss wählt, bekommt dazu noch 22 Franken Buchungsgebühren von der Fluggesellschaft weiterverrechnet. Die meisten Konsumenten nehmen dies am Ende des Buchungsvorgangs zähneknirschend in Kauf. Nur wer eine Karte von Postfinance hat, kommt günstiger weg.

Alle zahlen mehr

Gegen diese Gebühren, sogenannte Interchange-Fees (siehe Zusatz), die den Endpreis für Konsumenten verteuern, setzen sich Konsumentenorganisationen und der Detailhandel ein. «Die Gebühren gehören abgeschafft», fordert zum einen Rolf Hartl, Geschäftsführer des Verbands elektronischer Zahlungsverkehr, der die Detailhändler vertritt, genauso wie auch Sara Stalder, die Geschäftsleiterin der Stiftung für Konsumentenschutz. Für Stalder ist klar: «Letztlich zahlen wir alle teurere Preise, weil die Händler die Gebühren für die Kreditkartenunternehmen einberechnen.» Besser wäre es, so Stalder, die Kreditkartenunternehmen würden höhere Jahresgebühren verlangen und somit jene zur Kasse bitten, die auch tatsächlich eine Kreditkarte besitzen. So müssten die Preise im Detailhandel sinken. Für Hartl gibt es für die Kreditkartenunternehmen zudem genug Möglichkeiten, Geld zu verdienen: «Mit Zins-, Währungs-, Bearbeitungs- und Mahngebühren verdienen die Unternehmen genug. Dazu kommen noch Gebühren für den Bargeldbezug.»

Bei Barzahlung Rabatt

Die Gebühren, die den Händlern von den Kreditkartenherausgebern verrechnet werden, könnten eigentlich transparent und einzeln ausgewiesen werden, wie bei e-Bookers. Dies ist in der Schweiz seit rund zehn Jahren erlaubt. Damals wurde die Diskriminierungsklausel aufgehoben, die verbot, dass Händler für Waren oder Dienstleistungen, die mit Kreditkarte bezahlt werden, höhere Preise verrechnen dürfen. Bis anhin habe dies allerdings wenig genützt, sagt Max Buholzer, geschäftsführender Vizepräsident des Schweizer Detaillistenverbands. «Die Preise müssen gemäss Gesetz im Laden fix angeschrieben sein. Die Händler müssen sich überlegen, welcher Preis ihre totalen Investitionskosten deckt.» Buholzer wie auch Sara Stalder raten deshalb, dass bei grösseren Barzahlungen versucht werden soll, einen Rabatt zu erwirken.

Das ist freilich bei Einkäufen im Internet nicht möglich, wo der Einsatz der Kreditkarte Usus geworden ist. Für Rolf Hartl sollte die Interchange-Fee deshalb zumindest drastisch gesenkt werden: «Der elektronische Zahlungsverkehr nimmt zu: Damit sinken auch die Kosten für die Infrastruktur. Diese Skaleneffekte sollten an den Handel weitergegeben werden.»

Interchange-Fee: versteckte Kommissionen

Jü. · Bei den Domestic Multilateral Interchange-Fees handelt es sich um ein Entgelt, das bei inländischen Transaktionen mit Kreditkarten entrichtet wird. Von diesem Vorgang ist der Konsument nicht direkt betroffen. Die Gebühren erheben die Banken als Kartenherausgeber (Issuer) gegenüber den Akzeptanzstellen (Acquirer) und diese wiederum gegenüber den Händlern für die Bereitstellung der Infrastruktur.

2005 hat die Wettbewerbskommission (Weko) die Festlegung der Interchange-Fees durch die Kreditkartenunternehmen als Preisabsprache qualifiziert und eine Untersuchung eingeleitet, die in einer einvernehmlichen Regelung mündete, welche die Gebühren an die objektiven Netzwerkkosten knüpfte. Dadurch senkten sich diese erheblich. Die Regelung wurde 2010 erneuert und läuft am 1. Februar 2013 aus.

Zurzeit untersucht die Weko, ob die bestehende Regelung fortgeführt werden soll oder ob ein neues System, das die EU derzeit testet, eingeführt wird.

Nach der Inbetriebnahme der Rigibahnen in den 1870er Jahren tummeln sich Gäste unterhalb des Kulm. BILD AUS DEM BESPROCHENEN BUCH

Neue Blicke auf eine alte Bekannte

Adi Kälin ergründet Kulturgeschichte und Wesen des Rigi, eines Bergs weiblichen Geschlechts

Der Name Rigi leitet sich nicht von der lateinischen Version des Begriffs «Königin der Berge» ab. Und der Wandel auf dem Berg spiegelt Veränderungen im Fremdenverkehr über die Jahrhunderte hinweg.

P. S. · Würde eine Rangliste der Prominenz von Schweizer Bergen geführt: Der Rigi wäre vorne dabei. Stünde er heute nach dem Matterhorn auf Platz zwei, wäre er, als William Turner ihn 1842 in Aquarellen festhielt, oben auf dem Podest gestanden. Reich ist die Literatur über den «Inselberg» zwischen Mittelland und Alpen, der Hausberg nicht nur für Schwyzer, Luzerner und Zuger ist, sondern bis nach Zürich solche Wirkung entfaltet. Diese Erkenntnis gehört zu den bisher kaum beleuchteten Aspekten, die NZZ-Redaktor Adi Kälin in seinem neuen Buch über den zum Ziel von Tagesausflügen gewordenen «Modeberg» des 19. Jahrhunderts vermittelt.

Fremdenverkehr von Norden

Adi Kälin, mit dem Berg vertraut, da er an seinem Fusse aufgewachsen ist und auch eine Lizenziatsarbeit über die «Hoch-Zeit» des dortigen Tourismus verfasst hat, schlägt einen kulturhistorischen Bogen, in dessen Verlauf er Alpwirtschaft und Fremdenverkehr fundiert und eingängig beleuchtet. Abgesehen davon, dass er in Erinnerung ruft, wie der Rigi über seine Nordseite als Wallfahrtsort touristisch erschlossen wurde, beantwortet er auch die Frage nach dem Ursprung seines Namens. Wiewohl auf der ersten Landkarte der achtörtigen Eidgenossenschaft so vermerkt, hat dieser nichts mit dem lateinischen «regina» für Königin (der Berge) zu tun.

Gemäss dem Luzerner Namenbuch von 2009 leite sich Rigi vom althochdeutschen «riga» beziehungsweise mittelhochdeutschen «rige» ab, was Linie oder Reihe bedeute, schreibt Kälin. Dieser Begriff wurde im 14. Jahrhundert für die Bezeichnung der charakteristischen Felsbänder verwendet. Entsprechend ist das korrekte Geschlecht dieses Berges im Gegensatz zu anderslautenden Regeln (auch jenen dieser Zeitung) nicht männlich, sondern weiblich, also so, wie in der Innerschweiz seit je üblich.

Kälin berichtet von Erschliessungsprojekten, vom Glanz und von den Nöten des mit zu grosser Kelle angerichteten «Resorts» im 19. Jahrhundert, von hygienischen Problemen, die sich aus Kollisionen von Quell- und Abwasser ergaben, und davon, wie eine Hotelière zu Beginn des 20. Jahrhunderts den Einstieg in den Wintertourismus erzwang. Er zeichnet, und das ist angesichts des Mangels an einschlägiger Literatur besonders verdienstvoll, auch den Bau von Ferienhäusern seit den 1920er Jahren nach – ein anfänglich offensichtlich auf Fabrikanten und Professoren beschränktes Phänomen.

Historisches und Aktuelles

Wesentliches Element des grossformatigen Buches sind die Fotografien. Neben historischen Aufnahmen finden sich Stimmungsbilder des Rigi von heute, die den Blick des durch ein Feriendomizil mit dem Berg verbundenen Fotografen Gaëtan Bally wiedergeben. Gerade weil die Qualität der Bilder hoch ist und ihre Auswahl sorgfältig, hätte man sich bei den Legenden zwecks präziser Einordnung des Abgebildeten noch eine zusätzliche Information gewünscht: jene der Jahre, in denen die Aufnahmen gemacht wurden.

Adi Kälin: Rigi – mehr als ein Berg. Hier + jetzt, Baden 2012. 288 S., Fr. 68.–.

Zermatt sucht den Süden

Beteiligung an einer Verbindungsbahn im Aostatal geplant

Eine neue Sportbahnenverbindung im Aostatal soll der Region Zermatt/Cervinia den Anschluss an das Monte-Rosa-Skigebiet bringen. Im Banne des Matterhorns entstünde dannzumal eines der weitläufigsten Skigebiete der Welt.

Luzius Theler, Zermatt

Die meisten Zermatter Schneesportler lieben den Abstecher nach Süden, und genau so halten es die Gäste von Cervinia mit dem Norden: Die Schwünge über die Landesgrenzen hinweg gehören schon seit Jahrzehnten zu den Attraktionen der beiden mondänen Wintersportorte. Jetzt soll das grenzenlose Skivergnügen noch ausgeweitet werden. Denn etwas abseits der 300 Pistenkilometer von Zermatt/Cervinia gibt es in den drei Talschaften von Gressoney, Ayas und Sesia im Süden des Lyskamms und des Breithorns eine Skiarena, die selbst einen verwöhnten Skifahrer wie den Zermatter Gemeindepräsidenten Christoph Bürgin ins Schwärmen geraten lässt: «Ich besuchte die drei Täler letzten Winter zum ersten Mal und bin restlos begeistert. ‹Monte-Rosa Ski› ist mit modernen Anlagen erschlossen und würde eine wertvolle Ergänzung zu Zermatt/Cervinia darstellen.»

Finanziell tragbar

Mit dem Bau einer Sportbahnenverbindung zwischen Ayas und Valtournenche/Cervinia würden die drei Skigebiete von Zermatt, von Cervinia/Valtournenche und von Monte-Rosa Ski untereinander vernetzt und erschlössen dem Wintersport mit einem Pistenangebot von über 650 Kilometern Länge neue Dimensionen. Im Rahmen eines Interreg-Projektes, an dem sich auch Zermatt und der Kanton Wallis beteiligen, werden nun umfassende Abklärungen für die Verbindungsbahn vorangetrieben.

Der Aufwand für die Studie beläuft sich auf 400 000 Franken; die Kosten für den Bau einer Gondel- oder Sesselbahn werden auf 30 bis 35 Millionen Franken geschätzt. Sie fallen vergleichsweise bescheiden aus, wenn man bedenkt, dass Zermatt in den vergangenen zehn Jahren über die seit einer Dekade fusionierten Bergbahnen rund 350 Millionen in sein Skigebiet investiert hat. In Zermatt bestehen bis auf Erneuerungen bestehender Bahnen kaum mehr Wachstumsmöglichkeiten. Dazu kommt: Die straffe Regulierung in der Schweiz erschwert oder verunmöglicht Neuerschliessungen. Somit ist ein weiteres Wachstum auf eigenem Territorium praktisch ausgeschlossen.

In welchem Umfang sich die Gemeinde Zermatt an der Zubringerbahn beteiligen würde, ist noch offen. Aber alle Beteiligten können sich im neuen skisportlichen Dreigestirn mit vertretbarem Aufwand eine Aufwertung ausrechnen. Anders als ein gigantisches Bahnenprojekt, der «Monte-Rosa-Walser-Express», der vor ein paar Jahren durch die Gazetten Italiens geisterte, das ganze Gebiet um das Monte-Rosa-Massiv mit einem Spinnennetz von Bahnen überziehen wollte und Investitionen von 300 Millionen Euro erfordert hätte, sind die Aussichten auf eine Realisierung der Verbindungsbahn intakt: Das Projekt wird hüben und drüben als realistisch und wirtschaftlich vertretbar eingeschätzt.

Alleingang in Saas Fee

In Zermatt macht man kaum ein Hehl daraus, dass demgegenüber eine Vernetzung mit dem benachbarten Saas Fee nicht von Interesse ist. Ein weiterer Schritt nach Süden ergebe für Zermatt und für sein Skigebiet einfach mehr Sinn, betonen Bahnen und Gemeinden einmütig. Sie verweisen auf die seit Jahrzehnten bewährte Zusammenarbeit zwischen Zermatt und Cervinia. Von einer Anbindung an Zermatt würde ohnehin fast nur Saas Fee profitieren, argwöhnt man am Fusse des Matterhorns. Die Reserviertheit gegenüber früheren Avancen des Nachbarortes rührt nicht zuletzt daher, dass die Bergbahnen von Saas Fee in Schwierigkeiten stecken. Sie durchlaufen zurzeit eine Phase der Restrukturierung und Konsolidierung. «Wir schliessen die Strukturbereinigung und Effizienzsteigerung in einigen Monaten ab», versichert Direktor Rainer Flaig. Die Sanierung ist eine Vorbedingung für einen dringend benötigten Investitionsschub. «Es gibt klare Signale, dass erhebliche zusätzliche Investitionen gesprochen werden, wenn wir unsere operativen Hausaufgaben gemacht haben.»

Rabiater Strategiewechsel

Der Hauptaktionär der Bergbahnen AG, der Financier Edmond Offermann, hat nämlich nach den ersten 15 Millionen einen weiteren zweistelligen Millionenbetrag für die notleidenden Bergbahnen in Aussicht gestellt. Dank dieser Zusage fänden sich weitere Investoren, glaubt Rainer Flaig. Auf Druck von Edmond Offermann wurde der Verwaltungsrat der Bergbahnen ausgewechselt; er setzte mehrere Verwaltungsräte vor die Türe und verordnete dem Unternehmen einen strikten Sanierungskurs. Der rabiate Strategiewechsel stiess zwar auf Widerstand, doch ohne den finanziell potenten Hauptaktionär müssten die Bergbahnen ihren Traum von einer Bahn auf das Feejoch auf fast 4000 Meter ü. M. wohl begraben.