

Evolution statt Revolution beim Schweizer Tarifsystem

Viel wurde in den letzten Monaten und Jahren geschrieben über eine mögliche Erneuerung des Tarifsystems des schweizerischen öffentlichen Verkehrs. Diskutiert wurde einerseits über die Tarifstrukturen – Stichwort nachfrageabhängige Preise – und andererseits über das Distributionssystem. Nun ist klar: Für die Kunden wird sich in den nächsten Jahren, von stetigen Preiserhöhungen abgesehen, nicht viel ändern.

Auf Dezember 2014 werden die knapp drei Millionen im Umlauf befindlichen Halbtax- und Generalabonnemente (GA) durch eine „öV-Karte“, so der Arbeitstitel, ersetzt. Mit einbezogen werden auch die Verbundabonnemente; allerdings dürften in der Anfangsphase aus zeitlichen und finanziellen Gründen noch nicht alle Verbunde dabei sein. Die neue Plastikkarte wird einen RFID-Chip enthalten, auf dem lediglich die Kartenummer verschlüsselt gespeichert ist. Aufgedruckt sind die Personalien, Foto und Kundennummer. Die Angaben zu den vorhandenen Abonnements befinden sich hingegen auf einem zentralen Server. Bei der Billettkontrolle werden die Daten berührungslos an das Kontrollgerät übermittelt, mit den Abonnementsdaten abgeglichen und auf dem Bildschirm angezeigt. Das darf, so die Vorgabe an potentielle Lieferanten, nicht länger als eine Sekunde dauern.

In Zukunft hat der Kunde also statt Halbtax- und Verbundabonnemente nur noch eine Karte im Portemonnaie. Diese muss nicht mehr ersetzt werden, wenn das erworbene Jahresabonnemente abläuft. Das eröffnet die Möglichkeit einer automatischen Erneue-

rung. Andererseits soll das Hinterlegen von vorübergehend nicht benötigten Abonnements einfacher werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, weitere Angebote einzubinden. So könnte die Karte als Träger für Skipässe oder für ein Mobility-Abonnement dienen.

Ein definitiver Name für die öV-Karte muss noch erarbeitet werden, ebenso die Gestaltung. Fest steht, dass sie, anders als heute GA und Halbtax, in einem neutralen Design ohne SBB-Logo daherkommen wird. Die Kosten für die Einführung liegen bei 40 Millionen Franken. Diese tragen die im Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zusammengeschlossenen Unternehmen nach einem vorgegebenen Schlüssel; etwa zwei Drittel entfallen auf die SBB. Hinzu kommen weitere Kosten für die neuen Kontrollgeräte, die sämtliche öV-Unternehmen beschaffen müssen. Das stösst nicht überall in der Branche auf Begeisterung.

VöV-Direktor Ueli Stüchelberger und Jeannine Pilloud, Leiterin Personenverkehr der SBB, betonten, die Karte sei ein „Werkzeug“, dessen Einsatzmöglichkeiten sich schrittweise erweitern liessen. Langfristig könnte dies zum Ersatz der herkömmlichen Papierbillette führen; ein Zeitpunkt hierfür ist aber nicht absehbar. Die von den SBB angestrebte Neuauflage von „Easy Ride“ mit einer automatischen Erfassung und Abrechnung der Fahrten ist jedenfalls kein Thema mehr. Für ein solches „Be in, be out“-System hätte man sämtliche Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs mit entsprechender Hardware ausstatten müssen. Das wäre technisch zwar möglich, wie vertiefte

Abklärungen ergeben haben, im Moment aber wohl zu teuer. Auch würde ein solches System heikle Fragen bezüglich Akzeptanz, Datenschutz und Inkasso aufwerfen. Was den letzten Punkt betrifft: Allein die SBB mussten im vergangenen Jahr mehr als die Hälfte aller Zuschläge für „Reisen ohne gültigen Fahrausweis“ abschreiben. Bei einem System mit nachträglicher Verrechnung würde sich diese Problematik verschärfen.

Mit dem nun beschlossenen behutsamen Vorgehen geht man diesen Fragen vorerst aus dem Weg. Sollte von politischer Seite dereinst das „Mobility Pricing“ – also die Verrechnung der tatsächlichen Kosten jeder Fahrt – forciert werden, könnte man darauf zurückkommen. In den nächsten zehn Jahren dürfte dies aber kaum der Fall sein. Bis dahin könnte es nach Einschätzung von Jeannine Pilloud technisch möglich sein, ein „Be in, be out“-System ohne Hardware in den Fahrzeugen zu realisieren.

Pilloud und Stüchelberger brachen anlässlich der Vorstellung der öV-Karte eine Lanze für das bisherige offene Tarifsystem: Weiterhin soll grundsätzlich jedes Billett zu jeder Zeit gültig sein (was allerdings in vielen Fällen nur eingeschränkt gilt, siehe Kastentext), und die Hauptpfeiler des Fahrausweissortiments – namentlich GA, Halbtax, Verbundabos, Junior-Karte, Tageskarten und Normaltarif – bleiben unangetastet. Das Angebot soll aber erweitert werden. Eine Lücke orten die Verantwortlichen zwischen den Verbundabonnements und dem GA. Vor allem Pendler, die zwischen zwei Verbundgebieten unterwegs sind, fahren oft mit dem GA am günstigsten, obwohl an sich eine Kombination von Streckenabonnemente und Verbundzonen sinnvoller wäre.

Eine andere interessante Idee ist, Inhabern von Verbundabonnements eine Anzahl schweizweit gültiger Tageskarten anzubieten und sie so zu motivieren, auch für den Wochenendausflug den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Angestrebt wird ferner, den Geltungsbereich des Jugendabonnements „Gleis 7“, das bislang viele Transportunternehmen nicht anerkennen, an jenen des GA anzugleichen. Eine Wochenendoption, mit der das „Gleis 7“ am Wochenende nicht erst ab 19 Uhr, sondern den ganzen Tag über gültig wäre, ist ebenfalls ein Thema.

Für Gelegenheitskunden will der VöV die Einstiegshürde senken, in dem noch vermehrt Sparbillette – also stark vergünstigte, in beschränkter Zahl erhältliche Einzelbillette – angeboten werden. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass rund die Hälfte solcher Billette von Kunden gekauft wird, die sonst kaum den öffentlichen Verkehr nutzen. Eine weitere mögliche Stossrichtung sind saisonal angepasste Tarife für Billette touristischer Transportunternehmen auf schweizerweiter Ebene. Bislang sind solche Aktionen meist auf einzelne Unternehmen oder Regionen beschränkt.

All diese Massnahmen müssen in der öV-Branche noch diskutiert werden; bis Ende Mai läuft eine breit angelegte Vernehmlassung. Die Einführung der öV-Karte auf Dezember 2014 ist hingegen beschlossene Sache. (mr)

Wer kennt Mel Heitersberg?

Die Ausdehnung des verbundübergreifenden „Z-Pass“ auf Einzelbillette zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 sollte den Fahrgästen im Grossraum Zürich eigentlich das Leben erleichtern. In manchen Fällen ist aber das Gegenteil der Fall: Wer zum Beispiel ein Billett von Zürich nach Aarau kaufen will, muss sich entscheiden, ob er „via Mel Heitersberg“ oder „via Alle Zonen“ fahren will. Wer auf dem schnellsten Weg von Aarau nach Zürich reist, muss die erste Möglichkeit wählen, denn gemeint ist die westlich des gleichnamigen Tunnels gelegene Haltestelle Mellingen Heitersberg. Diesen Weg nehmen

die meisten Schnellzüge. Wer aber in einen Zug steigt, der über Baden fährt, muss die zweitoberste Taste drücken. Andernfalls ist das Billett nicht gültig. Ob das Zugpersonal bei der Kontrolle angesichts der Vielzahl aufgedruckter Zonennummern den Unterschied bemerkt, ist eine andere Frage.

Eine weitere „Kundenfalle“ sind die Nachtzuschläge. Wer mit der „SBB-App“ auf dem Mobiltelefon ein Billett für die Fahrt mit der Nacht-S-Bahn von Zürich nach Winterthur kauft, wird mit keinem Wort darauf hingewiesen, dass er zusätzlich noch einen Nachtzuschlag erwerben muss. Vielmehr wird explizit erwähnt, das Billett sei „innerhalb der gelösten Zonen und der zeitlichen Gültigkeit auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln für beliebig viele Fahrten gültig“. Trotz dieser haarsträubenden Falschinformation werden Kunden ohne Nachtzuschlag mit mindestens 70 Franken gebüsst.

In vielen Fällen sind detaillierte Kenntnisse des öV-Systems nötig, um ein korrektes Billett zu kaufen. Das Know-how, das früher der Schaltermitarbeiter hatte, muss sich der Kunde selber aneignen. Allein die Mühsal des Billettkaufs dürfte somit manche Gelegenheitskunden nachhaltig am Bahnfahren hindern, ganz abgesehen von allfälligen Busen als Folge eines falsch gelösten Fahrausweises. Bezüglich dieser Mängel des Tarif- und Distributionssystems bieten die von VöV und SBB in Aussicht gestellten Massnahmen leider keinerlei Verbesserung. (mr)

Wer am SBB-Automaten ein Billett von Zürich nach Aarau kaufen will, braucht detaillierte Kenntnisse des Tarifsystems und der Geographie (Foto: J. Lüthard).

