

Verkehr

Der Kartentrick

Die bis jetzt benützten Fahrscheine und Abonnemente im Bahnverkehr sind veraltet, da sind sich alle einig. Nun planen die SBB eine elektronische Karte, die allerdings nicht viel kann. Vor allem kann sie Preise für Fahrstrecken nicht berechnen. So verhindern die SBB Transparenz – was ihnen nützt.

Von Sepp Moser



Kundinnen und Kunden möchten für genau so viel bezahlen, wie sie fahren. – Pendlerverkehr, aufgenommen am Bahnhof Winterthur.

Der Fortschritt lässt sich nicht aufhalten: In halb Europa fahren die Leute mit elektronischen Tickets, seit zehn Jahren schon im Grossraum London, mittlerweile auch in grossen Teilen Deutschlands und in anderen Ländern. Man steigt in Bus, U-Bahn oder Eisenbahn ein, hält eine Chipkarte bei der Türe an eine Antenne, desgleichen beim Aussteigen, und der Fahrpreis ist abgebucht oder wird später per Rechnung eingezogen.

Mehr als 50 Millionen Europäer reisen so – nur die Schweizer nicht, im Gegenteil: Hier verkommt das einst so benutzerfreundliche und klare Tarifsystem zunehmend zu einem Labyrinth. Zum Teil wird es nicht einmal mehr vom Bahnpersonal verstanden, erst recht nicht vom Publikum. Und wehe, ein Fahrgast macht beim Kauf des Billetts einen Fehler: Er wird sofort kriminalisiert.

Das macht auf Dauer keinen guten Eindruck. Also soll auch die Schweiz nach dem Willen der SBB-Spitze eine Chipkarte erhalten: die «ÖV-Card», mit der einst gleich auch noch flexible Tarife eingeführt werden können. Stolz verkündete SBB-Chef Andreas Meyer, die ÖV-Karte sei der erste Schritt zu einem modernen System und «die Basis, um die Preise künftig stärker auf das Nutzerverhalten auszurichten».

Rückständiges Kartenkonzept

Unsinn, erklärt umgehend die Dachorganisation VöV (Verband öffentlicher Verkehr): «Die Einführung der ÖV-Karte hat nichts mit Preismassnahmen zu tun.» Tatsächlich ist es so, denn mit der Karte kann man aufgrund ihrer technischen Grenzen nur bestehende General-, Halbtax- und Verbundabonnemente auf einem Computerbildschirm kontrollieren, zu mehr taugt das Ding nicht.

Hier manifestiert sich ein Streit, der bis tief in die Branche reicht. Einerseits entzweit er die SBB und ihr Topmanagement, andererseits bringt er den Rest der Bahnwelt und grosse Teile der Politik gegen die SBB auf. CVP-Stände-

Die von der SBB-Spitze geförderte ÖV-Card ist so rückständig, dass sich die Frage nach den Motiven der SBB stellt.

rat Peter Bieri kämpft auf politischer Ebene für eine bessere, zukunftsfähige Lösung, der Zuger Verkehrsdirektor Matthias Michel «bedauerte» die Entwicklung unlängst in einem Interview mit dieser Zeitung.

Zukunftsfähig wäre eine Karte mit aktiver Technologie (siehe Kasten). Ein solches Modell erlaubt die berührungslose Erfassung sämtlicher Passagiere in jedem Fahrzeug des schweizerischen öffentlichen Verkehrs sowie die automatisch und individuell optimierte Abrechnung durch Abbuchung oder Rechnungsstellung. Reisen mit einer solchen Chipkarte ist so einfach wie Telefonieren; man kauft schliesslich auch nicht zum Voraus ein Guthaben für ein einzelnes Gespräch, sondern man stellt eine Nummer ein, telefoniert mit dem Nachbarn, mit Japan oder mit irgendwem, und bezahlt wird durch Verrechnung mit einem Guthaben oder per Rechnung.

Die Sachlage ist so klar und die von den SBB geförderte ÖV-Card dermas-

sen rückständig im Vergleich zum Stand der Technik, dass sich die Frage nach den Gründen für die offizielle Haltung der SBB-Spitze stellt.

Die Antwort der Fachleute – auch solcher innerhalb der SBB – ist eindeutig: Es geht nicht um Technik, es geht um Strategie. Die SBB wollen Zeit gewinnen für die Entwicklung einer eigenen leistungsfähigen Chipkarte, die jedoch nicht europakompatibel ist und die von den SBB kontrolliert wird. Damit wollen sie Transparenz im schweizerischen Tarifwesen verhindern und Wettbewerb im Fernverkehr abwehren.

Wahrung des Gewinnmonopols

Zum Thema Transparenz: In der Schweiz überlagern sich zwei unterschiedliche Tarifsyste. Im klassischen Relationentarif wird der Fahrpreis für eine Reise zwischen A und B berechnet. Für die meisten Verkehrsverbände und damit für den Grossteil des Regionalverkehrs gilt dagegen ein Zonentarif. Hier bezahlt man für die unbeschränkte Fahrberechtigung innerhalb eines bestimmten Zeitraums und in einem bestimmten geografischen Gebiet. Für eine Fahrt in beiden Welten zugleich gibt es sogenannte Hanteltarife (von den SBB «City-Ticket» genannt). Die Zuordnung der Einnahmen zu den jeweils beteiligten Verkehrsunternehmen erfolgt für Einzelfahrten im Relationstarif aufgrund der tatsächlich gefahrenen Strecken. Bei Abonnementsinhabern jeder Art sowie in den Zonensystemen lassen sich die Erträge nicht exakt verteilen; hier stützt sich der Verteilungsschlüssel auf extrapolierte Umfragewerte, was ebenso ungenau wie umstritten ist. In der Branche herrscht die Meinung vor, dass das System die SBB bevorteilt, die SBB sind gegenteiliger Ansicht. Für die Verteilung zuständig ist der VöV, wo die SBB in Fragen der Tarifstrategie das Vetorecht geniessen.

Zum Thema Wettbewerb: Der öffentliche Personenverkehr in der Schweiz wird durch Bundeskonzessionen geregelt. Für den Fernverkehr haben allein die SBB eine Konzession; selbst die BLS darf über ihre eigene Lötschbergstrecke keine Intercity-

Züge führen. Im subventionierten Regionalverkehr werden Konzessionen für jeweils einen geografischen Bereich an zahlreiche Bahn-, Schiffs- und Busunternehmen erteilt. Von Gesetzes wegen darf ausschliesslich im Fernverkehr ein nachhaltiger Gewinn erzielt werden; im Regionalverkehr wäre ein Gewinn selbst dann untersagt, wenn er nicht chronisch defizitär wäre. Mit anderen Worten: Die SBB haben mit ihrem Fernverkehr ein Gewinnmonopol. Und sie geniessen dieses in (buchstäblich) vollen Zügen.

Das wäre kein Problem, wenn nicht Europa im Unterschied zur Schweiz einen Wettbewerbskurs fahren würde. Deutschland, Österreich und Italien arbeiten bereits stark an der Öffnung ihrer Binnenmärkte. So können die Fahrgäste zum Beispiel auf der Strecke München-Lindau am Bodensee zwischen der Deutschen Bahn und der Privatbahn «Alex» wählen. Und die in Konkurrenz betriebenen Strecken werden rasch zahlreicher. Es ist klar, dass sich die Schweiz diesem Trend langfristig ebenso wenig wird entziehen können wie seinerzeit im Güterverkehr. Die Zeit wird kommen, da auch zwischen Bern und Zürich mehrere Bahngesellschaften gegeneinander fahren werden.

Dieses Szenario versuchen die SBB mit dem Werkzeug der tarifarischen Infrastruktur zu bekämpfen. Mit einer eigenen, durch sie selber kontrollierten, will heissen: nicht europakompatiblen Bahnkarte könnten die SBB künftige Wettbewerber in Schach halten oder durch den Zwang zum Aufbau eines eigenen Systems schikanieren; nur mit diesem Mittel behalten sie auch weiterhin zumindest weitgehend die Kontrolle über die Verteilung der Einnahmen im schweizerischen öffentlichen Verkehr. Die Strategie leuchtet ein. Ihr Preis ist allerdings, dass sich die Schweizer Reisekundschaft noch ein paar Jahre länger als nötig mit undurchsichtigen Bahntarifen und Papiertickets herumschlagen muss. So lange nämlich, bis die SBB eine eigene Chipkarte entwickelt haben, die funktioniert und auch tatsächlich einen Nutzen bringt.

Bahnkarten

Was geplant ist und was möglich wäre

Die von den SBB geplante ÖV-Card ist eine passive Chipkarte ohne Batterie. Sie kann auf kurze Distanz («nearfield») vom Kleincomputer des Zugbegleiters gelesen werden und enthält nur die Personalien des Besitzers. In der zentralen Datenbank wird geprüft, ob der Inhaber auch ein gültiges Abonnement besitzt.

Die verbreiteten zeitgemässen Systeme werden vom Inhaber unter der Fahrzeugtüre an ein Lesegerät gehalten. Dieses registriert den Ort des Ein- und des Ausstiegs. In der Zentrale wird nachträglich der individuelle Tarif berechnet (Normaltarif oder reduziert, Abo-Inhaber usw.). Dabei wird im Interesse des Kunden gerechnet, etwa durch Verrechnung einer Tageskarte statt einzelner Fahrten, wenn jene günstiger ist. Das System ist als «Cico» (Check-in, Check-out) bekannt.

Das System «Bibo» (Be-in, Be-out) ist eine Weiterentwicklung von Cico und

läuft mit der deutschen Software «Kernapplikation 3b». Die Karte muss nicht an einen Leser gehalten werden; sie ist mit Batterie und einem Minisender ausgestattet («aktiv»). Detektoren in den einzelnen Fahrzeugen registrieren in kurzen Zeitabständen die in einem Abteil vorhandenen Karten, aus deren Daten dann die individuelle Reise rekonstruiert wird. Mit Bibo kann der Passagier unterwegs die Klasse wechseln, die Verrechnung erfolgt nach den tatsächlich gefahrenen Abschnitten. Bibo wurde in der Region Dresden mit Erfolg getestet. In Luxemburg ist es der Favorit in einer laufenden Ausschreibung, Dänemark plant damit ein missglücktes eigenes System zu ersetzen. Vorgesehen ist die Einführung vom deutschen Rhein-Main-Verkehrsverbund mit 2,2 Mio. Passagieren täglich ebenso wie von Österreich, dort zunächst im Osten des Landes. Sepp Moser