

NEUREGELUNG DER TARIFE

Billiger reisen in der Randzeit?

Der Verband öffentlicher Verkehr versucht die Tarife im öffentlichen Verkehr neu zu regeln. Die Aufgabe präsentiert sich als äusserst komplex. Kritiker warnen davor, die Bahnkunden zu überfordern und zu verärgern.

«Wenn einer die richtige Lösung präsentiert, ist er für mich ein Kandidat für den Nobelpreis.» Was bei Hans Kaspar Schiesser, verantwortlich für Projekte und Verkehrspolitik beim Verband öffentlicher Verkehr (VöV), humorvoll tönt, ist durchaus ernst gemeint. Das Schweizer Tarifsystem im öffentlichen Verkehr national neu zu regeln ist eine Herkulesaufgabe.

Fieberhafte Suche

Seit der Preisüberwacher vor einem Jahr die Berechnung der Billettpreise mit Distanzzuschlägen (für die 117 Kilometer lange Strecke Zürich–Bern werden 164 Kilometer berechnet) als zu wenig transparent kritisiert hat, wird fieberhaft nach einer neuen Lösung gesucht.

Ein nahe liegender Vorschlag: Das heutige System – ein Billett, eine Strecke, ein Preis – wird abgeschafft. Die Fahrpreise könnten neu nach Tageszeit und Strecke differenziert werden. Reisende, welche zum Beispiel die morgendliche Hauptverkehrszeit meiden, würden dann weniger bezahlen als die Pendler in den Zügen mit grosser Nachfrage.

Unterschiedliche Interessen

Ein solches Modell zu entwickeln sei «eine gigantische Aufgabe», sagt VöV-Sprecher Ruedi Helfer. «Es prallen unterschiedlichste Interessen aufeinander», ergänzt er. Es gelte alle unter einen Hut zu bringen, um der Kundschaft ein transparentes, schweizweit gültiges System präsentieren zu können. Ein neues nationales Projekt muss die Bereiche Postauto, SBB, Privatbahnen, Schiff, Seilbahnen, Tram und Busse abdecken. Es hat Angebote im Fern-, Regional- und touristischen Verkehr sowie regionale Verbundsysteme einzubinden.

«Höllisch aufpassen»

Matthias Schnewlin warnt darum vor voreiligen Änderungen. Schnewlin war 1985/1986 als Mitarbeiter des Bundesamtes für Verkehr massgeblich an der Erarbeitung der Bundestarifmassnahmen beteiligt. Das Thema Waldsterben hatte damals eine



langfristige Förderung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht. «Ich stehe für ein standardisiertes Modell ein. Mit einer zu starken Differenzierung der Preise kann man in eine gefährliche Falle tappen», sagt Schnewlin. Besonders bei der zeitlichen Unterscheidung müsse man «höllisch aufpassen».

Als Beispiel nennt er das Tarifsystem des französischen Hochgeschwindigkeitszuges TGV. Hier würden die Preise an jedem Kalendertag und zu verschiedenen Tageszeiten neu eingestuft. «Wer reisen will, muss planen, welchen Zug er nehmen will. Verpasst er seinen Zug, ist das Billett ungültig.» Die Schweizer Bahnkunden würden mit einem solchen Modell drastisch an Flexibilität einbüßen. «Heute kaufe ich mir ein Billett und fahre innerhalb der Gültigkeitsdauer mit

dem Zug meiner Wahl.» Schnewlin ist überzeugt: «Sollte dies ändern, würde die Kundenzufriedenheit leiden.»

Deutsche Bahn geht voran

Flexibilität könnten künftig wiederum neue Technologien bringen. Ein Blick über die Grenze zeigt: Die Deutsche Bahn (DB) testet aktuell in Berlin, Potsdam und Hannover mit 200 Testkunden «Touch and Travel». Handys werden von den Kunden an den Bahnhöfen und Haltestellen über eine mit einem Chip bestückte Tafel gezogen und aktiviert. «Der Reisende checkt sich beim Einsteigen ein und beim Aussteigen wieder aus», erklärt DB-Sprecher Holger Auferkamp. «Das System sucht automatisch den günstigsten Tarif.» Abgerechnet wird zweimal im Monat. Hat «Touch and Travel» Erfolg, soll es 2010 in Deutschland eingeführt werden, nach DB-Plänen später aber weltweit Verwendung finden.

Sparpotenzial

Für die SBB sei ein solches System durchaus interessant, führt Sprecher Roland Binz aus. «Wir können von einer grenzübergreifenden Zusammenarbeit viel lernen.» Hans Kaspar Schiesser vom VöV sieht Sparpotenzial, wenn die Schweiz für ihre ÖV-Kunden keine eigene Technologie entwickeln muss. «Wenn die Deutsche Bahn etwas Sinnvolles entwickelt, sollten wir uns anhängen können.»

Michael Widmer, Redaktor der Berner Zeitung BZ