

Medienkonferenz «Einfacher und berechenbarer öV-Zugang für alle»

Bern, 21. November 2023

Sara Stalder, Geschäftsleiterin Konsumentenschutz

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,
Werte Medienschaffende und Anwesende,

In den bereits laut geäusserten Überlegungen der Alliance SwissPass zum Projekt myRIDE stand zur Diskussion, einen neuen «E-Tarif» einzuführen. Auch wenn die Details dazu noch nicht bekannt sind, ist klar, dass ein Grundtarif mit dem individuellen Fahrverhalten der Vergangenheit kombiniert würde. Dafür wird es nötig, alle Fahrten auf der App in einem «lückenlosen digitalen Reisetagebuch» aufzuzeichnen. Mein persönliches digitales «Tagebuch» würde demnach in Zukunft bestimmen, was die Fahrt kostet. Sie rechnet für mich im Hintergrund aus, welches das günstigste Ticket ist, berücksichtigt, ob ich ein Abo habe oder ob sich eine Tageskarte lohnen würde. Konsequenterweise bezahle ich auch erst nach der Reise per Kreditkarte - automatisch wohlverstanden.

Was dies alles bedeuten kann, erläutere ich anhand von Beispielen, indem ich Sie auf eine Zugfahrt von Bern ins Engadin mitnehme.

1. Berechenbares Tarifsystem: Bern - Pontresina 55.50 oder 67.90 oder 49.30?

Eine Strecke kostet grundsätzlich immer gleich viel

- Wird dieser Systemwechsel eingeführt, verändern sich die Preise nicht nur nach jeder Fahrt, sondern es werden theoretisch auch «Preissysteme» analog zur Luftfahrt/Flugverkehr möglich: die Tarife sind dann nicht nur personalisiert, sondern auch dynamisch – und damit maximal unberechenbar für die Fahrgäste.
- Oder dienen die Skigebiete und Bergbahnen als Vorbild? Der Preis der Tageskarte orientiert sich zunehmend an wenig nachvollziehbaren Kriterien. Die Vergleichbarkeit und Preistransparenz bleiben auf der Strecke: Wie wird der Preis errechnet? Wer bestimmt und kontrolliert den Algorithmus, der die Preise ausspuckt?
- Meine Fahrt ins Engadin wäre preislich gesehen also eine Fahrt ins Blaue: Denn ich weiss vor dem Betreten des Zuges nicht, wie viel mich meine Reise kosten wird: Die «Easyjetierung des öVs» mit ständig wechselnden Preisen je nach Angebot und Nachfrage, ist kein Tarifmodell für die Service public-Dienstleistung «öffentlicher Transport».

2. Ticketpreis-Anfrage Bern – Pontresina: Überraschung....

Die vorgängige Preisbekanntgabe muss gewährleistet sein

- Die Produkte im Laden sind angeschrieben, damit im Vorfeld bekannt ist, was bezahlt werden muss. Das sichert Berechenbarkeit und Kostenkontrolle.
- Das Prinzip der Klarheit bei der Preisbekanntgabe muss auch für die neuen Ticketsysteme behalten werden: Ich muss vor meiner Fahrt ins Engadin verbindlich wissen, wieviel diese kosten wird.¹

¹ Diese Preisbekanntgabe ist bereits heute Realität und muss konsequent umgesetzt werden (vgl. Art. 15, Abs. 5 Personenbeförderungsgesetz).

- Das heisst aber auch: Preise, welche erst nach meiner Reise festgelegt werden und aufgrund individueller Faktoren wie meinem Zwischenstopp in Chur bestimmt werden, darf es nach unserem Dafürhalten nicht geben².

3. Noten und Münzen verhindern die Fahrt ins Engadin: Wer mit Bargeld bezahlt, darf nicht benachteiligt werden

- Bargeld hat unschlagbare Vorteile gegenüber digitalen Zahlssystemen: es wahrt die Privatsphäre und funktioniert auch ohne Strom und zusätzlicher IT-Infrastruktur.
- Doch Bargeld wird nicht mehr überall gerne gesehen: Bereits heute sind Sparbillette nur digital erhältlich. Eine grosse Anzahl von Konsumentinnen und Konsumenten (z.B. ohne Kreditkarte) werden von diesen Angeboten ausgeschlossen. Wieso werden sie mit teureren Ticketpreisen bestraft?
- Die freie Wahl des Zahlungsmittels muss Pflicht bleiben. Die Umstellung auf digitale Zahlungsmitteln dürfen nicht «gepusht» werden; weder über den Preis (z. B. Online-Rabatte), noch über eingeschränkte Möglichkeiten des Billettkaufs (lange Schalter-Wartezeiten oder Automaten-Stilllegung).

4. Wozu diene der 3-stündige Zwischenstopp in Bahnhofsnähe von Chur? Privatsphäre muss gewährleistet und anonymes öV-Fahren die Regel sein

- Meine Reise ins Engadin generiert unzählige sensible persönliche Daten von mir, wie detaillierte Bewegungsprofile, meine Adresse und Kreditkartennummer. Aber die Verkehrsverbünde erhalten auch Informationen über meine älteste Tochter und unsere Velos, da ich diese Tickets mit meinem Account gelöst habe.
- Wenn in Zukunft alles in einer App getrackt und registriert wird, ist es ein Leichtes, sensible Personendaten miteinander zu verknüpfen. Diese werden dann von den Betreibern oder gar Dritten ausgewertet, die diese beliebig weiterverwenden könnten.
- Nicht erst seit den Datenlecken bei Vertragsfirmen des Bundes ist klar, dass Daten vor Cyberangriffen nicht geschützt sind. Daher muss ein neues Ticketsystem besonders auf Datensparsamkeit ausgerichtet sein.
- Der öffentliche Aufschrei wegen des Personentrackings in den Bahnhöfen anfangs Jahr zeigte deutlich, dass die Bevölkerung keine Überwachung will. Das gilt auch für die öV-Nutzung.
- Aus diesem Grund hat die öV-Branche wegen ihrer Monopolstellung in Fragen des Datenschutzes und der Datensparsamkeit eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Es muss weiterhin möglich sein, ohne grösseren Aufwand anonym von Bern nach Pontresina zu fahren.

Die Schweiz wird im Ausland um ihren öV beneidet – nicht nur um die prächtige Strecke Bern - Pontresina. Der öV ist allgemein sehr gut ausgebaut, verlässlich und bisher zugänglich für alle. Doch die digitalen Möglichkeiten stellen die analogen Tarif- und Ticketsystemen immer mehr in Frage. Kommerzialisierter Schnäppchenjagd für einen Teil der Bevölkerung statt berechenbare, frei zugängliche und datenschutzfreundliche Tarifsysteme drohen, die neue Realität der öV-Nutzung zu werden.

Diese Entwicklung muss aufgehalten werden: Wir setzen uns ein, dass es auch in Zukunft einen einfachen und berechenbaren öV-Zugang für alle gibt.

² vgl. Art. 15, Abs. 1-3 Personenbeförderungsgesetz