

## ÖV-Karte soll Billett ersetzen

**Die SBB planen eine radikale Umstellung: Ab 2014 soll es für Abos noch eine Karte geben. Später soll diese alle Billette ersetzen. Ab Ende 2013 sind erste Tests rund um eine Stadt geplant.**

Tobias Gafafer

BERN. Das Billett der Zukunft rückt näher. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die SBB haben unlängst wichtige Weichen gestellt. In einem ersten Schritt sollen ab Dezember 2014 Angebote wie das GA, das Halbtax und Abos der Tarifverbunde mit einer neuen Chip-Karte ausgerüstet werden. Dies sagt Santiago Garcia, Projektleiter E-Ticket der SBB, im Gespräch mit unserer Zeitung. «Es würde nur noch eine Karte für alle Abos geben.» Damit müssten diese nicht mehr jedes Jahr erneuert werden, sondern könnten jeweils wie ein Skipass neu aufgeladen werden. Auch weitere Bahnen und Verkehrsbetriebe sollen mitmachen, da der Beschluss im Rahmen des VöV gefällt wurde. Für die Kontrolle müssten die Geräte der Kondukteure bloss mit einer neuen Software ausgerüstet werden.

### «GA-Komfort für alle»

Parallel planen die SBB den zweiten Schritt: Gemäss Garcia würde ein E-Ticket schrittweise alle Billette in der Schweiz ersetzen – frühestens ab 2017, sofern die Entwicklung wie erwartet vorankommt. Die ÖV-Karte würde jeweils automatisch beim Einstieg aktiviert respektive beim Ausstieg deaktiviert; damit bliebe das offene Schweizer ÖV-System erhalten. «Wir wären die ersten, die das System einführen», sagt Garcia. «Le Matin Dimanche» hatte 2011 bereits einmal über das Projekt berichtet. Nun wird der Fahrplan konkreter: Ab Ende 2013 soll um eine mittelgrosse Stadt ein Feldversuch erfolgen. Zurzeit müssen die interessierten Lieferanten den SBB nachweisen, dass sie das Projekt umsetzen können. Bis Ende 2013 würde der Auftrag vergeben. Bis 2017 würden die rund 15 000 Bahnwagen, Busse und Trams in der Schweiz entsprechend ausgerüstet, falls die Branche zustimmt.

Das ÖV-Ticket würde Bahnen und Kunden grosse Möglichkeiten eröffnen. Letztere erhielten damit freie Fahrt, auch wenn sie kein GA haben – die Bezahlung könnte wie bei einer Handyrechnung erfolgen. Die SBB sprechen denn auch von einem «GA-Komfort für alle». Bei jenen, die nicht bezahlen, würde die Karte gesperrt; das Schwarzfahren würde erschwert. Das ÖV-Ticket könnte auch für Angebote wie Taxis oder Mobility verwendet werden. Die SBB ihrerseits erhielten präzise Angaben zu jeder Fahrt, was die Angebotsplanung vereinfachen würde. Dies würde auch zu mehr Kostengerechtigkeit führen, da die Einnahmen bei Abos genauer den Bahnen zugeordnet werden könnten. Zudem würde das komplexe Abrechnungssystem vereinfacht. Vor allem aber könnten die Bahnen dank dem ÖV-Ticket nach Qualität und Zeit des Angebots differenzierte Tarife einführen. In Frage gestellt werden könnte hingegen womöglich das GA, das in der 2. Klasse heute 3350 Franken pro Jahr kostet. Der politische Druck auf dieses quersubventionierte Abo könnte wachsen, wenn plötzlich transparent wird, dass ein Inhaber faktisch für 45 000 Franken pro Jahr unterwegs ist.

### Kosten von rund 200 Millionen

Die Einführung des ÖV-Tickets wird durch technische Fortschritte bei der Mobilkommunikation erleichtert, die Verkabelungen obsolet machen. Deshalb sollen sich die Kosten im Vergleich zum vor zehn Jahren lancierten und verworfenen Vorgängerprojekt «Easy Ride» massiv senken lassen. Garcia rechnet noch mit rund 200 Millionen. Wie das System funktionieren könnte, zeigt etwa das Angebot von Siemens. Bei den Türen jedes Wagens würden Antennen eingebaut, sagt Projektleiter Marcel Kalbermatter. «Diese aktivieren beim Einstieg die Karten, die nur senden, wenn die Kunden im Eingangsbereich sind.» Die Passagierdaten würden auf eine Box übertragen und gespeichert. Einmal pro Tag würden die Daten auf zwei Systeme im Rechenzentrum übertragen. Dort würden die Passagierströme anonym erfasst. Die Abrechnung mit den Kunden würde getrennt erfolgen.