



## Kritikpunkte aus Sicht des Konsumentenschutzes

### 1. myRIDE bedeutet eine Digitalisierung des Ticketvertriebs: Mit allen Risiken

Ein digitaler E-Tarif bedeutet, dass jede einzelne Fahrt digital erfasst wird. Die privaten Mobiltelefone der Reisenden dienen dem öV als Medium für die Abwicklung aller Prozessschritte – vom Kauf des Tickets bis zur Rechnungsstellung.

Bei der digitalen Abwicklung des Ticketkaufs besteht eines der grossen Probleme darin, dass viele Drittparteien in den Prozess involviert sind – ohne dass dies für die Kundin oder den Kunden direkt ersichtlich ist. Hierzu gehören nicht nur hiesige Telekommunikationsunternehmen, sondern auch globale Techfirmen wie Google, Apple, Amazon und Microsoft. Ebenfalls zu erwähnen sind die Zahlungsdienstleister, welche eine bargeldlose Kaufabwicklung erst möglich machen.

Im Gegenzug soll die bereits bestehende Verkaufsinfrastruktur längerfristig abgeschafft werden: der Schalter ist schon lange «zu teuer», der Betrieb und Unterhalt der Billettautomaten und die «Transaktionskosten» von Bargeld sind ebenfalls kostenintensiv und gehören deshalb gleichermassen weggespart. Die Tage des physischen Billetts sind somit gezählt.

### 2. Dynamische Preise: Gleichberechtigung und Preistransparenz auf der Kippe

Ist das Handy einmal der wichtigste Vertriebskanal, werden individualisierte und damit dynamische Preise denkbar. Vorbei sind die Zeiten, in denen man wusste, dass der Sitznachbar den gleichen Preis zahlte. Künftig hängen die Preise vom Fahrverhalten ab, also davon, wie oft man eine bestimmte Strecke bereits gefahren ist, bei welchem «Bonus-Programm» man Mitglied ist, oder sogar, ob man zu Pendelzeiten fährt oder nicht. Bezahlt wird erst nach der Reise. Das untergräbt die Preistransparenz.

Wird dieser Systemwechsel eingeführt, werden theoretisch auch «Preissysteme» analog zur Luftfahrt/Flugverkehr möglich: die Tarife sind dann maximal unberechenbar für die Fahrgäste. Zudem bleiben viele relevante Fragen offen: entwickelt sich z.B. der Preis der Tageskarte zunehmend nach wenig nachvollziehbaren Kriterien? Wo bleibt die Vergleichbarkeit und Preistransparenz? Wie wird der Preis errechnet? Wer bestimmt und kontrolliert den Algorithmus, der die Preise ausspuckt? Der Konsumentenschutz fordert: die öV-Branche muss den Reisenden gleiche und transparente Preise anbieten.

### 3. Datenschutz: Big SBB and Friends are watching you

Die Digitalisierung führt ebenfalls dazu, dass die Gefahr von Tracking zunimmt, dass Reisende ohne ihr Wissen in ihrem Reiseverhalten aufgezeichnet werden. Diese Funktion machen sich die SBB und Co. zunutze und generieren mit dem Billettpreis auch gleich unzählige persönliche Daten von Reisenden. Dadurch besteht nicht nur ein hohes Risiko für einen Eingriff in die Privatsphäre, sondern auch eine mögliche ungerechtfertigte Bereicherung Dritter.

Der Konsumentenschutz fordert: als Teil des Service Public muss der öV möglichst datensparsam bleiben und anonymes Reisen ermöglichen. Fahrgastdaten dürfen nicht kommerzialisiert werden.

## Verkehrspolitik mit Armutsperspektive: Die Sicht der Caritas Schweiz zu MyRIDE

Gemäss Bundesamt für Statistik sind in der Schweiz 1,25 Millionen Menschen armutsgefährdet. Konkret heisst dies, dass jede siebte Person in unserem Land zu wenig Geld zum Leben hat. Mit der allgemeinen Teuerung, dem starken Anstieg der Krankenkassenprämien sowie den steigenden Mieten spitzt sich die Situation zurzeit weiter zu.

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass Menschen am Arbeitsmarkt und am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Finanzielle Engpässe erschweren es aber, mobil zu bleiben. Bereits heute müssen Menschen mit tiefem Einkommen ihre Mobilität stark einschränken. Sie legen nicht einmal halb so viele Kilometer zurück wie Personen mit hohem Einkommen.

Dem öffentlichen Verkehr wird in den kommenden Jahren eine besondere Bedeutung zuteil werden. Der Verkehrssektor ist für rund ein Drittel der Treibhausgasemissionen der Schweiz verantwortlich. Ob wir unsere Klimaziele – Netto Null-Emissionen von Treibhausgasen bis 2050 – erreichen, hängt massgeblich davon ab, ob wir rasch genug von fossil betriebenen Verbrennungsmotoren wegkommen. Ein Schlüssel dafür liegt im öffentlichen Verkehr. Er hat insbesondere für Menschen mit wenig Geld zentrale Bedeutung, da sie sich Alternativen wie E-Autos nicht leisten können.

Die unumgängliche Verkehrswende muss der zunehmenden Prekarität Rechnung tragen. Die Schweiz braucht eine Verkehrspolitik mit Armutsperspektive. Politik und Verwaltung sollten bei jeder Massnahme die Lebensrealität von Menschen in prekären Situationen berücksichtigen.

Dies trifft auch auf das Projekt MyRIDE zu. Eine Digitalisierung des Tarifsystems kann für alle Bevölkerungsgruppen eine Chance sein. Es darf aus Sicht der Caritas aber nicht passieren, dass ein neues Tarifsystem gesellschaftlichen Ausschluss fördert. Aufgrund der vorliegenden Informationen sehen wir folgende heikle Punkte:

- Digitale Zahlungsmittel wie Kreditkarten und Bezahl-Apps bergen immer ein Verschuldungsrisiko, da sie es ermöglichen, Ausgaben zu tätigen, für die kein Budget vorhanden ist.
- Das Prinzip des Post-Pricings für Personen mit knappem Budget problematisch. Wer jeden Rappen vor dem Ausgeben umdrehen muss, ist darauf angewiesen, den Preis für eine ÖV-Fahrt im Voraus zu kennen.
- Häufige Nutzung des ÖV-Angebotes preislich zu bevorteilen, ist zum Nachteil von ärmeren Menschen, da sie naturgemäss möglichst wenige Fahrten einplanen.
- Eine komplette Digitalisierung des Tarifsystems schliesst Menschen aus, die keinen Zugang zu den nötigen digitalen Dienstleistungen und Geräten haben, sei es aufgrund zu geringer finanzieller Mittel, aufgrund fehlender digitaler Kompetenzen oder weil sie keine Ausweispapiere, Mobiltelefonnummer und Meldeadresse vorweisen können. Diese Gruppen wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erschwert oder verunmöglicht, wenn Fahrkarten nur noch digital zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich spricht sich Caritas dafür aus, dass Verkehrsbetriebe vergünstigte Sozialtarife auf Billette und Abos anbieten für Menschen in prekären finanziellen Situationen, wie dies in anderen Ländern bereits der Fall ist. Die Neuregelung des Tarifsystems sollte als Chance genutzt werden, auch über diese Frage eine Debatte anzustossen.

*Hinweis: Wie wir klimaverträgliche Mobilität bezahlbar machen, Caritas-Positionspapier zu klima- und sozialverträglicher Verkehrspolitik, Januar 2024. [www.caritas.ch/positionspapiere](http://www.caritas.ch/positionspapiere)*

Kontakt:

- Andreas Lustenberger, Leiter Bereich Grundlagen und Politik, Mitglied der Geschäftsleitung von Caritas Schweiz, [alustenberger@caritas.ch](mailto:alustenberger@caritas.ch), tel. 076 523 80 38

## **Eine Fahrt – ein Preis**

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz legt Wert auf ein transparentes und einfaches Ticketing im öffentlichen Verkehr nach dem Prinzip „Eine Fahrt – ein Preis“.

Dazu gehört auch der Verzicht auf Zuschläge für den analogen Billetkauf, diese benachteiligen Kinder, ältere Personen und Touristinnen und Touristen.

## **Pauschalfahrausweise müssen bleiben**

Gleichzeitig müssen die beliebten Pauschalfahrausweise (Generalabonnement, Verbundabonnemente, das GA-Night für Jugendliche sowie Tageskarten) beibehalten und weiterentwickelt werden. Sie ermöglichen komfortablen Zugang zum öffentlichen Verkehr. Der Preis ist vor Fahrtbeginn ersichtlich und klar.

Immer wieder sorgen Diskussionen, ob das Ticket rechtzeitig gelöst wurde, für Unmut bei Fahrgästen. Diese und entsprechende Bussen beschädigen das Image des öV. Bei Pauschalfahrausweisen entfallen sie, auch dies ein klarer Vorteil.

Unschön wäre, wenn ausländische Gäste weiterhin von Pauschalfahrausweisen wie Swiss Travel Pass oder Interrail profitieren könnten, dies aber Einheimischen verwehrt bliebe.

Pauschalfahrausweise stellen eine wichtige und planbare Einnahmequelle für den öffentlichen Verkehr dar – sie ergeben bis 40% der Erträge.

Für Auskünfte:

Florence Brenzikofer, Präsidentin IGöV Schweiz, 079 797 48 69

Christoph Wydler, Vizepräsident IGöV Schweiz, 079 602 85 07



Vereinigung aktiver Senior:innen- und  
Selbsthilfeorganisationen der Schweiz  
Fédération des Associations des  
retraité-e-s et de l'entraide en Suisse  
Federazione associazioni  
pensionate:ti e d'autoaiuto in Svizzera

## **Tiefe Einstiegshürden: Auch Seniorinnen und Senioren haben einfachen Zugang zum öV**

Mobilität ist für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zentral. Sie ermöglicht es, soziale Kontakte zu pflegen und Freizeitangebote zu nutzen. Gerade im Alter ist in vielen Fällen der öV dafür unentbehrlich. Der Zugang muss darum für alle Menschen auf einfache Art gewährleistet sein. Pauschalfahrausweise erfüllen diese Forderung optimal.

Viele ältere Menschen besitzen kein Smartphone oder sie können damit als «non-digital-natives» keine digitalen Angebote nutzen. Ihnen ist der Zugang zu öV-Billetten auf einfache Weise zu ermöglichen, auch mit Bargeld.

Dabei dürfen sie nicht diskriminiert werden: Alle Preisreduktionen und Bonusprogramme sind ihnen zugänglich. Auch Zusatzkosten für einen nicht-digitalen Billettkauf sind eine Form der Diskriminierung.

Zu denken ist auch an die Seniorinnen und Senioren, die auf ihr Auto verzichten. Sie sind sich den Zugang zum öffentlichen Verkehr oft nicht gewohnt. Ihnen soll der Umstieg möglichst leicht gemacht werden.

Ältere Menschen sind oft mit zunehmenden Einschränkungen im Hören und Sehen konfrontiert. Auch darauf muss Rücksicht genommen werden.

Seniorinnen und Senioren sind eine wichtige Kundschaft des öffentlichen Verkehrs, sie dürfen nicht marginalisiert werden.

Für Auskünfte:  
Christoph Wydler 079 602 85 07

Bern, 22. Februar 2024

Kritik des VCS am geplanten öV-Tarifsystem «MyRide»

## Der öffentliche Verkehr muss für alle zugänglich sein!

Für die Bewältigung der klimapolitischen Herausforderungen braucht es einen starken öffentlichen Verkehr, welcher für alle einfach zugänglich ist. Der VCS stellt sich nicht gegen eine sinnvolle Weiterentwicklung des Tarifsystems und sieht in Anpassungen des Billettverkaufs an neue Möglichkeiten und Gewohnheiten durchaus Vorteile. So können durch Angebote wie «EasyRide» neue Kundinnen und Kunden für den öV gewonnen werden. Das von der Alliance SwissPass angestrebte Tarifsystem «MyRide» setzt hingegen aus Sicht des VCS Verkehrs-Club der Schweiz falsche Anreize.

### Einstieghürden senken, nicht Mehrverkehr fördern

Geht es nach den Plänen der Alliance SwissPass, sollen mit dem Tarifsystem «MyRide» öV-Fahrten künftig zu individuellen Tarifen abgerechnet werden. Diese sollen davon abhängen, wieviel eine Person in der Vergangenheit gefahren ist.

Dadurch werden Personen, die bereits oft den ÖV nutzen, über den Preis dazu animiert, noch mehr zu fahren. Dies widerspricht dem Ziel der Verkehrsvermeidung. Umgekehrt zahlen Personen, die nur gelegentlich mit Zug oder Bus fahren, den Maximaltarif. Damit steigt das Risiko, dass letztere aus dem ÖV-System aus- oder gar nicht erst einsteigen. Das Verlagerungsziel weg von der Strasse und hin zum öV wird damit unnötigerweise ausgebremst.

### Wer kein Smartphone nutzt, darf nicht benachteiligt werden

Weiter darf es keine Einschränkung der Wahlfreiheit beim Billettkauf geben. Mit dem Abbau von Billettautomaten und dem Ausschluss von Rabatten – wie den Sparbilletten – werden bereits heute Personen, welche ihr Billett nicht auf digitalen Kanälen kaufen, aktiv benachteiligt. Mit «MyRide» – welches zum neuen Standard werden soll – würde die preisliche Diskriminierung dieser Personen nochmals verschärft. Damit nimmt Alliance SwissPass in Kauf, dass Menschen, denen der Umstieg auf das Billettsystem via Smartphone-Tracking schwerfallen würde, sich vom öffentlichen Verkehr abwenden. Dazu gehören etwa Kinder, ältere Menschen, Leute ohne Smartphone, Touristinnen und Touristen oder Personen, welche dies aus Datenschutzgründen nicht wollen.

### Weitere Informationen:

- Edward Weber, Projektleiter VCS, 079 796 52 89
- Martin Winder, 031 328 58 63, Bereichsleiter Verkehrspolitik und Kampagnen des VCS (ad interim)
- Medienstelle des VCS, 079 708 05 36, [medien@verkehrsclub.ch](mailto:medien@verkehrsclub.ch)