

Stefan Ehrbar

Das Halbtaxabo soll abgeschafft werden: Diese Meldung machte gestern in verschiedenen Medien die Runde. Hintergrund ist ein Artikel des «K-Tipp». In diesem wird berichtet, der Branchenverband Alliance Swisspass wolle die Rabattkarten für den öffentlichen Verkehr «bald» aus dem Angebot schmeissen – was dieser bestreitet. Die wichtigsten Fragen und Antworten.

Warum könnte das Halbtax verschwinden?

Die Alliance Swisspass will mit dem Projekt Myride das Ticket-sortiment im öffentlichen Verkehr radikal vereinfachen. Die heutige Zonenlogik soll durch eine Streckenlogik abgelöst werden. Kernstück ist eine Smartphone-App, in der Tickets gekauft werden können und bei der – ähnlich wie beim heutigen Easyride – automatisch das günstigste Ticket verrechnet wird. Anders als bei Easyride soll das aber nicht mehr auf Tagesbasis, sondern auf Monatsbasis geschehen. Zudem soll Myride Rabatte gewähren, und zwar je mehr, je öfter man mit Bahn, Bus und Tram fährt. Myride soll auch für Menschen ohne Smartphone zur Verfügung stehen. Denkbar ist etwa eine Lösung mittels Prepaid-Karte.

Angebote wie das Halbtax könnten weiterbestehen, sie würden das System aber verkomplizieren und könnten deshalb mit der Einführung abgeschafft werden.

Was sagt Alliance Swisspass?

Alliance Swisspass teilte gestern mit, die Darstellung des «K-Tipp» sei «nicht richtig». Die Redaktion habe «bewusst einen falschen Titel gewählt und Fakten irreführend dargestellt».

Richtig sei, dass sich die ÖV-Branche mit der Einführung eines neuen Preissystems beschäftige. Auch nach einer möglichen Einführung werde es aber ein Halbtax geben. Die konkrete Ausgestaltung des neuen Preissystems sei noch in Arbeit, ein Entscheid zur Einführung noch nicht gefällt. Die-



Ein Auslaufmodell? Das Halbtax steht zur Disposition.

Bild: Christian Beutler/Keystone (20.3.2017)

Stehen die beliebten Verkehrsabos vor dem Aus?

Die Tarifstruktur des öffentlichen Verkehrs soll umgekrempelt werden. Das hat weitreichende Folgen. Doch zuerst muss sich die Branche einigen.

ser soll laut aktueller Planung nächstes Jahr folgen.

Wann könnte das neue System starten?

Entscheidet sich Alliance Swisspass für Myride, könnte das System frühestens 2027 starten. Zunächst würde Myride mehrere Jahre lang parallel zu den heutigen Tarifstrukturen betrieben. Alliance Swisspass spricht vom «Zielhorizont 2035».

Wie sieht es mit GA und Halbtax Plus aus?

Das Halbtax Plus passt nicht zur Myride-Logik. Denn mit dem Halbtax Plus und Myride würden zwei verschiedene Rabatt-Instrumente kombiniert. Deshalb könnte Myride das Ende des Halbtax Plus bedeuten – aber auch dies frühestens Mitte der 2030er-Jahre.

Das Generalabo (GA) hingegen hängt nicht direkt mit Myride zusammen. Es könnte als Flatrate-Angebot auch in der neuen Logik weiterbestehen und steht vorerst nicht zur Disposition. Allerdings verliert das

GA seit einiger Zeit an Beliebtheit. Es wird von vielen Nutzerinnen und Nutzern durch das Halbtax Plus ersetzt.

Wie definitiv ist die Einführung von Myride?

Die Branchenorganisation Alliance Swisspass betont, dass grundsätzlich alle relevanten Akteure des öffentlichen Verkehrs – also etwa Transportunternehmen oder die Kantone – den Systemwechsel begrüßen. Doch der Teufel steckt im Detail. Die Beteiligten werden

dem neuen System nur zustimmen, wenn es für sie zu keinen Einnahmeverlusten führt.

Gleichzeitig ist das neue System technisch und mathematisch sehr komplex. Der Entscheid über eine Einführung musste deshalb bereits einmal verschoben werden. Er war ursprünglich für dieses Jahr geplant.

Wer entscheidet über die Einführung?

Eine Einführung braucht zwei Mehrheiten: eine im Strategie-

rat von Alliance Swisspass und eine in der Versammlung aller Verbünde und Transportunternehmen, die aus etwa 250 Mitgliedern besteht.

Der Strategierat besteht aus 8 bis 13 Mitgliedern. Dreien davon kommt eine besondere Rolle zu: den SBB, Postauto und dem Zürcher Verkehrsverbund, der vom Kanton Zürich kontrolliert wird. Sie müssen anwesend sein, damit der Strategierat beschlussfähig ist. Wenn die drei einer Meinung sind, können sie zudem nicht überstimmt werden, weil ihre Stimmen stärker gewichtet werden.

Der Kanton Zürich liess zuletzt eine gewisse Skepsis durchblicken. Ende September sprach sein Regierungsrat davon, dass die Einführung von Myride ein «mittelfristiges Ziel» sei. «Ob beziehungsweise wann das der Fall sein wird, ist jedoch noch offen.» Im Rahmen des Projektes habe sich nämlich gezeigt, «dass die Umsetzung einer kundenfreundlichen und gegenüber heute vorteilhafteren Lösung mit grossen Herausforderungen verbunden ist, da sich viele Vorteile und Errungenschaften der heutigen Zonentarife nicht ohne Weiteres in das neue System überführen lassen».

Wäre eine Abschaffung des Halbtax schlimm?

Mit etwa 3,3 Millionen Abos ist das Halbtax derzeit das wohl beliebteste Abo der Schweiz. Es sorgt für stabile Einnahmen beim öffentlichen Verkehr und für vergleichsweise günstige Tickets für seine Besitzer.

Die Kehrseite davon: Das Halbtax ist eine der grössten Einstiegshürden für den öffentlichen Verkehr. Denn wer nicht oft genug unterwegs ist, dass sich ein Halbtax lohnt – es kostet derzeit für Erstbesitzer 190 Franken pro Jahr –, bezahlt den vergleichsweise teuren Vollpreis und wird von der Nutzung des öffentlichen Verkehrs eher abgeschreckt. In der Branche wird zuweilen argumentiert, dass eine Abschaffung des Halbtax-Abos bei einer gleichzeitigen Senkung des Vollpreises die Nutzung des öffentlichen Verkehrs steigern könnte.