

Swisspass: Automatische Verlängerung bei GA und Halbtax ist ungültig

Die SBB verkaufen ab August alle General- und Halbtax-abos auf einer neuen Swisspass-Karte. Laut SBB verlängert sich das Abo ohne Kündigung jeweils automatisch. Das ist rechtlich unhaltbar.

Wer nach dem 31. Juli ein neues Halbtax- oder Generalabo (GA) kauft, erhält eine rote Karte mit dem Namen Swisspass. Sie ersetzt die bisherigen blauen Plastik-kärtchen und ist mit einem Chip versehen.

Auf die Karte wird nur noch Name, Foto, Geburtsdatum und die Kundennummer aufgedruckt. Ob auf dem Chip ein 2.-Klasse-GA oder ein 1.-Klasse-Halbtax gespeichert ist, weiss der Kondukteur erst, wenn er den Chip an sein Kontrollgerät hält.

Der Verband öffentlicher Verkehr sagt, die Swisspass-Karte habe viele Vorteile für die Kunden. So könnten darauf etwa auch Skibillette einzelner Gebiete gespeichert werden.

«Der Pass bringt den Kunden gar nichts»

Anderer Meinung ist Bruno Eberle, Vizepräsident von Pro Bahn. Die Organisation vertritt die Interessen der Kunden des öffentlichen Verkehrs. Eberle sagt: «Der



Neue Abokarte: «Die Kontrollen werden doppelt so lange dauern»

Swisspass bringt den Kunden überhaupt nichts, ausser dass die Kontrollen doppelt so lange dauern.»

Wer die Neuerung näher anschaut, sieht tatsächlich nur Nachteile: Erstens werden die Halbtaxabos teurer. Die günstigeren Mehrjahres-Halbtax verschwinden. Neukunden zahlen zudem ab Mitte 2016 185 Franken statt wie bisher 175 Franken für das Einjahres-Halbtax.

Zudem können Halbtax- oder GA-Besitzer auf dem Swisspass nicht mehr ablesen, bis wann ihr Abo gültig ist. Und: Neu verlängert sich das GA oder Halbtax auf einer Swisspass-Karte automatisch – «sofern der Kunde nicht explizit kündigt», sa-

gen die SBB. Bisher konnte jeder Kunde selbst entscheiden, ob er das Abo sofort bei Ablauf verlängert – oder erst, wenn er es das nächstmal benützt. Den SBB war das ein Dorn im Auge. Deshalb lockten sie mit Gratis-Tageskarten oder vergünstigten Billetten, wenn man das Halbtaxabo nahtlos verlängerte.

Ungültig: Automatische Verlängerung

Laut den SBB sollen die Kunden neu zwei Monate vor der automatischen Verlängerung des Abos per Brief oder auf Wunsch zusätzlich auch etwa per SMS auf die Kündigungsmöglichkeit aufmerksam gemacht werden. Gekündigt

werden könne am Schalter, brieflich, online oder telefonisch. Doch befristete Verträge, die sich gestützt auf eine Klausel in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen automatisch verlängern, sind ungültig.

Darauf wies der Bundesrat in einem andern Zusammenhang hin: Als das Parlament 2011 den Gesetzesartikel über die «Verwendung missbräuchlicher Geschäftsbedingungen» beschloss, ist als Beispiel einer missbräuchlichen Klausel die automatische Vertragsverlängerung genannt worden.

Arnold Rusch, Rechtsanwalt und Privatdozent an der Uni Zürich, hält ebenfalls nichts von solchen Klauseln.

In einem Aufsatz schreibt er: «Die automatische Vertragsverlängerung bei ausgebliebener Kündigung ist überraschend, untypisch und nachteilig. Dies zeigt sich schon dadurch, dass die Kündigung in der Regel vergessen geht. Wer den Vertrag nicht verlängern will, erleidet durch die automatische Vertragsverlängerung einen Nachteil.» Und: «Den Verwendern von Verlängerungsklauseln scheint es nicht darum zu gehen, mit der eigenen Leistung überzeugen zu wollen, sondern vielmehr darum, Kunden unbemerkt zu einer zweiten Vertragsdauer zu verpflichten.»

Das kümmert die SBB nicht. Sie wollen am Passus festhalten, wie der Swisspass-Projektleiter Bernd Nagel gegenüber *saldo* betont. Die automatische Vertragsverlängerung widerspreche keinen Gesetzen. Man wende keine missbräuchlichen AGB an. Der Kunde werde aktiv auf die Kündigungsmöglichkeit hingewiesen. Es handle sich deshalb nicht um eine stillschweigende Vertragsverlängerung.

Wenn der Kunde weder kündigt noch zahlt, ist das Abo weitere 30 Tage gültig. 15 Tage nach dem letzten

erung

Gültigkeitstag schicken die SBB eine Mahnung in der Höhe des neuen Jahresabos plus 15 Franken Mahngebühr. 40 Tage nach dem letzten Gültigkeitstag werden die SBB eine Betreibung einleiten – egal, ob das Abo benutzt wird oder nicht.

Allerdings würden GA-Inhaber nur über jenen Betrag betrieben, den die dreissigtägige automatische Gültigkeitsverlängerung kosten würde. Von einem GA-Besitzer wollen die SBB also einen Zwölftel des Jahrespreises, von Halbtax-Besitzern den vollen Preis.

SBB erhalten heikle Daten

Kommt hinzu: Liest ein Kondukteur den Kartenchip ein, speichert das Gerät die Kundendaten in einer Datenbank. Diese Daten bewahren die SBB während 90 Tagen auf. Sie wissen also von jedem GA- oder Halbtaxbesitzer, in welchem Zug er in den letzten drei Monaten wann kontrolliert wurde. So lässt sich ein Bewegungsprofil erstellen.

Die SBB sagen, die Datenbank werde nicht für Werbezwecke ausgewertet. Zugriff auf die Daten hätten lediglich das Inkasso, die Leitstellen zur Betreibung der Geräte der Kondukteure sowie die Auskunftsstelle für Kundenbeschwerden. Andere Unternehmen hätten keinen Zugriff auf die Daten. Ein Staatsanwalt könne mit einer richterlichen Verfügung jedoch Zugriff erhalten. *yde*



Bahngleise:
Mehrkosten werden auf den Personenverkehr abgewälzt

SBB bitten Passagiere mit neuem Vorwand zur Kasse

Das Bundesamt für Verkehr behauptet, dass Personenzüge die Gleise stärker beschädigen als Güterzüge.

Der Bundesrat setzte im Jahr 2013 ein neues Trassenpreissystem in Kraft. Es bemisst den Preis, den ein Zug für die Benutzung der Gleise und Bahnanlagen dem Betreiber des Schienennetzes entrichten muss. Folge: Der Personenverkehr wird stärker zur Kasse gebeten als der Güterverkehr (*saldo* 14/14).

Nun haben die SBB und das Bundesamt für Verkehr das Trassenpreissystem bereits wieder überarbeitet: Bahnpassagiere sollen noch mehr zahlen. Eine entsprechende Verordnungsänderung liegt zur Vernehmlassung bei Kantonen, Parteien und Verbänden.

Kernstück des neuen Trassenpreises ist die Einführung eines sogenannten Verschleissfaktors. Dieser soll die Kosten für die Beschädigung der Gleise verursacher-

gerechter erfassen als bisher. «Hohe Geschwindigkeiten und starke Beschleunigungen haben einen grösseren Einfluss auf die Abnutzung der Gleise als das absolute Gewicht eines Zuges», behauptet das Bundesamt gegenüber *saldo*. Deshalb sollen Güterzüge die Gleise weniger stark abnutzen als Personenzüge.

Alte Doppelstockzüge schneiden besser ab

Auf Basis von beobachteten Fahrbahnbeschädigungen haben SBB, Wissenschaftler und das Bundesamt eine komplizierte mathematische Formel entwickelt, die den Verschleiss «realitätsnah» abbilden soll. Je nach Eigenschaft von Fahrzeug und Strecke ergibt sich mit dieser Formel eine unterschiedliche Abnutzung der Gleisanlagen. Pikantes De-

tail: Die Doppelstockzüge der Zürcher S-Bahn der ersten Generation beschädigen die Gleise gemäss dieser Formel deutlich weniger als die neuen Doppelstockzüge Kiss von Stadler Rail.

Güterverkehr wird noch mehr bevorzugt

Das neue Trassenpreissystem soll Anfang 2017 in Kraft treten. Auf denselben Termin müssen alle Benutzer der Bahninfrastruktur einen zusätzlichen Beitrag von 100 Millionen Franken jährlich an die Kosten leisten. Die neue Berechnungsmethode der Trassenpreise führt dazu, dass die SBB und andere Bahnbetreiber diese Zusatzkosten fast vollständig dem Personenverkehr auferlegen können.

Die Einführung des Verschleissfaktors dient dazu, den Güterverkehr auf Kosten der Bahnpassagiere noch stärker zu bevorzugen. Das Bundesamt für Verkehr gibt zu: «Eine gewisse Belastung des Personenverkehrs im

Trassenpreissystem ist gewollt und politisch abgestützt.»

Die Mehrkosten für den Personenverkehr betragen voraussichtlich gegen 95 Millionen Franken, für den Güterverkehr gut 5 Millionen Franken. Das heisst, Bahnkunden müssen einmal mehr mit saftigen Preiserhöhungen rechnen.

Auch Österreich berücksichtigt den Faktor Verschleiss: Für gleisbelastende Loks wird ein Zuschlag berechnet, gleisschonende erhalten einen Rabatt. Eine Quersubventionierung von Personen- zu Güterverkehr findet aber nicht statt. Güter- und Personenverkehr liefern nämlich pro Kilometer etwa den gleichen Betrag für die Trassennutzung ab.

Preisüberwacher Stefan Meierhans wollte sich zum neuen Trassenpreissystem nicht äussern. Er werde im Rahmen der Vernehmlassung gegenüber dem Bundesamt Stellung nehmen.

Thomas Lattmann