

Protokoll

über die Sitzung des Strategischen Ausschusses Direkter Verkehr (StAD)

Zeit und Ort	15. September 2016, 08.45 -11.00 Uhr SBB, Wylerpark, Bern Sitzungszimmer OG-Oval-Offic
Mitglieder mit Stimmrecht	Jeannine Pilloud, SBB, Vorsitzende StAD Andreas Büttiker, BLT Roman Cueni, PAG in Stellvertretung für Daniel Schlatter Vincent Ducrot, TPF Sébastien Dufaut, tl in Stellvertretung für Michel Joye Franz Kagerbauer, ZVV Urs Kessler, JB Marcel Mooser, MGB in Stellvertretung Fernando Lehner Andreas Willich, BLS, in Stellvertretung für Bernard Guillelmon
Mitglieder teilweises Stimmrecht	Christoph Stucki, unireso, in Stellvertretung für Roman Gattlen Urs Hanselmann, mobilis Pierre-André Meyrat, BAV
Mitglieder ohne Stimmrecht	Markus Thut, ch-direct Ueli Stückelberger, VöV
Gäste	Anton Häne, KMP David Blatter (Projekt MIPSO: Eine Reise, ein Ticket) Thomas Burch, SBB Sabine Krähenbühl, ch-direct, Protokoll
Entschuldigt	Roman Gattlen, Libero Bernard Guillelmon, BLS Michel Joye, TL Daniel Schlatter, PAG
Nächste Sitzung	24. November 2016, 14.00 - 19.00 Uhr, SBB Hauptsitz im Wankdorf

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung und Genehmigung des Protokolls	3
2	TAMA, Gespräche Preisüberwachung	3
3	Dauergäste im StAD	5
4	Budget ch-direct: Forecast 2016 und Budget 2017	6
5	Information „Stärkung ch-direct“	7
6	Eine Reise, ein Ticket Einzelreisen – Variantenentscheid	7
7	GA-Sonderfälle: Alternativantrag KMP	9
8	Anpassung Ue510 DV-Mandat betreffend internationalem Personenverkehr	11
9	Info: Angepasster Projektantrag „Finanzierbarer öV“	12
10	Information zum Datenschutz	12
11	Informationen aus den DV-Kommissionen und den öV-Projekten	12
12	Informationen aus den Verbänden	12
13	Varia und Themenspeicher	12
13.1	Varia	12
13.2	Themenspeicher	13
14	Pendenzenliste	14

1 Begrüssung und Genehmigung des Protokolls

Jeannine Pilloud begrüsst die Mitglieder des StAD.

Die Traktandenliste wird ohne Änderungen genehmigt.

Franz Kagerbauer: Die Formulierung bezüglich der Zustimmung der Verbände zum Zielbild Governance 2020 Phase 2 ist zu stark formuliert (Seite 3 Traktandum 3).

Urs Hanselmann wird einen entsprechend differenzierten Vorschlag formulieren.

Das Protokoll wird mit der Präzisierung von Urs Hanselmann bezüglich der Zustimmung aller Verbände zu den gemeinsam getragenen Zielen genehmigt.

Andreas Büttiker: Drei Tage nach dem letzten StAD wurde eine Medienmitteilung der BLS, PAG und SBB bezüglich der gemeinsamen technologischen Standards bei Vertriebslösungen versandt. Es wäre begrüßenswert gewesen, dass man drüber im StAD informiert hätte.

Entscheid

Der StAD genehmigt das StAD-Protokoll vom 01. Juli 2016 mit der nachgereichten Änderung von Urs Hanselmann.

2 TAMA, Gespräche Preisüberwachung

Beschrieb

Der StAD hatte am 25. Februar 2016 eine über das gesamte Sortiment differenzierte Tarifmassnahme (TAMA) von durchschnittlich 3% per Fahrplanwechsel 11. Dezember 2016 beschlossen. Die TAMA dient der Deckung der Trassenpreiserhöhung von 100 MCHF, welche ab 1.1.2017 anfällt. Die bestehende einvernehmliche Regelung vom 4. August 2014 (eR 2014) zwischen dem Preisüberwacher (Pue) und dem VöV sieht vor, dass die Branche im Umfang der TPE die Tarife erhöhen kann. Die Branche (StAD) ist davon überzeugt, dass die TAMA mit dem Beschluss des StAD vom 25.02.2016 konform zur eR 2014 umgesetzt wird. Gemäss Pue widerspricht der Beschluss des StAD dem Wortlaut der eR 2014 insbesondere hinsichtlich der TAMA Höhe. Der Pue erachtet die TAMA als doppelt so hoch wie für die Deckung der TPE notwendig. Die Differenz resultiert insbesondere aus den verwendeten unterschiedlichen Preiselastizitäten.

Am 7. April 2016 nahm die Branche (Präsidentin StAD/VöV) die Verhandlungen mit dem Pue auf. Am 1. Juli 2016 hat der StAD den Verhandlungsstand mit dem Pue zur Kenntnis genommen und bestätigt, dass die TAMA mit 3% und differenziert über das gesamte Sortiment umgesetzt werden soll. Der StAD bestätigte weiter, dass die geplante TAMA mit der eR vom 04.08.2014 konform ist und der Einnahmendeckel von 100 MCHF zur Kompensation der Trassenpreiserhöhung eingehalten wird. Die Branche ist bereit, für ein allfälliges Entgegenkommen ausserhalb der vom StAD am 25. Februar 2016 beschlossenen TAMA mit dem Pue im Gespräch zu bleiben.

Seit dem 13. Juli 2016 ist die TAMA in technischer Umsetzung und kann systembedingt nicht mehr rückgängig gemacht werden. Die unterschiedlichen Ansichten der Branche und Pue betreffend der Höhe der TAMA bestehen jedoch noch immer, diverse Verhandlungen waren bis jetzt nicht zielführend.

Damit der Pue die Ausgestaltung der geplanten TAMA per 11. Dezember 2016 als eR 2014 konform billigt, wurde ein Massnahmenpaket im Umfang von 50 MCHF für 2017 ausgehandelt. Die

maximale Kompromissbereitschaft des Pue wurde ausgeschöpft. Hierzu wird eine zweite Zusatzvereinbarung zur einvernehmlichen Regelung vom 4.08.2014 formuliert (Option 1):

- Die SBB verzichtet auf die Anpassung der Tarifkilometer am Gotthard (Wert von 4 MCHF, jährlich wiederkehrend).
- Beibehalten der 9-Uhr-Karte und des Rabatts Multi-Tageskarte im Jahr 2017 während die Spartageskarte bereits als Pilot eingeführt wird (Wert von 4 MCHF).
- Rabatt von 50% auf die Junior-Karte und die Kinder-Mitfahrkarte im Jahr 2017 (Wert von 8 MCHF).
- Restbetrag von 34 MCHF (abzüglich Umsetzungsaufwand) wird umsatzgewichtet auf die von der TAMA betroffenen GA-Sortimente aufgeteilt. Die Nahtloserneuerer profitieren einmalig von einem entsprechenden Rabatt.

Die Option 1 im Umfang von 50 MCHF absorbiert die Wirkung der TAMA einmalig im Jahr 2017 zu einem grossen Teil. Hingegen wird mit Option 1 das Risiko einer medialen und juristischen Auseinandersetzung eliminiert. Ebenso wird die Nahtloserneuerung beim GA weiter gefördert.

Mit der Option 2 wird die TAMA ohne Kompromisse umgesetzt. Damit ist das Risiko verbunden, dass der Pue die TAMA mittels Klage wegen Nichteinhaltens der eR (teilweise) nicht genehmigt. In der Konsequenz könnte dies ein juristisches Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht nach sich ziehen.

Der Pue signalisiert, dass er unabhängig der gewählten Optionen 1 oder 2, für die Folgejahre die Verhandlungen mit der öV-Branche im Jahr 2017 wieder aufnehmen will. Mit Option 1 besteht die Chance, dass diese Verhandlungen konstruktiv und nicht medial geführt werden. Gleichzeitig zeigt sich der Pue gesprächsbereit, das Thema finanzierbarer öV gemeinsam anzugehen. Unabhängig vom Entscheid über Option 1 oder 2 soll die Umsetzung der TAMA am 19.09.2016 kommuniziert werden, da der Vorverkauf am 12.10.2016 beginnt und vorher Preisanpassungen bei allen TU vorgenommen werden müssen.

Diskussion

Jeannine Pilloud erläutert den Verlauf der Gespräche mit dem Preisüberwacher. Durch die bis Ende 2017 gültige einvernehmliche Regelung aus dem Jahr 2014 war der Handlungsspielraum bisher eingeschränkt und hat uns viele zusätzliche Verpflichtungen und Massnahmen auferlegt. Der strittige Punkt der aktuellen Diskussion waren die unterschiedlichen Vorstellungen bezüglich der anzuwendenden Preiselastizität zur Berechnung des Ertrags. Bei der letzten Verhandlung war man sich einig, dass der öV die geplanten Tarifmassnahmen wie bereits kommuniziert umsetzt und man ein Massnahmenpaket zur Dämpfung der Preiserhöhungen definiert. Somit könnte die einvernehmliche Regelung planmässig abgeschlossen und der öV wieder freier agieren, dies ist vor allem hinsichtlich der Diskussion um die Tariflandschaft 2025 von grossem Vorteil. Das vorgeschlagene Massnahmenpaket, insbesondere der Rabatt bei der nahtlosen GA-Erneuerung, kann auch optimal vermarktet werden und führt zu einer deutlich verbesserten Erneuerungsrate.

Ueli Stückelberger ergänzt, dass das Massnahmenpaket ja lediglich für ein Jahr gültig sei und ab 2018 die TAMA die volle Ertragswirkung zeigen werde.

Andreas Büttiker verdankt die Verhandlungen und den Vorschlag, den er als sinnvoll erachtet, da er nur einen einmaligen Effekt hat. Er gibt zu bedenken, dass uns die einvernehmliche Regelung viel Geld gekostet und stark eingeschränkt hat.

Roman Cueni bedankt sich gleichfalls für die Verhandlungen. Er gibt zu bedenken, dass die vorgeschlagenen CHF 50 Mio. schon sehr viel Geld sind und in der RPV-Offerte die volle Preiserhö-

hung von 3 Prozent eingerechnet wurde. Bei einem Ja zum Vorschlag muss aber möglichst rasch eine klare Finanzierungstrategie für die Zukunft vorgelegt werden.

Jeannine Pilloud: Im November wird im StAD über das Projekt „Finanzierbarer öV“ abgestimmt werden, das genau dieses Ziel hat, eine mittelfristige Preisstrategie zu definieren. Eine weitere einvernehmliche Regelung würde uns deutlich teurer zu stehen kommen. Wir müssen das Heft wieder in die Hand nehmen.

Pierre-André Meyrat erachtet es als Problem, dass die Preiselastizitäten so unterschiedliche eingeschätzt werden. Dies könnte auf fehlende Wissenschaftlichkeit deuten.

Toni Häne: Die Frage einer gemeinsamen einheitlichen Definition der Preiselastizität soll die Branche mit dem BAV klären. Diese unterschiedlichen Annahmen führen immer wieder zu Verwirrung und Diskussionen.

Marcel Mooser: Im Antrag steht, dass der Preisüberwacher im 2017 die Verhandlungen wieder aufnehmen will – was heisst das genau?

Jeannine Pilloud: Es wird angestrebt, dass wir keine weitere mehrjährige einvernehmliche Regelung mehr haben werden. Mit der Option 1 sichern wir uns mehr Freiraum für die Zukunft. Der Rabatt bei der Nahtloserneuerung des GA ist ausserdem ein starkes Marketingargument gegenüber unseren Kundinnen und Kunden.

Entscheid

Der StAD beschliesst

- die Option 1, ein Massnahmenpaket im Wert von 50 MCHF zwecks Einigung mit dem Preisüberwacher bezüglich der TAMA. Das Massnahmenpaket wird in einer Zusatzvereinbarung zur einvernehmlichen Regelung vom 04. August 2014 festgehalten (7 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltung)
- die Umsetzung der TAMA am 19.09.2016 zu kommunizieren (einstimmig).

Beilage

02 TAMA Dez.2016_Verhandlungsabschluss PÜ_Versand_2.pdf

3 Dauergäste im StAD

Beschrieb

Die Zusammensetzung des Strategischen Ausschusses des Direkten Verkehrs (StAD) ist im Übereinkommen 510 (Ue510) in Ziffer 3.3 geregelt. Ausserdem ist die Anwesenheit von Gästen geregelt: Die Vorsitzenden der DV-Kommissionen sowie die Leitenden von öV-Projekten können für die Dauer der Behandlung ihrer Geschäfte als Sachverständige an den Sitzungen des StAD teilnehmen. Soweit es die jeweils zu behandelnden Geschäfte erfordern, kann die/der Vorsitzende des StAD weitere Sachverständige für die Dauer der Behandlung dieser Geschäfte können die ganz oder teilweise stimmberechtigten Mitglieder sowie die Geschäftsstelle des DV und der VöV auf Antrag z.H. des StAD weitere Sachverständige für die gesamte Dauer dieser oder aller StAD-Sitzungen beziehen. Diese Sachverständigen haben kein Stimmrecht.

Dem StAD steht neu ein Präsidium vor, welches unter anderem die Umsetzung des Präsidiums-Programms (wie vom StAD am 26. April 2016 unter TR 12.1 beschlossen) verantwortet. Beide Mitglieder des Präsidiums werden dabei – nebst der Geschäftsstelle - unterstützt von Mitarbeitenden aus ihren Unternehmen:

SBB: Thomas Burch öV-Koordinator

PAG: Bruno Lehmann Partnermanagement und Führungssupport

Damit die Informationswege möglichst kurz gehalten und der Informationsaustausch effizient gestaltet werden können, empfiehlt es sich, Thomas Burch und Bruno Lehmann als Sachverständige (ohne Stimmrecht) für die gesamte Dauer aller StAD-Sitzungen zuzulassen

Diskussion

Markus Thut: Die PAG stellt den Antrag, dass neben Thomas Burch (SBB) auch Bruno Lehmann als Führungsunterstützung als Dauergast am StAD dabei ist. Er gibt zu bedenken, dass eine Diskussion unter Ausschluss der Gäste auch weiterhin jederzeit möglich ist.

Andreas Büttiker hat Verständnis, dass von der PAG auch das Bedürfnis nach einem Generalsekretär besteht, es sollte aber darauf geachtet werden, dass die Runde nicht zu gross wird und sich die Führungsunterstützungen aufs Präsidium beschränken.

Jeannine Pilloud: Wir haben sehr viele operative Projekte und Programme gestartet, die viel Koordination erfordern. Thomas und Bruno werden sich die Arbeit aufteilen und sind für einen optimalen Ablauf in ihren Unternehmen und im gesamten öV besorgt.

Entscheid

Der StAD nimmt die Vorlage zur Kenntnis und stimmt zu, dass Thomas Burch (SBB) und Bruno Lehmann (PAG) für die gesamte Dauer an allen StAD-Sitzungen als Sachverständige teilnehmen. (8 Ja, 1 Enthaltung). Der StAD beauftragt ch-direct, die Geschäftsordnung des StAD (Anlage zum Pflichtenheft StAD gemäss Anlage 2 des Ue510) entsprechend zu ergänzen.

Beilage

03 Dauergäste StAD Antrag.pdf

4 Budget ch-direct: Forecast 2016 und Budget 2017

Beschrieb

Aufgrund der Vereinsgründung ch-direct und einer neuen Betriebssoftware kann der Forecast 2016 der Geschäftsstelle ch-direct erst zum jetzigen Zeitpunkt präsentiert werden. Die Abweichung zum Budget 2016 in der Höhe von CHF 600'000 lässt sich primär durch zahlreiche, durch den StAD genehmigte Projekte (Tariflandschaft, DV-Branding, Erneuerung DV-Mandat) begründen. Das Budget 2017 bleibt gegenüber dem Forecast 2016 etwa gleich hoch. Es muss davon ausgegangen werden, dass im 2017 weniger neue Verteilschlüssel-Projekte in Auftrag gegeben werden, was die Geschäftsführungskosten erhöhen wird (Personalkörper bleibt bestehen)

Diskussion

Markus Thut ergänzt die Vorlage mit den folgenden Punkten:

- Die Darstellung der Geschäftsführungskosten wird noch optimiert – wir haben eine neue Betriebssoftware.
- Zahlreiche vom StAD genehmigte Grossprojekte erscheinen jetzt erst im Forecast 2016
- Im 2017 werden voraussichtlich diverse öV-Grossprojekte weiterlaufen; deren Kosten sind nicht budgetiert. Daher werden weitere Kosten zulasten der Geschäftsführungskosten auf die Geschäftsstelle zukommen.

Entscheid

Der StAD genehmigt das aktualisierte Budget (Forecast) 2016, das Budget 2017 und den neuen Ablauf der Kostenverrechnung, um die Liquidität von ch-direct sicher zu stellen, einstimmig. Er nimmt die Übersicht der Kostenrechnung zur Kenntnis.

Beilagen

04 Budget ch-direct.Antrag.pdf

04 Budget ch-direct Beilage Kosten ch-direct.pdf

5 Information „Stärkung ch-direct“

Markus Thut: Es gibt zwei Vorhaben mit dem Ziel „Stärkung von ch-direct“. Aktuell ist man mit PAG daran, ein neues Pflichtenheft für ch-direct zu erarbeiten und die dazugehörigen Aufgaben zu definieren. Dem StAD vom 24. November wird dazu ein Vorschlag unterbreitet.

Andreas Willich: Das andere Projekt klärt die Frage, wie die drei Organisationen VöV, ch-direct und Seilbahnen Schweiz künftig zusammenarbeiten und die gemeinsamen Ressourcen teilen.

Ueli Stückelberger: Die Zusammenarbeit mit drei verschiedenen Organisationen ist nicht ganz einfach. Das Ziel ist, saubere Grundlagen zur Zusammenarbeit und eine thematische Fokussierung zu haben. Mit ch-direct und dem VöV sieht das gut aus, die Integration der Seilbahnen gestaltet sich eher schwierig.

6 Eine Reise, ein Ticket Einzelreisen – Variantenentscheid

Beschrieb

Ziel von „Eine Reise, ein Ticket“ ist, dass die Kunden jede beliebige öV-Reise mit einem einzigen Fahrausweis antreten können, auch wenn dabei eine Strecke des Direkten Verkehrs (DV) mit einer Strecke eines städtischen Verkehrsbetriebs (Zone eines Verbunds oder Ortsverkehr) kombiniert wird. So soll beispielsweise eine Fahrt von Bern, Wyleregge nach Zürich, Limmatplatz mit einem statt drei Billetts möglich sein. Grundsätzlich werden bei „Eine Reise, ein Ticket“ die Teilpreise aus Strecke und Zone(n) zu einem Endpreis summiert. Dabei basiert der Streckenpreis auf den DV-Preisen für Einzelbillette und der Zonenpreis auf dem Verbundtarif. Die Gültigkeit eines Billetts beträgt einen Kalendertag, um die heutige Reiseflexibilität zu gewährleisten. Die Angebotsermittlung erfolgt fahrplanbasiert mittels Weganfrage von Start- nach Zielhaltestelle. Sind die angefragten Haltestellen im Direkten Verkehr integriert, erfolgt die Ausgabe eines gewöhnlichen DV-Billetts. Sind die angefragten Haltestellen nicht im Direkten Verkehr aufgenommen, erfolgt die Ausgabe eines DV-Billetts mit integrierter Zone.

Dem StAD werden vier alternative Varianten zum Entscheid vorgelegt. **Die KMP empfiehlt die Umsetzung von Variante 1.**

Variante 1)

DV-Teil: Normaltarif

Zonen-Teil (Verbund): Es wird der vom Umsteigepunkt bis zur Zielhaltestelle gültige Preis verrechnet. In Abhängigkeit der Zielhaltestelle ist dies der Kurzstrecken-Preis oder der Preis für 1 Zone. Bei einer Retourenfahrt wird dieser Preis 2x verrechnet. Das Billett ist in der Zone den ganzen Tag vom Umsteigepunkt bis zur auf dem Billett aufgedruckten Zielhaltestelle gültig.

Variante 2)

DV-Teil: Normaltarif

Zonen-Teil (Verbund): Es wird unabhängig von der Zielhaltestelle immer der Einzelbillett Zonen-Preis verrechnet. Bei einer Retour-Fahrt wird kein zusätzlicher Betrag fällig. Das Billett ist in der Zone unbeschränkt gültig (Zonentageskarte).

Variante 3a)

DV-Teil: Normaltarif

Zonen-Teil (Verbund): Es wird unabhängig von der Zielhaltestelle immer der zweifache Kurzstrecken-Preis verrechnet. Das Billett ist in der City-Ticket Zone unbeschränkt gültig (Zonentageskarte).

Variante 3b)

DV-Teil: Normaltarif

Zonen-Teil (Verbund): Es wird unabhängig von der Zielhaltestelle immer der zweifache Einzelbillett Zonen-Preis verrechnet. Das Billett ist in der City-Ticket Zone unbeschränkt gültig (Zonentageskarte).

Diskussion

David Blatter ergänzt die Vorlage wie folgt: „Eine Reise, ein Ticket“ hat seine Rechtsgrundlagen im Personenbeförderungsgesetz Art. 16&17. Das Vorhaben wurde im Projekt MIPSO konzeptioniert und im ZPS technisch umgesetzt: Der erste Schritt war die „Minimal-Lösung“ City-Tickets, danach wurden mit dem Modul-Abo eine Abonnements-Lösung erarbeitet. Die durchlässigen Einzeltickets sind der letzte Lösungsbaustein. Die KMP hat sich für Variante 1 ausgesprochen, diese Lösung hat auch im StAV eine Mehrheit erzielt. Kritik kam in erster Linie vom ZVV bezüglich der Kontrollfähigkeit der Tickets (Mehrfachnutzung möglich).

Urs Hanselmann: Die Vorlage wurde im StAV sehr intensiv diskutiert. Kundinnen und Kunden empfinden es als störend, dass sie „doppelt“ – also den DV- und den Verbundteil bezahlen müssen. Aus diesem Grund soll ein Rabatt von minimal 10% gewährt werden, welcher durch Verbünde und DV gemeinsam getragen wird. Es gilt aber zu beachten, dass mit Variante 1 kein Zonenticket mit zeitlicher Beschränkung ausgestellt wird, sondern ein Ticket, welches den ganzen Tag gültig ist. Aus diesem Grund hat der StAV zwei Zusatzanträge gestellt: Es muss ein Konzept zur Kontrollierbarkeit des Tickets erstellt werden, welches eine Übernutzung verhindert. Ausserdem muss geklärt werden, was auf die Tickets aufgedruckt wird.

Franz Kagerbauer: „Eine Reise, ein Ticket“ ist im ZVV vollumfänglich erfüllt. Sowohl das City-Ticket als Einzel- und der Z-Pass als Abo-Lösung decken sämtliche Kundenbedürfnisse ab. Für den ZVV ist die Variante 1 nicht umsetzbar, da diverse Kundenfallen (z.B. wegen der zahlreichen Stadtbahnhöfe) bestehen. Die VBZ hat die Lösung analysiert und ist zum Schluss gekommen, dass mit der Variante 1 Umsatzausfälle in der Höhe von rund CHF 1-3 Mio. entstehen würden. Für den ZVV käme allenfalls eine Variante 3b in Frage, er wird trotzdem sein Veto im StAV nicht einlegen, aber die Zusatzvereinbarung zu Variante 1 nicht unterzeichnen.

Vincent Ducrot: Mit einem System der automatischen Reisedatenerfassung und nachträglicher Rechnungsstellung wäre das Problem zumindest aus Kundensicht gelöst. Er findet es falsch, in der „alten technischen Welt“ noch aufwendige tarifarische Lösungen umzusetzen.

Franz Kagerbauer: Wenn man etwas einführt und schon von Anfang an weiss, dass man bei der Kontrolle kulant sein muss, dann ist die Lösung wohl nicht optimal.

Urs Kessler: Der Arbeitsgruppe sollte die Chance gegeben werden, die Probleme (gemäss Hanselmann) auszuleuchten und eine Lösung zu suchen. Allenfalls muss der Antrag nochmals gestellt werden.

Vincent Ducrot: Die Umstellungsrate der Kundinnen und Kunden auf App-Lösungen und Mobile-Kanäle ist sehr hoch und liegt bei frimobil schon fast bei 60%.

Jeannine Pilloud: Es wird aber noch einige Zeit dauern, bis wir auch die längeren Strecken in App-Lösungen integrieren können. Das ist ein weiterer Zusatzauftrag an das Projektteam, die Conversion-Rate zu analysieren.

Christoph Stucki: In der Léman-Region wird eine solche Lösung dringend benötigt. Mit der Tariflandschaft 2025 bewegen wir uns ja auch in eine ähnliche Richtung, bei der die Streckenorientierung bei der Tarifierung im Vordergrund steht. Gerade die anderen Verbänden, welche keine Z-Pass Lösung haben, müssen diesem Kundenbedürfnis entsprechen können.

Toni Häne: Der Antrag wird ergänzt mit den Passagen, dass man es den Verbänden offen lässt, eine Rabattierung zu gewähren und dass man einen Vertiefungsantrag zur Kontrollierbarkeit und ein Konzept zur Tarifierung in Anlehnung an den TNW machen wird. Ausserdem wird die Conversion-Rate (Umstellung auf Mobile-Kanäle) geprüft.

Andreas Büttiker: Man muss die Umstellung auf neue Kanäle realistisch betrachten. Im TNW forcieren wir App- und Handy-Lösungen, unsere Conversion-Rate ist aber lediglich bei ca. 23%. Ohne einen gewissen Zwang dauert es sicher länger, dass die Leute von sich aus umstellen.

Urs Hanselmann gibt zu bedenken, dass wir auch mit digitalisiertem Vertrieb eine tarifarische Lösung brauchen.

Entscheid

Der StAD folgt der Empfehlung der KMP und gibt die Variante 1 „Eine Reise, ein Ticket“ zur Umsetzung frei (7 Ja 1 Nein, 1 Enthaltung). Zusätzlich zum Auftrag werden je ein Konzept zur Kontrollierbarkeit der Lösung sowie zur Tarifierung in Anlehnung an den TNW in Auftrag gegeben. Ausserdem soll die Frage der Umstellungsrate auf Mobile-Kanäle (Conversion-Rate) analysiert werden.

Beilagen

06_1R1T_Antrag.pdf

06_1R1T_Beilagen Präsentation.pdf

7 GA-Sonderfälle: Alternativantrag KMP

Beschrieb

Nach längerem Gremienlauf und Variantendiskussionen formulierte die KMP eine pragmatische Lösung zur Behandlung von GA-Sonderfällen für defizitäre Linien ohne Erschliessungsfunktion. Der StAD hat drei Bedingungen für GA-Sonderfälle gestellt:

Bedingung 1 TU betreibt Linien (gemäss BAV-Konzession) ohne Erschliessungsfunktion (gemäss Art. 3. PBG).

Bedingung 2 Die Linie ohne Erschliessungsfunktion ist defizitär.

Bedingung 3 Dieses Defizit ist durch die GA-Nutzung zu begründen.

Die KMP erachtet mit vorliegender Lösung 2 von 3 Bedingungen als vollumfänglich erfüllt. Die 3. Bedingung ist gemäss KMP nicht mit vernünftigem Aufwand zu erfüllen.

Die KMP empfiehlt dem StAD, dass die Bedingung 3 aufgehoben wird und der Auftrag wie folgt pragmatisch umgesetzt werden soll:

- Die Näherungs-Berechnung erfolgt auf TU- anstatt Linien-Ebene.
- Kosten pro GA-Fahrt, Ertrag pro GA Fahrt werden angenähert.
- Anzahl GA-Fahrten werden lokal durch die TU erhoben und beglaubigt eingereicht.
- Aus diesen Grössen wird das Defizit festgestellt und der Anteil berechnet.
- Ausgeglichen wird das durch das GA verursachte Defizit der TU – maximal bis zum ausgeglichenen Ergebnis der defizitären Linien (gemäss Bedingung 2)
- Die Kosten der Umsetzung durch ch-direct werden den anspruchsberechtigten TU im Verhältnis ihrer Anteile in Rechnung gestellt (KMP 11.12.2015).

Die KMP empfiehlt, dass die "Sonderfälle" gemäss "pragmatischem RAPP-Ansatz" (Vorgehen und Arbeitsschritte Kapitel 2.4 inkl. der Erfüllung der Bedingung 1 und 2.) umgesetzt werden sollen. Dieser Pilotversuch dauert drei Jahre ab 2017; verteilt werden maximal CHF 6 Mio. pro Jahr.

Diskussion

Toni Häne: An der GA-Sonderfall-Regelung wird seit 2013 diskutiert. Die KMP hat eine Sonderfall-Regelung von Beginn her abgelehnt, wurde aber immer wieder durch den StAD beauftragt. Die vorgestellte Regelung ist eine „pragmatische Lösung“ und als "Ultima Ratio" zu verstehen. Der StAD kann dieser Lösung zustimmen oder sie ablehnen. Aber die KMP wird keine weitere Lösung mehr zu diesem Thema erarbeiten.

Andreas Willich: Im Antrag steht, die KMP empfiehlt den Antrag mit 9 zu 1 zur Annahme.

Toni Häne: Die KMP war von Anfang an gegen eine GA-Sonderfallregelung. Falls der StAD jedoch eine Regelung wünscht, dann votiert die KMP für diesen sehr pragmatischen Ansatz.

Urs Kessler möchte auf zwei Punkte eingehen: Erstens haben wir mit der KMP ein sehr kompetentes Fachgremium, das sich von Anfang an gegen Sonderregelungen bei der Verteilung der Einnahmen der Pauschalfahrausweise nach dem Giesskannenprinzip gesträubt hat. Als zweiter Punkt kritisiert er das fehlende unternehmerische Denken im öffentlichen Verkehr. Insbesondere stossend sind Aktionen touristischer TU zu Tiefstpreisen, welche dann über den GA-Einnahmentopf kompensiert werden sollten. Eine GA-Sonderfall-Regelung ist abzulehnen.

Franz Kagerbauer unterstützt das Votum von Urs Kessler

Ueli Stückelberger: Für die Schifffahrt und die Bergbahnen ohne Abgeltung ist dies ein wichtiger Antrag. Es geht um die Grundsatzfrage, ob wir bereit sind, diese Unternehmen im Interesse eines attraktiven GA-Geltungsbereiches etwas zu unterstützen. Die Lösung ist umsetzbar und pragmatisch.

Markus Thut: Weist darauf hin, dass die Transportunternehmen einen ziemlich grossen Aufwand betreiben müssen, um ein Defizit nachzuweisen und in den Genuss der GA-Sonderfall-Regelung zu kommen. Ausserdem kann sich eine defizitäre TU nicht über vorgeschlagene Sonderfallregelung refinanzieren.

Andreas Willich möchte bei diesem Geschäft an den Solidaritätsgedanken appellieren. Gerade die Schifffahrt und die Ausflugbahnen tragen zur Attraktivität des GA bei. Ausserdem haben wir uns im StAD im Grundsatz für eine Sonderfall-Lösung ausgesprochen. Der Antrag erfüllt 2 von 3 Bedingungen und die KMP hat ihm mit 9:1 zugestimmt.

Toni Häne wie bereits erwähnt ist die KMP im Prinzip gegen eine Manipulation der Einnahmenverteilung, diese würde weitere Begehrlichkeiten wecken. Entweder man stimmt diesem Antrag zu oder man schreibt das Geschäft ab.

Entscheid

Der StAD nimmt den vorliegenden Bericht zur Kenntnis. Er lehnt die vorgeschlagene Lösung zur Behandlung von GA-Sonderfällen ab (2 Ja, 5 Nein, 2 Enthaltungen). Die Suche nach einem "Prozess für die Behandlung von Sonderfällen" wird eingestellt.

ch-direct wird beauftragt:

- a) die "Sonderfälle" aus dem "Branchen-Zielbild der GA-Einnahmenverteilung" zu entfernen,
- b) den Beschluss in die Vereinbarung V511 aufzunehmen,
- c) die Kosten von CHF 23 000 gemäss Kostenverteilungsschlüssel "Projektkosten VS GA" zu verteilen.

Beilagen

07_Sonderfälle Beilage 2_Antraege an die KMP_2016_06_23_.pdf

07_Sonderfälle Beilage RAPP.pdf

07_Sonderfälle_Antrag.pdf

8 Anpassung Ue510 DV-Mandat betreffend internationalem Personenverkehr

Beschrieb

Das bestehende Regelwerk Ue 510 umfasst „lediglich“ die nationalen Verkehre. Die SBB nimmt traditionell seit Jahren faktisch ebenfalls die Geschäftsführung für alle Belange des internationalen Verkehrs wahr. Eine schriftliche und verbindliche Fixierung der Mandatierung, der Aufgaben und Kompetenzen der Geschäftsführung unterblieben bis heute. Mit diesem Antrag sollen die Aufgaben der SBB, welche sie für den gesamten öV im internationalen Personenverkehr wahrnimmt, formalisiert und im Ue 510 festgeschrieben werden. Dazu gehören u.a. die Erstellung sämtlicher Tarife und Regelwerke für den Verkauf und die Abrechnung sowie die Vertretung in internationalen Gremien der UIC sowie des CIT.

Diskussion

Keine

Entscheid

Der StAD nimmt die Anpassungen in den Tarifwerken 615, 710.6, 710.8 und 710.9 zur Kenntnis. Er genehmigt einstimmig die entsprechende Erweiterung des Ue 510 und gibt sie zur Gesamtumfrage frei.

Ch-direct wird beauftragt, zur Vorlage der Ue 510, Anlage 9, Ziff 3.1.3 die Gesamtumfrage an alle am T 710 beteiligten Transportunternehmen auszulösen und die notwendigen Anpassungen der Ue 510 vorzunehmen.

Beilage

08_DV-Mandat IPV Antrag.pdf

9 Info: Angepasster Projektantrag „Finanzierbarer öV“

Markus Thut: Die Erarbeitung des Projektantrages erfolgt mit Unterstützung von Fehr Advice. In der ersten Phase geht es „nur“ um die Frage, wie die Deckungslücke im abgeltungsberechtigten Personenverkehr von geschätzten CHF 880 Mio. für die Jahre 2018 – 2022 geschlossen werden kann. Zu diesem Zweck soll aufgezeigt werden, welche Hebel es dazu gibt, wie „stark“ diese Hebel wirken und wer sie bewegen kann. Auf diesen Erkenntnissen werden dann Strategien entwickelt, die zum Ziel führen sollen.

Jeannine Pilloud: Der Projektantrag wird dem StAD am 24. November 2016 vorgelegt.

10 Information zum Datenschutz

Ueli Stückelberger: Aktuell haben wir keine gesetzliche Regelung bezüglich Datenbanken im öffentlichen Verkehr, dies war bisher auch keine Grundvoraussetzung für den öV-Betrieb. Diesen Sachverhalt hat der Eidgenössische Datenschutzbeauftragte bezüglich Speicherung der SwissPass-Kontrolldaten festgestellt. Wenn eine Lösung auf Gesetzesstufe angestrebt werden soll, muss sich der öV klar werden, welche Daten er brauchen wird – Stichworte: Schwarzfahrerdatenbank oder Aufbewahrung von Kontrolldaten. Das UVEK hat die Problematik anerkannt und das BAV beauftragt, gemeinsam mit Branche und Partnern Lösungen zu suchen.

11 Informationen aus den DV-Kommissionen und den öV-Projekten

Beschrieb

Die Informationen aus den DV-Kommissionen und den öV-Projekten finden sie in den Beilagen.

Beilagen

11_01 DV-Kommissionen Information.pdf

11_02 Information öV-Projekte-ZPS.pdf

12 Informationen aus den Verbänden

Beschrieb

Die Informationen aus den Verbänden und öV-Projekten finden Sie in der Beilage.

Beilagen

12_Information Verbände.pdf

13 Varia und Themenspeicher

13.1 Varia

Markus Thut: **StAD vom 24. November 2016.** Die Sitzung ist thematisch sehr umfangreich, wichtige Geschäfte werden zur Abstimmung gebracht. Darum soll die StAD-Sitzung von **14.00 – 19.00 Uhr** dauern – im Anschluss an die VöV-Vorstandssitzung bei der SBB am Hauptsitz im Wankdorf.

Urs Kessler: Die Kontrollsoftware „Koserv“ des SwissPass läuft noch immer nicht optimal. Insbesondere die Synchronisation der Geräte dauert sehr lange. Er bittet die Verantwortlichen, sich dieses Problems anzunehmen.

13.2 Themenspeicher

24. November 2016
Tariflandschaft CH: Verabschiedung Zielbild
Grosse Governance 2020 Phase 2.0, Vorgehensplan
öV-Programm <ul style="list-style-type: none">- ZPS Auftrag Phase 5- SwissPass 2.0 zweite Etappe- E-Ticketing
Information zur Provisionierung
Unternehmensneutrales DV-Branding
Massnahmen «Stärkung von ch-direct»
Grundsatzentscheid «Erteilung DV-Mandat»
Projektantrag «Finanzierbarer öV»
Entscheid Ausflug-Abo und kontingentierte Tageskarte
Grundsatzentscheid TAMA 2017
Abschlussbericht «Harmonisierung DV/Verbünde»
02. Februar 2017
Jugendsortiment
TAMA 2017
06. April 2017
06. Juli 2017
14. September 2017
16. November 2017

Die Sitzung wird um 11.00 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll
22. September 2016



Sabine Krähenbühl
Kommunikation ch-direct

14 Pendenzenliste

Geschäft/Thema	Massnahme/Ziel (Beschreibung)	Auftragnehmer/ Zuständigkeit (Organisation)	Bearbeitung/Bereich (Abteilung)	Name	Termin (erledigt bis)	Status
Entschädigung MA	Entschädigung von Personen, die an Projekten / in Arbeitsgruppen mitarbeiten (Antrag von D. Schlatter)	ch-direct	Stab	mth/ali	pendent	In Arbeit
SVS	regelmässige Info	SBB		J. Pilloud	pendent	offen

Stand: 22.09.2016