



Protokoll

über die Sitzung des Strategischen Ausschusses Direkter Verkehr (StAD)

Zeit und Ort	06. Juli 2017, 09.30 – 12.30 Uhr SBB, Bollwerk 10, Bern
Mitglieder mit Stimmrecht	Daniel Schlatter, Stv. Vorsitzender StAD, PAG (Sitzungsleitung) Jeannine Pilloud, Vorsitzende StAD, SBB, ab 11:00 Uhr Alberto Bottini (Stv. Jeannine Pilloud, SBB) bis 11.00 Uhr Andreas Büttiker, BLT Vincent Ducrot, TPF Bernard Guillelmon, BLS (ab 10.20 Uhr) Andreas Willich, BLS (Stv. Bernard Guillelmon), bis 10:20 Uhr Michel Joye, TL Franz Kagerbauer, ZVV Fernando Lehner, MGB Stefan Würigler, JB (Stv. Urs Kessler)
Mitglieder teilweises Stimmrecht	Roman Gattlen, StAV (Libero) Urs Hanselmann, StAV (mobilis) Pierre-André Meyrat (BAV)
Mitglieder ohne Stimmrecht	Monika Moritz, CEO ch-direct Ueli Stückelberger, VöV
Protokoll	Sabine Krähenbühl, ch-direct
Sachverständige	Thomas Burch, SBB Bruno Lehmann, PAG Markus Thut, ch-direct
Gäste (in order of apperance)	Helmut Eichhorn, tpf, Präsident KVP Michael Kistler, RhB David Blatter, SBB Lorenzo Martinoni, ZVV (Projektleiter GG&TL20) Christof Zogg, SBB (Projektleiter VL25) Stephan Wehrle, SBB Ulrich Reinert, RBS, Präsident KKV
Entschuldigt	Urs Kessler, JB
Nächste Sitzung	Donnerstag, 14. September 2017, SBB, Bollwerk 10, Raum 60.B05, Bern

Inhaltsverzeichnis

1	BEGRÜSSUNG UND GENEHMIGUNG DES PROTOKOLLS VOM 6. APRIL	3
2	VERKAUFSPROVISIONSMODELL PROJEKTABSCHLUSS	3
3	TAMA 2017 INKL. MWST 2018.....	5
4	GG/TL20&VL25	6
5	DV-MANDAT (PFLICHTENHEFT DEFINITIVE FASSUNG / ANPASSUNG ENTSCHÄDIGUNGSVORSCHRIFTEN).....	10
6	PFLICHTENHEFT UND GESCHÄFTSORDNUNG DER KKV	11
7	ZWISCHENSTAND VERTRETUNG CH-DIRECT IM VÖV-VORSTAND	12
8	INFORMATIONEN DV-KOMMISSIONEN UND ÖV-PROJEKTE	12
9	INFORMATION VERBÜNDE	12
10	VARIA.....	12
	10. THEMENSPEICHER	12
	PENDENZENLISTE	14

1 Begrüssung und Genehmigung des Protokolls vom 6. April

Daniel Schlatter begrüsst die StAD-Mitglieder und eröffnet die Sitzung, da Jeannine Pilloud aus privaten Gründen abwesend ist und erst im Verlaufe der Sitzung dazu stossen wird.

Zu der Traktandenliste gibt es keine Änderungswünsche; sie wird genehmigt.

Genehmigung des Protokolls vom 6. April 2017

Zum Protokoll vom 6. April 2017 sind keine schriftlichen Änderungswünsche eingegangen.

Pierre-André Meyrat war, entgegen dem Vermerk auf dem Protokoll, an der Sitzung persönlich anwesend und nicht seine Stellvertreterin Regula Herrmann.

Im Themenspeicher wurde auf die heutige Sitzung folgendes Geschäft geplant:

Erweiterung Zusammensetzung LA öV-Projekte. Gemäss Urs Hanselmann muss die Behandlung verschoben werden.

Entscheid

Der StAD genehmigt das Protokoll vom 6. April 2017 mit der erwähnten Anpassung.

2 Verkaufsprovisionsmodell Projektabschluss

Beschrieb

Das Projekt zur Revision des Verkaufs-Provisionsmodells entstand als Folge einer latenten Unzufriedenheit mit der bestehenden Provisionsregelung für den Direkten Verkehr in der Branche. Verschiedene Vertreter des StAD regten an, für Verkäufe über Online- und Mobile-Kanäle eine tiefere oder gar keine Provision zu bezahlen. Hintergrund dieser Überlegungen war die Sorge, dass der Betrieb dieser Vertriebskanäle aufgrund ihrer niedrigen Grenzkosten irgendwann zu einem eigenständigen Geschäftsmodell würde, mit der Folge einer zunehmenden Vertriebskonkurrenz zwischen den TU und gegebenenfalls auch branchenexternen Dritten. Die zuständige KVP erweiterte diesen Auftrag daraufhin um eine grundlegende Überprüfung des Verkaufs-Provisionsmodells, wofür sie einen eigenständigen Lenkungsausschuss (LA) einsetzte.

Auf Grund des aktuellen Projekts „Grosse Governance / Tariflandschaft 2025 / Vertriebslandschaft 2025“ schlägt das Projekt keine kurzfristige Anpassung des aktuellen Provisionsmodells vor. Alle geprüften Lösungsvarianten überzeugen nicht als Grund für Änderungen in einer Übergangsphase. Das heutige Provisionsmodell dient somit als „Sprungbrett“ in die zukünftige Vertriebswelt und sollte nicht durch kurzfristig gedachte Übergangslösungen beeinträchtigt werden.

Eine reine Anpassung der Provisionssätze für die Online-/Mobile-Kanäle basierend auf dem heutigen Provisionsmodell wäre möglich. Das Projektteam empfiehlt dies jedoch nicht. Gerade wegen – und nicht trotz – der Gleichbehandlung der Online-/Mobile-Kanäle stellt das heutige Provisionsmodell eine gute Grundlage für die nächsten Jahre mit steigendem Beratungsaufwand dar. Dank dem bestehenden Verkaufsprovisionsmodell können die Transportunternehmen in digitale Verkaufskanäle investieren und den Kunden in die zukünftige Welt der automatischen Reiseerfassung hinführen. Für die Entwicklung eines neuen, zum Zielbild und Zeithorizont 2025 passenden Betriebs- und Finanzierungsverfahrens für Verkaufsberatung und SAV fehlen momentan noch die Grundlagen. Sobald die Tarif- und Vertriebslandschaft 2025 konkreter wird, soll diese Fragestellung wieder aufgenommen und in den zukünftigen Lösungsansatz „Beratungs-/SAV-Erschädigung in die Welt der automatischen Reiseerfassung“ eingebunden werden. Die KVP schlägt vor, dass weiterhin die KVP für die Erarbeitung eines Provisionsmodells zuständig sein wird und die erarbeitete Fachkompetenz genutzt wird.

Diskussion

Helmut Eichhorn eröffnet die Diskussion. Der Antrag hat primär formellen Charakter. Das Thema muss weiterverfolgt werden. Wir hatten aber aktuell zu wenig stabile Rahmenbedingungen aufgrund des Programms GG/TL 2020 & VL 2025.

Pierre-André Meyrat zeigt sich überrascht über die ausgewiesene Höhe des Beratungsaufwandes. Helmut Eichhorn entgegnet, dass eine Verlagerung des Aufwands auf den Service-Après-Vente zumindest in der ersten Phase erfolgen könnte.

Andreas Büttiker entgegnet, dass der Beratungsaufwand nicht zunehmen wird – bei der Ticket-App der BLT ist der Beratungsaufwand nahezu inexistent. Wenn Kanäle mit höherem Beratungsaufwand eingeführt werden, so ist die Lösung nicht tauglich. Er zeigt sich enttäuscht angesichts der Tatsache, dass man als Branche nicht endlich einen mutigen Schritt machen will und im Sinne der richtigen Anreize die Provisionen senkt.

Monika Moritz hebt hervor, dass aktuell niemand an den Provisionen verdient. Das ist ein wichtiges Fazit der Studie und räumt mit dem Vorurteil auf, dass es „Gewinner und Verlierer“ geben würde.

Andreas Büttiker entgegnet, dass man das System insgesamt effizienter machen könnte, wie beispielsweise bei den Netzkosten in der Energiebranche.

Für Pierre-André Meyrat gibt es einen Widerspruch. Dass das heutige Modell zwar Investitionen zulässt, aber trotzdem niemand Geld verdient damit, scheint ihm unwahrscheinlich. Die Branche muss sich bewusst sein, dass möglicherweise früher als in acht Jahren branchenfremde Drittanbieter in den Markt drängen werden.

Ueli Stückelberger stellt sich die Frage, ob man bei einer massiven Verlagerung der Billette auf Online-Kanäle (ca. 70%) zu den gleichen Schlussfolgerungen kommen würde.

Helmut Eichhorn verneint, gibt aber zu bedenken, dass heute ein stabiler Rahmen fehlt, um von dieser Tatsache auszugehen.

Andreas Büttiker findet, wir müssten diese Diskussion in der Branche zwingend führen, denn es komme ein sehr grosser Betrag auf Basis von 5 Milliarden Umsatz zusammen. Wenn die Provisionen auf den mobilen Kanälen nicht gesenkt werden, dann kommen Drittanbieter, die Rosinenpickerei betreiben werden.

Daniel Schlatter möchte einen vierten Punkt im Beschluss aufnehmen lassen um sicherzustellen, dass die KVP das Verkaufs-Provisionsmodell in Abstimmung mit den Arbeiten im Programm GG/TL20 und VL25 weiterentwickelt. Der StAD stützt das Vorgehen.

Entscheid (alle vier Punkte mit 8 Ja-Stimmen und einer Enthaltung)

Der StAD vom 6. Juli 2017:

- nimmt Kenntnis vom Abschlussbericht „Revision Verkaufs-Provisionsmodell – Lösungen und Empfehlungen“
- beschliesst, dass mit der Genehmigung des vorliegenden Berichts der Projektauftrag erfüllt ist,
- beschliesst den Abschluss des Projekts „Verkaufs-Provisionsmodell“ sowie die Entlastung und Auflösung des LA.
- Beauftragt die KVP, das Verkaufs-Provisionsmodell in Abstimmung mit dem Programm GG/TL20 und VL25 weiterzuentwickeln und dem StAD rechtzeitig einen Vorschlag zur An-

3 TAMA 2017 inkl. MwSt 2018

Beschrieb

Am 11. Dezember 2016 wurden sortimentsübergreifend die Preise des Direkten Verkehrs (DV) differenziert um 3 Prozent erhöht. Damit können die Mehrkosten der per 01.01.2017 umgesetzten Trassenpreiserhöhung mittelfristig zu einem grossen Teil kompensiert werden. In absehbarer Zeit sind keine weiteren Trassenpreiserhöhungen geplant, welche eine TAMA erfordern würden.

Es ist jedoch absehbar, dass die finanziellen Mittel im Regionalen Personenverkehr (RPV) die bestellten Ausbauten ab den Jahren 2018ff. nicht zu decken vermögen. Die Annahme des RPV-Verpflichtungskredits, inkl. der Erhöhung um 144 MCHF (+ 36 MCHF p.a.) durch das Bundesparlament, entspannt die Situation. Das Risiko einer Finanzierungslücke bleibt aber bestehen. Derzeit besteht eine grosse Unsicherheit, wie hoch die potentielle Finanzierungslücke je Kanton und Jahr ausfällt. Auf eine Tarifmassnahme per Dezember 2017 ist deshalb zu verzichten. Priorität haben die vollständige Umsetzung der TAMA 2016 per 31.01.2018 mit Aufhebung der Rabatte beim GA, der Durchführung von Sortimentsanpassungen per 10.12.2017 (insb. Ablösung 9-Uhr-Karte zum Halbtax und Rabatt der Tageskarte im Multipack durch Einführung der Spartageskarte). Eine TAMA im Jahr 2017 ist aus Kundensicht nicht akzeptabel. Das bereits jetzt sehr kritisch wahrgenommene Preis-Leistungsverhältnis würde zusätzlich negativ beeinträchtigt. Um eine nationale TAMA per Dezember 2017 umsetzen zu können, müssten die Daten per Ende Juli in die Systeme eingegeben werden. Auch die technischen Fristen sprechen gegen eine TAMA per Dezember 2017.

Aus diesen Gründen wird dem StAD empfohlen, auf die Umsetzung einer nationalen TAMA per Dezember 2017 zu verzichten und dies aktiv zu kommunizieren. Mit diesem Entscheid bleibt die Möglichkeit bestehen, in Tarifverbänden regionale Tarifmassnahmen durchzuführen. Der Bedarf einer nationalen TAMA per Dezember 2018 wird geprüft und Anfang 2018 dem StAD zum Beschluss vorgelegt.

Diskussion

David Blatter eröffnet die Diskussion und bedankt sich beim StAD für die Vergabe des DV-Mandates. Aus Kundensicht wären Preiserhöhungen schwierig begründbar, auch aus Marktsicht ist es wünschenswert, wenn sich die Sortimente etwas erholen. Ausserdem sind in diesem Jahr noch einige Sortimentseinführungen geplant (Spartageskarte, Abschaffung 9 Uhr-Karte zum Halbtax). Es wird beantragt, dass bei der Ablehnung der Rentenreform die öV-Preise stabil gehalten werden.

Stephan Wehrle ergänzt, der TAMA-Verzicht der Branche solle aktiv mit einer Medienmitteilung kommuniziert werden. Hauptbotschaft wird sein, dass die Branche versucht die Kosten dank Effizienzsteigerungen möglichst tief zu halten. Ausserdem wird die neue Spartageskarte angekündigt.

Stephan Würzler ist nicht der Meinung, dass der Markt keine Preiserhöhungen zulässt. Aus einer politischen Sicht mag das Fazit stimmen, aber aus einer reinen Marktsicht sicher nicht.

Fernando Lehner schliesst sich dem Statement an, es darf auch nicht kommuniziert werden, dass wir künftig auf Preiserhöhungen verzichten können.

Daniel Schlatter weist darauf hin, dass die Medienmitteilung vor dem Versand an die Medien an die Transportunternehmen verschickt werden muss.

Entscheid (alle vier Punkte mit 7 Ja-Stimmen und zwei Enthaltungen)

Der StAD vom 6. Juli 2017 beschliesst:

1. dass per Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017 keine nationale Tarifmassnahme umgesetzt wird.
2. mit der nationalen Einführung der Spartageskarte die Abschaffung der 9-Uhr Karte, der 9-Uhr Multikarte, des 9-Uhr Klassenwechsels, des 9-Uhr Multi-Klassenwechsels und des Rabatts der Tageskarte und des Tagesklassenwechsels im Multipack (6 für 5) per 10. Dezember 2017.
3. eine aktive Kommunikation des Verzichts auf eine nationale Tarifmassnahme per 10. Dezember 2017, inkl. den Sortimentsanpassungen.
4. dass eine Tarifmassnahme im Direkten Verkehr per Dezember 2018 geprüft und dem StAD Anfang 2018 zum Entscheid vorgelegt wird.

Der StAD beschliesst zudem ohne Gegenstimmen und Enthaltungen, dass bei einer Ablehnung der Altersrevision 2020 und der damit verbundenen Senkung des Mehrwertsteuersatzes per 1.1.2018 von 8.0% auf 7.7% keine Preisanpassung gegenüber den Kunden erfolgt (Kompensation Teuerung).

Der StAD nimmt zur Kenntnis, dass die SBB im DV-Mandat den Preisüberwacher über die Vorhaben per Dezember 2017 (Sortimentsanpassungen, Erfüllung der eR 2014 und Entscheid zu TAMA per Dezember 2017) informiert.

4 GG/TL20&VL25

Beschrieb

Das Programm GG/TL 20 & VL 25 läuft seit der Freigabe vom 6. April 2017. Mit folgendem Antrag sollen die wichtigsten Lieferobjekte, Meilensteine, die Programmorganisation und das Budget verabschiedet werden.

Monika Moritz verweist als Programmleiterin auf einige Punkte:

Grundsätzlich wollen wir gestärkt als Branche aus diesem Vorhaben heraustreten, und uns einer neuen Mobilitätswelt öffnen. Der zentrale Erfolgsfaktor liegt in der Fähigkeit, sich zu einigen, weil der Kunde und die Wirtschaftlichkeit im Zentrum stehen.

Das Budget wurde nicht nach der ZPS-Logik erstellt, was in Frage gestellt wird, da gerade in Workshops und Sitzungen die zentralen Inhalte erarbeitet werden (ZPS-Logik: Verrechnung aller Sitzungen, in denen Inhalte erarbeitet werden).

Das Kernteam des Programms hatte entschieden, nach der ZPS-Logik zu budgetieren und dass ein Kostendach in der Höhe von 5 Millionen bis Ende 2018 freigegeben wird.

Lorenzo Martinoni, Projektleiter GG/TL 20, präzisiert den Stand der Arbeiten. Grundsätzlich wurde an den Lieferobjekten nichts geändert, sie wurden lediglich präzisiert, die Zielsetzungen bleiben die gleichen:

- Landesweit einheitliche Tarifnebenbestimmungen (Alter, Hunde, Gepäck, etc.)
- Eine Reise ein Ticket, von Haltestelle zu Haltestelle unter Wahrung der geteilten Tarifhöhe.
- einheitliche Standards im Vertrieb, beispielsweise zur Einnahmenverteilung, usw.

Es soll eine beschlussfähige Führungsorganisation für die ganze Branche aufgebaut werden inklusive den dazugehörigen Regelwerken. Wir brauchen dazu aber die aktive Mitwirkung von StAD und StAV; diese Gremien müssen aktiv einbezogen werden. Grössenordnung zweite Jahreshälfte 2018 kann mit der Umsetzung der neuen Führungsstruktur begonnen werden.

Der durchgängige Tarif soll im Mai 2018 freigegeben werden, was eine intensive Phase des Stakeholdermanagement voraussetzt. Die allfällige Integration der Weiterentwicklung des Jugendsortiments ins Programm muss bei Bedarf gesondert beantragt werden.

Auf eine paritätische Vertretung in den Teilprojekten und Teams aus DV und Verbänden wurde grosser Wert gelegt.

Christof Zogg, Projektleiter VL25, fasst die Ziele seines Projekts zusammen. Basierend auf den Erfahrungen von TrioPlus wird eine nachgelagerte schweizweite Reisedatenerfassung möglich werden. Dazu werden sämtliche nötigen Standards definiert. Das zweite Projekt ist die Weiterentwicklung des papierlosen Tickets, oder anders gesagt das Account-based-Ticket. Die Programmorganisation ist nicht streng paritätisch zusammengesetzt, aber es wurde ein „Sounding-Board“ geschaffen, welches den Interessensausgleich sicherstellen soll. Automatische Reiseerfassung ist in der Telekommunikation mit „pay per use“ vergleichbar (Flatrate entspricht unseren Abos). An einem konkreten Beispiel werden auch die Fragestellungen rund um den sogenannten „best price“, der dem Kunden gewährt werden soll, aufgezeigt. Es stellt sich die Frage, ob dem Kunden der aktuelle gültige Tarif, oder eine Variante „öV-Professor“, d.h. ein Pricing, welches die Verwerfungen des heutigen Systems zulässt, verrechnet werden soll.

Diskussion

Vincent Ducrot möchte wissen, nach welchem Verrechnungsmodell die Kosten für das Programm verteilt werden.

Monika Moritz entgegnet, dass der Verteilschlüssel noch nicht thematisiert wurde. Dies werde aber anlässlich des nächsten Kernteams nachgeholt.

Michel Joye fand die Kommunikation von TrioPlus letzten Dienstag etwas problematisch, insbesondere da nicht klar war, wer eigentlich Absender war.

Stephan Wehrle präzisiert, dass TrioPlus eine Kooperation von BLS, SBB und PAG ist, und dies auch so kommuniziert wurde.

Christof Zogg ergänzt, dass künftig in dieser Form nicht mehr kommuniziert werde, sondern dass die ganze Branche geschlossen auftreten wird.

Michel Joye findet es sehr wichtig, dass man in einem 5 Mio. Projekt sauber kommuniziert. Auch Bernard Guillelmon wünscht sich eine grössere Sensibilität und Abstimmung diesbezüglich.

Fernando Lehner möchte wissen, wie das Kommunikationsteam organisiert ist. Stephan Wehrle erläutert, dass Hugo Wyler von der BLS der Leiter des Branchenteams ist. Die Kommunikation ist dem Kernteam unterstellt, wird aber sehr eng mit Monika und den Projektleitern zusammenarbeiten. Daniel Schlatter ergänzt, dass während dem Sabbatical von Hugo Wyler die Leitung des Kommunikationsteams bei Stephan Wehrle liegt.

Ueli Stückelberger ist froh, dass das Programm Fahrt aufgenommen hat. Wichtig ist ihm aber, dass alle TU, nicht nur die grösseren, die in den Gremien vertreten sind, genau mitbekommen und wissen, was gemacht wird. Er schlägt vor eine breite Information der Branche zu veranlassen.

Vincent Ducrot sieht primär die Kostenfrage als grossen Knackpunkt und möchte nicht einfach einen Blankocheck in der Höhe von CHF 5 Mio. sprechen. Das ist ein sehr grosser Betrag für die TU des RPV.

Lorenzo Martinoni antwortet, dass in erster Linie Konzeptarbeit von Branchenmitarbeitenden geleistet wird, das Geld bleibt in der Branche und wird verlagert zu denjenigen TU, die dem Programm personelle Ressourcen zur Verfügung stellen.

Vincent Ducrot appelliert nochmals an die Branche, effizienter und günstiger zu werden. Vergleichbare Programme und Projekte haben in den letzten Jahren hohe Kosten verursacht, es ist wichtig, dass wir da künftig sparsamer unterwegs sind.

Stephan Würigler findet vom Grundsatz her richtig, dass die Mitarbeitenden von TU entschädigt werden, er fragt sich aber, ob der Tagesansatz von CHF 1'200.- branchengerecht sei. Würde man diesen Ansatz um einen Drittel kürzen, so wären die Programmkosten dementsprechend tiefer.

Daniel Schlatter bemerkt, dass die paritätische Vertretungen bewusst gewählt wurde um eine breite Abstützung zu erhalten, dies hat entsprechende Kostenfolgen.

Franz Kagerbauer ergänzt, dass wir hier in einem neuen Umfeld sind und es auch ein gewisses gemeinsames Verständnis braucht, damit das Programm erfolgreich sein kann. Die Teams sollen kostenbewusst und effizient arbeiten.

Urs Hanselmann ruft in Erinnerung, dass das Ergebnis eine schlankere und einfachere Struktur und Preisberechnung sein soll und wir mittelfristig Kosten einsparen werden.

Andreas Büttiker findet, die Knacknuss des Programms sei die geteilte Tarifhoheit, darauf müsse das ganze Augenmerk gelegt und ein intensives Stakeholdermanagement betrieben werden. Ausserdem ist der Begriff „best price“ völlig falsch, denn – sollte wirklich best price umgesetzt werden – wird die Branche damit Geld verlieren. Der kommunikative Fokus sollte auf Convenience gelegt werden.

In der Diskussion hält der StAD einstimmig fest, dass der Begriff „Best Price“ nicht mehr verwendet wird.

Christof Zogg informiert, dass der Begriff im Projekt VL25 bereits durch „fair price“ ersetzt wurde.

Bernard Guillelmon findet, dass überall der gleiche Preis erhältlich sein muss, am Schalter am Automaten und via App. So umgehen wir auch den „Diskriminierungsvorwurf“ gegenüber den anderen Kunden. Viele sind mit dem falschen Ticket unterwegs; dieses Problem wollen wir lösen.

Michel Joye findet, das Projekt sei gut aufgegleist, aber ein Kostendach zu sprechen sei falsch, das Budget müsse zwingend geschärft werden.

Pierre-André Meyrat versteht nicht, was der Begriff „geteilte Tarifhoheit“ genau bedeuten soll. Er fordert StAD und StAV auf, den Begriff schriftlich zu definieren und dem BAV zu kommen zu lassen. Es ist eine Grundsatzprämisse, über die wir alle reflektieren sollten.

Daniel Schlatter sichert Pierre-André Meyrat zu, dass das BAV von der Programmleitung eine Beschreibung betreffend geteilte Tarifhoheit gemäss Projektauftrag erhält.

Stephan Wehrle gibt zu bedenken, dass wir manchmal auch von der Marktdynamik einfach überrollt werden, gerade bei automatischer Reiserfassung. Dieses Thema wurde medial lanciert und es bestehen viele Fragen in der Öffentlichkeit. Wir wollen gemeinsam mit allen am Programm beteiligten eine enge und abgestimmte Kommunikation und ein Stakeholdermanagement aufziehen. Aus

Kundensicht müssen wir klar rüberbringen, dass wir nicht ein digitales Monster kreieren, sondern dass wir als öffentlicher Verkehr schlanker, einfacher und attraktiver werden.

Monika Moritz wirft ein, dass wir zwar unbedingt Erträge sichern und der Wirtschaftlichkeit ein grosses Gewicht beimessen müssen, aber es besteht auch die Gefahr, dass wir uns aus dem Markt rauspreisen. Eventuell müssen wir aber wirklich nur abbilden, was wir heute schon haben, um eine „fair-price-Wahrnehmung“ zu erzielen.

Daniel Schatter findet, wenn die CHF 5 Mio. zu einem guten Ergebnis führen und wir eine Verbindlichkeit in der Branche schaffen können, dann ist das gut investiertes Geld. Er gibt zu bedenken, dass wir als Branche keinen „Plan B“ haben. Er plädiert für eine Budgetfreigabe bis März 2018.

Bernard Guillelmon versteht es als Aufgabe des Kernteams das Kostendach nochmals kritisch zu hinterfragen. Er versteht das Anliegen der Kollegen und möchte mehr Sicherheit bekommen.

Vincent Ducrot stellt einen Gegenantrag: Das Budget bis zur StAD-Sitzung vom 16. November 2017 freigegeben, bis zum 14. September 2017 sollen aber ein detailliertes Budget, die Kostenansätze überprüft werden und die entsprechende Finanzierung (Verteilschlüssel) dem StAD vorgelegt werden.

Monika Moritz entgegnet, dass sich auch die Verbünde entsprechend verpflichten müssen, über diesen Antrag muss auch der StAV abstimmen.

Entscheid (die StAV-Vertreter haben Stimmrecht)

Der StAD vom 6. Juli 2017:

lehnt das im Kernteam verabschiedete Kostendach ab. Es gibt das Budget insofern frei, dass die Arbeiten bis zum 16. November 2017 fortgesetzt werden können. Bis zur StAD-Sitzung vom 14. September sollen das Budget, die Kostenansätze sowie die Verrechnungs- und Finanzierungsgrundsätze (Verteilschlüssel) detaillierter herausgearbeitet werden, und darauf basierend ein detailliertes Budget für die Jahre 2017/2018 mit einer adäquaten Verrechnungslogik vorgelegt werden. Beschlussfassung: 9 Stimmen dafür, 2 Enthaltungen.

Der StAD genehmigt einstimmig:

- die Lieferobjekte für das Projekt Governance 2020.
- die Lieferobjekte für das Projekt Vertriebslandschaft 2025.
- die Meilensteine der Projekte.
- die aktualisierte Programmorganisation.

Der StAD nimmt den aktuellen Stand des Kommunikationskonzepts zur Kenntnis und genehmigt die Aufgaben der KOM-Gruppe. Er beauftragt die KOM-Gruppe, das Kommunikationskonzept bis zum StAD vom 14.09.2017 zu ergänzen und zu schärfen. Er stimmt den darin aufgeführten Aufgaben zu. Ausserdem genehmigt der StAD die Erweiterung der KOM-Gruppe um die Vertretungen der Romandie und von ch-direct mit Sabine Krähenbühl (einstimmig).

Vincent Ducrot verlangt, dass das BAV eine spezielle Rolle im Stakeholdermanagement bekommt und das Programm eng begleitet.

Stephan Wehrle nimmt diesen wichtigen Input in die Stakeholderplanung mit auf. Wir werden eine Roadmap abgestimmt auf die Lieferergebnisse der Projekte erarbeiten und eine Verbindlichkeit in den Kommunikationsabläufen definieren.

5 DV-Mandat (Pflichtenheft definitive Fassung / Anpassung Entschädigungsvorschriften)

Beschrieb

Der StAD hat in seiner Sitzung vom 6. April 2017 ch-direct beauftragt, das Pflichtenheft DV-Mandat gültig ab 1.1.2018 wie folgt anzupassen und dem StAD bis 06. Juli 2017 zur definitiven Genehmigung vorzulegen:

- a) SBB als Inhaberin des DV-Mandats
- b) Laufzeit und Kündigungsbestimmung
- c) Führung des Mandatsträgers über noch zu definierende Kennzahlen

Die vorgeschlagenen Massnahmen für die Entschädigungsvorschriften folgen ab 2018 der neuen Governance. Die finanzielle Steuerung der Teilmandate verlangt, dass sämtliche Erträge und Kosten im jeweiligen Teilmandat geplant, erfasst und verrechnet werden. Dabei gilt, dass der Mandatsträger zu Selbstkosten verrechnet. Die Kalkulationslogik richtet sich nach dem Controlling Manual der SBB.

Diskussion

Bernard Guillelmon möchte wissen, wer die Kennzahlen erarbeitet. Es stellt sich die Fragen, wie die Kennzahlen (KPI) definiert werden. Wichtig ist, dass diese im StAD verabschiedet werden

Laut Monika Moritz werden diese gemeinsam von ch-direct mit dem SPOC der SBB, Jost Diethelm, erarbeitet. Wir werden uns aber, um einen gewissen Benchmark von aussen zu bekommen, Input durch eine externe Beratung holen.

Michel Joye bemerkt, das Pflichtenheft müsste noch dahin ergänzt werden, dass mögliche Interessenskonflikte zwischen SBB und DV-Mandat im StAD zu traktandieren seien.

Entscheid DV-Mandat Pflichtenheft definitive Fassung (einstimmig)

Der StAD

1. genehmigt das vorliegende Pflichtenheft des DV-Mandates mit den Anpassungen sowie der Ergänzung, dass Interessenskonflikte zwischen SBB und DV-Mandat am StAD zu traktandieren seien;
2. nimmt zur Kenntnis, dass der Controlling-Prozess und die definierten Kennzahlen zur Steuerung des DV-Mandats dem StAD im September zur ersten Lesung von ch-direct vorgelegt werden.

Entscheid DV-Mandat Anpassung Entschädigungsvorschriften (einstimmig)

Der StAD

1. genehmigt den Wechsel der finanziellen Steuerung von den Kostenblöcken V512 auf die Teilmandate;
2. beschliesst die Erhöhung der finanziellen Transparenz durch Erfassung und Abrechnung der Selbstkosten mit SAP sowie die Anwendung von Standardkostensätzen für alle Teilmandate. Für die Gemeinkostenbereiche wird ein Kostensatz festgelegt und in den produktiven Bereichen wird mit Standardkostensätzen geplant und die Verrechnung erfolgt nach Ist-Kosten;
3. genehmigt eine gemeinsame Planung und Abrechnung der Erträge und Kosten für die Jahre 2018 und 2019 der Teilmandate «Vertrieb-Services», «Abrechnung» und «IT und Services» durch das Teilmandat «Vertrieb-Services». Prüfung Übergang auf separate Kostenrechnungen pro Teilmandat bei der Sachübertragung von A-Systemen an

- die öPVG, voraussichtlich 2020;
4. beschliesst die Ausweitung der finanziellen Planungsprozesse auf alle Teilmandate;
 5. setzt das um folgende Punkte ergänzte und finalisierte Pflichtenheft per 1.1.2018 in Kraft:
 - a. SBB als Inhaberin des DV-Mandats;
 - b. Laufzeit und Kündigungsbestimmung;
 - c. Anhang 1: Kalkulationslogik Mandatsträger;
 6. beauftragt ch-direct bis Ende 2018 stark vereinfachte Finanzierungslösungen bereitzustellen;
 7. beauftragt ch-direct die Anpassung des Ue510 und der Pflichtenhefte der DV-Gremien bis Ende 2017 abzuschliessen und den zuständigen DV-Gremien vorzulegen.

6 Pflichtenheft und Geschäftsordnung der KKV

Beschrieb

Ulrich Reinert, Präsident der KKV, stellt das Pflichtenheft und die Geschäftsordnung der KKV kurz vor. Darin enthalten ist unter anderem die Aufgabenteilung zwischen Direktem Verkehr und Management Board. Ausserdem wurde das Vorgehen definiert, wie weiter an der V580 gearbeitet werden soll, wie mit der KIT zusammengearbeitet werden soll und wo die Abgrenzungen bezüglich der Systeme bestehen.

Diskussion

Fernando Lehner möchte wissen, ob die Organisation so mit dem BAV abgestimmt wurde.

Gemäss Ulrich Reinert ist dies indirekt der Fall, weil das BAV in der KKV vertreten ist und sich insbesondere zu Fragen der Behindertengerechtigkeit äussert.

Fernando Lehner fragt, ob nicht in allen Kommissionen die frei werdenden Sitze ausgeschrieben werden sollen (gleiche Governance)?

Laut Monika Moritz erarbeitet ch-direct eine harmonisierte Geschäftsordnung zwischen den Kommissionen, welche dem StAD zum Entscheid vorgelegt werden soll – Zeitrahmen StAD-Sitzung im Frühling 2018.

Vincent Ducrot hält fest, dass die KIT mit der vorgeschlagenen Abgrenzung der Systeme so einverstanden ist.

Michel Joye fühlt sich unwohl mit der heutigen Situation. Im Rahmen von NOVA basiert viel auf dem CUS-System, welches bei SBB-Infrastruktur geführt wird. Wir bauen auf ein System, das wir nicht steuern können.

Gemäss Ulrich Reinert wird eine Person gesucht, welche den Transfer zwischen DV und Infrastruktur sicherstellt.

Bernard Guillelmon stellt sich die Frage, ob man das Thema nicht auf übergeordneter Ebene als öV einmal anschauen müsste. Wie wir den Kunden informieren wollen ist seiner Ansicht nach künftig ein Schlüsselement. Bisher wurde am StAD fast nie über Kundeninfo gesprochen.

Jeannine Pilloud möchte dem Team der KKV den Input mitgeben, dass sie sich überlegen sollten, wie ein solcher Auftrag aussehen könnte. Insbesondere müssten die Schnittstellen analysiert und vertieft werden. Zudem ist zu definieren, welche Inputinformationen wir für eine optimale Kundeninfo brauchen. Die Governance liegt hier aber nicht beim DV.

Miche Joye entgegnet, dass die Governance aber auf Direktionsstufe angegangen werden muss.

Entscheid (einstimmig angenommen)

Der StAD genehmigt das überarbeitete Pflichtenheft der KKV und nimmt die neue Geschäftsordnung zur Kenntnis.

7 Zwischenstand Vertretung ch-direct im VöV-Vorstand

Beschrieb

Jeannine Pilloud erläutert, dass heute Nachmittag an der Sitzung des VöV-Vorstands eine erste Klärung der Aufgabenteilung zwischen VöV und ch-direct gemacht wird und ein gemeinsames Verständnis geschaffen werden soll. Das Thema soll anlässlich einer VöV-Vorstands-Klausur mit J. Pilloud, D. Schlatter und M. Moritz im Oktober weiter vertieft werden. Die Folien der heutigen Präsentation werden den StAD-Mitgliedern zugestellt.

8 Informationen DV-Kommissionen und öV-Projekte

Beschrieb

Die Informationen finden Sie in der Beilage.

9 Information Verbände

Workshop StAV

Urs Hanselmann berichtet, dass ein zweitägiger Workshop mit den Verbänden zur Rollenklärung stattgefunden hat. Er dankt insbesondere Thomas Burch für seinen Einsatz.

10 Varia

Daniel Schlatter hat zwei Punkte: Die StAD-Termine 2018 sollten möglichst rasch kommuniziert werden. Ein guter Tag ist der Donnerstag. ch-direct wird mit der umgehenden Organisation beauftragt.

Wir haben eine Einladung des BAV für einen Round-Table erhalten. Von den StAD-Mitgliedern werden Bernard Guillelmon, Jeannine Pilloud und Franz Kagerbauer daran teilnehmen. Von Seiten ch-direct sind Monika Moritz und Markus Thut vorgeschlagen. Weiter aufgefordert zur Nennung von Teilnehmenden am Round-Table sind der StAV und der VöV.

Bernard Guillelmon wünscht sich künftig mehr gemeinsame Abstimmung bei Schreiben, die im Namen des StAD versendet werden.

10. Themenspeicher

14. September 2017

Aktualisierung Präsidiumsprogramm

Steuerung DV-Gremien (erste Lesung) - Auftrag aus Entscheid „Stärkung ch-direct“

- Auftrag, Vorgehen, Rollenmodell

Strategie ch-direct (erste Lesung)

Fernbusse – Stand Konzessionserteilung

Erweiterung Zusammensetzung LA öV-Projekte

Controlling DV-Mandat (erste Lesung)

- Vorgehen, Kennzahlen, Richtungsentscheid

Nutzungsbedingungen NOVA-Plattform

- Vorgehen, Ergebnis, Entscheid

GG/TL20 & VL25

- Programmbudget:
 - o Kostensätze
 - o Verteilschlüssel
 - o Detailliertes Budget
- Kommunikationskonzept (inkl. SHM)
- Statusbericht der Projektleiter
- GG20: Rollenverständnis und 1. Ideen zur künftigen Organisationsstruktur
- GG20: Entscheid UeX (vormals UE510+)
- VL25: *offen*

16. November 2017

DV-Branding

Jugendsortiment

GG/TL20 & VL25

Strategie ch-direct (finale Lesung)

Controlling DV-Mandat (finale Lesung)

Pendenz Info SVS

Pendenz Entscheid Entschädigung MA

2. Quartal 2018

Verkaufs-Provisionenmodell in Abstimmung mit dem Programm GG/TL20 und VL25 weiterentwickeln

Geschäftsordnung zwischen den Kommissionen

Die Sitzung wird um 12.45 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll



Sabine Krähenbühl
Kommunikation ch-direct

Pendenzenliste

<i>Geschäft/Thema</i>	<i>Massnahme/Ziel (Beschreibung)</i>	<i>Termin (erledigt bis)</i>	<i>Status</i>	<i>auf offizielle Pendenzen- liste</i>
Entschädigung MA	Entschädigung von Personen, die an Projekten / in Arbeitsgruppen mitarbeiten (Antrag von D. Schlatter)	pendent	pendent	x
SVS	regelmässige Info	pendent	offen	x

Stand: 19.07.2017