



Protokoll

über die Sitzung des Strategischen Ausschusses Direkter Verkehr (StAD)

Zeit und Ort Freitag, 16. November 2018, 9:15 – 12:25 Uhr
 Workspace Welle7, Schanzenstrasse 5 in Bern

Mitglieder
 mit Stimmrecht Jeannine Pilloud, Vorsitzende StAD, SBB
 Bernard Guillelmon, BLS
 Ralph Schertenleib, PAG
 Andreas Büttiker, BLT
 Fernando Lehner, MGB
 Franz Kagerbauer, ZVV
 Urs Kessler, JB
 Vincent Ducrot, TPF
 Michel Joye, TL

Mitglieder
 teilweises Stimmrecht Roman Gattlen (libero)
 Urs Hanselmann, StAV (mobilis)
 Pierre-André Meyrat, BAV

Mitglieder
 ohne Stimmrecht Ueli Stückelberger, VöV

Protokoll Didier Burgener, ch-direct

Sachverständige Thomas Burch, SBB
 Bruno Lehmann, PAG

Gäste Susanne Grün, ch-direct (Stv. Markus Thut)
 Simon Zimmermann, SBB (Traktandum 2)
 Martin Küchler, ZVB (Traktandum 2)
 David Blatter, SBB (Traktandum 2-6)
 Jonas Glanzmann, SBB (Traktandum 2-3)
 Stefan Germann (Traktandum 5)
 Daniel Galley, SBB (Traktandum 6)
 Regula Merz, SBB (Traktandum 6)
 Lorenzo Martinoni, ZVV (Traktandum 6)
 Andreas Fuhrer (Traktandum 7)

Entschuldigt Markus Thut, Co-Geschäftsführer ch-direct

Nächste Sitzung 6. März 2019
 Workspace Welle7, Bern

Inhaltsverzeichnis

1	BEGRÜSSUNG UND GENEHMIGUNG DES PROTOKOLLS VOM 28.09.2018	3
2	NEUES ENTSCHÄDIGUNGSMODELL.....	3
3	PREIS- UND SORTIMENTSSTRATEGIE DV: STOSSRICHTUNGSENTSCHEID	5
4	EINTRETENSDEBATTE TAMA, 1. ÜBERSICHT ZUM THEMA	7
5	SEVEN25 – ANTRAG VERHANDLUNGSMANDAT MIT PREISÜBERWACHUNG	8
6	PROGRAMM “ÖV TICKET 2020”	9
6.1	ALLGEMEINES.....	9
6.2	GEMEINSAME DATENSCHUTZERKLÄRUNG.....	9
6.3	GOVERNANCE 2020: FREIGABE DES UE500 UND DER UMSETZUNGSPLANUNG / WECHSEL IN DER PROJEKTLEITUNG	10
6.4	TARIFLANDSCHAFT 2020	11
6.5	VERTRIEBSLANDSCHAFT 2020	12
6.6	NOVA-NUTZUNGSBEDINGUNGEN 2.0.....	13
7	PROGRAMM NOVA 2019 (ZPS).....	14
8	CONTROLLING DV-MANDAT, KPI, 2. LESUNG	15
9	AUSSCHUSS FINANZEN UND RISIKO	15
10	INFORMATIONEN AUS DEN DV-GREMIEN.....	16
11	INFORMATIONEN AUS DEN VERBÜNDEN	16
12	VARIA.....	16

1 Begrüssung und Genehmigung des Protokolls vom 28.09.2018

Beschrieb

Jeannine Pilloud begrüsst alle Anwesenden und unterbreitet das Protokoll der vergangenen Sitzung zur Abnahme.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD genehmigt das Protokoll vom 28. September 2018.

Beilage

01 Protokoll StAD vom 28.09.2018

2 Neues Entschädigungsmodell

Beschrieb

Simon Zimmermann erläutert die Entwicklung des Modells seit der letzten StAD-Sitzung. Dieses wird von der Mehrheit des Lenkungsausschusses mitgetragen, lediglich die Höhe des Entschädigungstopfes führt zu Diskussionen.

Diskussion

Gemäss Jeannine Pilloud hat sich die KVP für ein dreistufiges Vorgehen hinsichtlich der Höhe des Entschädigungstopfes ausgesprochen, was jedoch ohne Koordination mit der KMP geschehen ist. Aus diesem Grund müssen sich die beiden Gremien synchronisieren und die Präsidenten wurden beauftragt, dies zu tun. Die von der KVP vorgeschlagene Abstufung reduziert die Pains der einzelnen Unternehmen, auch wenn das Modell zweifelsfrei für gewisse TU Nachteile mit sich bringt. Der LA möchte eine zeitnahe Einführung des Modells, damit diese mit der Einführung der NOVA Nutzungsbedingungen einhergehen kann.

Ueli Stückelberger möchte wissen, ob auch kleine TU betroffen sind und entschädigt werden, wenn sie Verkaufsstellen unterhalten. Simon Zimmermann bestätigt, dass diese auch eine Entschädigung für ihre Verkaufsstelle erhalten.

Urs Kessler zufolge kann der Beratungsbedarf in Tourismusdestinationen nicht basierend auf dem Sortiment eruiert werden. Es ist die Struktur der Passagiere, die beeinflusst, wie gross der Beratungsaufwand ist. Die aktuelle Formel berücksichtigt dies nicht, enthält aber stattdessen einen fragwürdigen Dynamisierungsfaktor, weshalb die JB das Modell für nicht entscheidungsreif hält und diesem so nicht zustimmen kann. Zusätzlich möchte er wissen, wieso bei der Beratungsentschädigung das komplexe Sortiment massgebend ist, während beim Kostenteiler der gesamte Ertrag der TU die Basis bildet. Konsequenterweise müsste der Ertrag aus dem komplexen Sortiment der Wert sein, der den Beitrag am Entschädigungstopf pro TU steuert. Dies hätte enorme Auswirkungen und er wäre froh, wenn dieser Aspekt nochmals geprüft werden könnte. Gemäss Simon Zimmermann liegt die Finanzierung des Topfes über das komplexe Sortiment vor und er kann auch aufzeigen, wie sich dies auswirkt. Die Logik, wie das Geld aus dem Topf rausfließt, ist die gleiche, was sich ändert ist, wie das Geld in den Topf kommt und hier sind die Verschiebungen sehr individuell und ob dies ein Weg ist, muss in den Kommissionen diskutiert werden.

Martin Küchler betont, dass es aus Sicht der Kommissionen wichtig wäre zu wissen, welche Aspekte der StAD als fix erachtet und an welchen geschraubt werden soll.

Ralph Schertenleib möchte wissen, über welche Punkte sich KVP und KMP abstimmen müssen und ob dies etwa die Art betrifft, wie der Topf gefüllt wird. Nach Einschätzung von Simon Zimmermann sind dies zusätzlich das Volumen des Topfes, die schrittweise Anpassung der Topfgrösse sowie der Einführungsstermin des Modells.

Aus Sicht von Andreas Büttiker würde die Variante mit der neuen Speisung für die städtischen Betriebe nochmals eine Verschlechterung mit sich bringen und er rät davon ab, von der aktuellen Lösung abzurücken, da diese konsensfähiger wäre.

Für Bernard Guillelmon stimmt die Stossrichtung und er findet es richtig, dass ein Modell einführt und auch richtig, dass ein gestuftes Modell gewählt wird. Es ist Fakt, dass viele am Tischtuch reissen. Es gilt, einen Kompromiss zu finden, auch wenn dieser nicht alle zufriedenstellen wird.

Entscheid

Der StAD

1. Nimmt die unter der Leitung der SBB durchgeführten Arbeiten im Projekt «Neues Entschädigungsmodell Direkter Verkehr» zur Kenntnis. und **wird nach der Koordination der Kommissionen auf dem Zirkularweg definitiv über die Einführung des Modells entscheiden.** (einstimmig)
2. Nimmt das ausgearbeitete Zielmodell «Entschädigung von Beratungs- und Serviceleistungen in Service Centers und bedienten Verkaufspunkten» mit den folgenden Eckpunkten zur Kenntnis **und übergibt dies den Kommissionen als Grundlage:** (einstimmig)
 - a. Die Verkaufsleistungen im Direkten Verkehr (DV) werden künftig nicht mehr provisorisch.
 - b. Der DV führt eine **pauschale** Entschädigung im Sinne eines Deckungsbeitrags an die Beratungs- und Serviceaufwände von bedienten Verkaufspunkten (Schalter) und qualifizierte Service-Center ein.
 - c. Für die Auslösung von Entschädigungen gelten qualitative Mindestanforderungen (sind Verkaufsstellen der Transportunternehmen, Beratungskompetenz DV-Sortiment, standardisierte Beratungs- und Serviceprozesse), welche durch ch-direct mittels Audits überprüft werden können.
 - d. Die Verteilung der Entschädigungen auf die Transportunternehmen erfolgt mittels stufenloser Berechnung pro bedientem Verkaufspunkt und kleineren Service-Center. Der Verteilschlüssel wird pro RPV-Offertperiode neu berechnet und die daraus folgenden Entschädigungen je Transportunternehmen fixiert.
 - e. Mit jeder Neuberechnung des Verteilschlüssels wird auch die Finanzierung der Entschädigungen via DV-Verkehrsertragsschlüssel neu berechnet.
 - f. Der DV mandatiert und entschädigt aufwandsbezogen das Contact Center Brig als zentrales Contact Center für Beratungs- und Serviceleistungen im DV durch eine Erweiterung der operativen Aufgaben des DV-Teilmandats «Vertrieb-Services» mit einem Aufwand von 6.3 MCHF p.a. Die Laufzeit für die Erweiterung soll sich an diejenige des bestehenden Teilmandats «Vertrieb-Services» anlehnen.
3. **Zieht in nach Koordination der Kommissionen in Erwägung (konsultativ-Abstimmung)**
 - a. das bestätigte Zielmodell (siehe Ziffer 2) per RPV-Offertperiode 2020/2021 umzusetzen. (8 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung, 2 Stimmen für eine spätere Einführung)
 - b. einen Entschädigungstopf in Höhe von 106.3 MCHF (inklusive 6.3 MCHF für das Contact Center Brig), der schrittweise je RPV-Offertperiode um jeweils 10 MCHF auf 76.3 MCHF reduziert wird. Ohne anderweitigen Entscheid wird der Entschädigungstopf danach nicht erhöht.
 - c. nach seinem Beschluss eine Gesamtumfrage durchzuführen. Dabei sind die Auswirkungen der Umsetzung pro Transportunternehmen und Verbund auszuweisen.

4. Nimmt zur Kenntnis, dass ohne Beschluss durch den StAD bis spätestens Ende 2018 eine Umsetzung für die RPV-Offertperiode 2020/21 nicht mehr möglich ist (trotz Öffnung des Vertriebs für Dritte) und die Umsetzung entsprechend auf die RPV-Offertperiode 2022/2023 verschoben werden muss. (einstimmig)

Beilagen

02 Neues Entschädigungsmodell Antrag

02 Neues Entschädigungsmodell_Beilage1_Beschreibung_Zielmodell_V1.8

02 Neues Entschädigungsmodell_Beilage2_Visualisierung_Zielmodell

3 Preis- und Sortimentsstrategie DV: Stossrichtungsent-scheid

Beschrieb

David Blatter und Jonas Glanzmann präsentieren die Ziele und Stossrichtungen der Preis- und Sortimentsstrategie. Die Strategie soll im März 2019 definitiv verabschiedet werden. Die Roadmap ist umfangreich und es besteht eine Abhängigkeit mit der IT. Jede Massnahme wird dem jeweiligen Gremium vor Einführung mit einem Beschlussantrag unterbreitet.

Diskussion

Laut Jeannine Pilloud wird der Preisüberwacher für die Sitzung vom März eingeladen, da sich dieser relativ stark in die Sortimentspolitik einbringt. Nach ihrer Einschätzung dürfte er aber nur bei Tarifmassnahmen bei unveränderten Produkten reagieren und dies müsste in einer Diskussion geklärt werden. Andreas Büttiker unterstützt ein Gespräch, er hält es aber für wichtig, in Sortimentsfragen nicht nachzugeben.

Bernard Guillelmon begrüsst den vorgelegten Plan, welcher beim Weiterdenken hilft. Einige Dinge müssen aber gut überlegt werden. Ob etwa das Gesamtpreisniveau gleich bleiben soll, wie dies aufgezeigt wurde, ist für ihn offen, da die Ertragslage bei den TU steigen muss und dies nicht nur aus TU-Sicht, sondern auch um die RPV-Abgeltungen zu reduzieren.

Pierre-André Meyrat zufolge ist der Terminus «Kostenwahrheit» nicht korrekt gewählt. Der Staat hat explizit entschieden, dass es im öffentlichen Verkehr keine Kostenwahrheit gibt, weshalb er auch bei der Infrastruktur zwei Drittel der Kosten trägt. Die Steuerzahler zahlen – wenn auch abhängig vom Verbund – relativ viel. Der Begriff muss folglich austauscht werden. Dass die sogenannten Heavy User bestraft werden sollen, kann es aus Sicht des BAV nicht mittragen. Diese sind gewünscht, weil wegen diesen das teure Infrastruktur-System aufrechterhalten wird und dies geschieht nicht aufgrund der Gelegenheitsuser. Die Zukunft des öV sind die Pendler und nicht die Gelegenheitsnutzer und deshalb hält er eine Erhöhung des GA-Preises oder eine TAMA für kaum vermittelbar, da es genug Geld im System gibt. Jeannine Pilloud erläutert, dass es sich bei der TAMA um ein Regeltraktandum handelt, welches geführt werden muss. So lange die Transportpreise und Abgeltungen stabil bleiben, wird es aber keine TAMA geben.

Gemäss Franz Kagerbauer besteht bei den Verbänden das Problem, dass die Preispolitik dann zu Ende ist, wenn die Zonen-Abonnemente durch den GA-Preis gedeckelt werden. Da die Verpflichtung besteht, den Kostendeckungsgrad zu verbessern, hat er ein Interesse daran, dass das GA teurer wird. Deshalb trägt er diese Grundsätze, wobei ihm aber wichtig ist, dass die aufgezeigten Begleitmassnahmen wirklich nur unter der Bedingung einer Preisanpassung beim GA

eingeführt werden. Es soll nicht passieren, dass nur die für den Kunden interessanten Massnahmen eingeführt werden, während der GA-Preis stabil bleibt. Dass beim GA bezüglich Mindestvertragsdauer mit den 6 Monaten eine Lösung gefunden wurde, begrüsst er. Nicht einverstanden ist er dagegen mit den Sparbilletten, die auf den Markt geworfen werden und er beantragt, dass die damit in Verbindung stehenden Massnahmenpakete sistiert werden, ehe der StAD hier eine konsistente Strategie entwickelt hat. Aktuell ist es so, dass sehr situativ und abhängig von der Tagesform wieder Sparbillette entwickelt und angeboten werden und dies häufig auch auf Initiative des Preisüberwachers.

Nach Einschätzung von Ueli Stückelberger handelt es sich hier um ein hochsensibles Gebiet und es braucht ein Gesamtpaket, das man gleichzeitig beurteilt, denn nur so kann eingeschätzt werden, ob sich das Paket im Lot befindet. Wenn das GA verteuert wird, ist die Wahrnehmung in der Bevölkerung, dass eine allgemeine TAMA durchgeführt wird. Bei den Sparbilletten braucht es hinsichtlich des Mengengerüsts eine klare Meinung und generell muss beachtet werden, dass die verärgerten Gruppen immer lauter als die zufriedenen sind.

Bernard Guillelmon hat den Eindruck, dass für eine kompetente Diskussion teilweise die Daten und Fakten fehlen. Ob etwa die GA-Besitzer den Ausbau der Infrastruktur verursachen oder nicht und damit einhergehend die Frage, ob er erlaubt sein soll, diese abzustrafen, sollte nicht ideologisch oder aus dem Bauch heraus, sondern basierend auf Daten und Fakten entschieden werden. Deshalb braucht es in den Anträgen die nötige Substanz an Fakten. Die zweite Frage in diesem Zusammenhang ist, zu welcher Zeit zusätzliche Kunden wirklich mehr Ertrag bringen ohne zusätzliche Kosten in der Hauptverkehrszeit zu verursachen. Gemäss Jonas Glanzmann ist eine Mobilitätsstudie geplant, die mehr Daten zum Konsum liefern wird.

Urs Hanselmann zufolge ist es ein zentraler Punkt, dass ein Pendler zwischen Basel und Zürich ein GA erhält, weil es schlicht keine anderen Produkte gibt. Seiner Ansicht nach braucht es eine gewisse Differenzierung, damit die Zahlungsbereitschaft derjenigen, die das GA wirklich im ganzen Anwendungsbereich nutzen, entsprechend abgeschöpft werden kann.

Nach Einschätzung von Urs Kessler wird der Markt ausgeblendet und es sind mit insgesamt 500'000 zu viele GA im Umlauf, so dass die Zahlungsbereitschaft nicht abgeschöpft wird. Hier wird ein reines Preismodell Menge x Preis verfolgt. Mit einem GA Plus hätte man die Chance, 78-80 Mio. Mehrertrag zu erzielen und den Geltungsbereich anzupassen. Die Preisspanne zwischen dem abgeltungsberechtigten und nicht-abgeltungsberechtigten Bereich wird immer grösser und es kommt zu immer mehr Verschiebungen von ersterem zu letzterem.

Andreas Büttiker regt auch an, mehr Daten zur Verfügung zu stellen. Der Convenience-Faktor darf nicht unterschätzt werden und je leichter der Zugang ins System wird, desto mehr Nutzer werden auf das GA verzichten. Beim Senioren-GA hat man auch intensiv über eine Abschaffung diskutiert, ehe dann realisiert wurde, dass die Gruppe das GA gar nicht ausfährt.

Entscheid (8 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme)

Der StAD beschliesst,

1. Die Ziele der der Preis- und Sortimentsstrategie Direkter Verkehr:
 - Vereinfachungen anstreben;
 - Flexibilität steigern;
 - Wettbewerbsfähigkeit stärken.
2. Die Prämissen der Preis- und Sortimentsstrategie Direkter Verkehr:
 - Preishoheiten der Transportunternehmen und Verbände werden berücksichtigt;

- Mechanismen der Preisbildung (Strecken/Zonen) bleiben bestehen;
 - die wichtigsten Sortimentsbestandteile wie das GA und Halbtax-Abo bleiben erhalten;
 - Massnahmen müssen im Mittelfrist-Horizont (bis 2024) umsetzbar sein.
3. Die Stossrichtungen der Preis- und Sortimentsstrategie Direkter Verkehr:
- Heavy-User bezahlen mehr. Mit geeigneten Massnahmen vermeiden wir die Abwanderung in den MIV. Durch differenzierte Tarifmassnahmen ermöglichen wir Mehrerträge bei einem stabilen Gesamtpreisniveau.
 - Wir reduzieren redundante unrentable und/oder kostentreibende Sortimente und streben Vereinfachungen an.
 - Transportunternehmen erhalten mittels gesteuerter Sortimente mehr Freiheiten in der Preisbildung. Am Direkten Verkehr (eine Reise, ein Ticket) halten wir unbedingt fest.
 - Durch gezielte Sortimentsmassnahmen, insbesondere für Kleingruppen und Jugendliche, verbessern wir die Wettbewerbsfähigkeit des ÖV.
4. Die Massnahmen der Preis- und Sortimentsstrategie Direkter Verkehr (Konkretisierung der Massnahmen erfolgt etappiert durch die Verabschiedung von Fachkonzepten):
- Horizont 1 (bis Fahrplanwechsel Dez. 2020): Erschliessen neuer Potentiale durch Komplementierung des Spar-Angebots (Kleingruppen-Angebot und Sparklassenwechsel), Vereinfachen des Sortiments/Tarifs (Gruppen, GA Junior/Studierende, Tageskarte Gemeinde) und Erhöhung von Freiheiten für Transportunternehmen im Pricing. **Das Spar-Angebot wird im StAD vom 06. März grundlegend und mit aufbereiteten Grundlagen diskutiert.**
 - Horizont 2 (Fahrplanwechsel Dez. 2021): Anpassen des Preisgefüges zur Verbesserung der Kostenwahrheit.

Beilagen

03 Preis- und Sortimentsstrategie DV Antrag

03 Preis- und Sortimentsstrategie DV Beilage

4 Eintretensdebatte TAMA, 1. Übersicht zum Thema

Beschrieb

Aus Sicht von Jeannine Pilloud wird es im Dezember 2019 keine Tarifmassnahme geben, da die Abgeltungen und Trassenpreise stabil bleiben. Die definitive Entscheidung wird im März 2019 getroffen.

Diskussion

Die StAD-Mitglieder teilen die Einschätzung, dass es zu keiner TAMA kommen wird. Urs Kessler informiert, dass im touristischen Bereich, wo die Preisgestaltung frei ist, Ende 2019 gewisse Erhöhungen angedacht sind.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD nimmt den Stand der Debatte zur Kenntnis.

5 Seven25 – Antrag Verhandlungsmandat mit Preisüberwachung

Beschrieb

Der StAD hat am 22.06.2018 die Einführung des Seven25 beschlossen. Der DV-Mandatsträger informierte anschliessend wie vereinbart die Preisüberwachung schriftlich über die Weiterentwicklung des Jugendsortiments. Am 05.09.2018 erfolgte ein persönliches, informelles Treffen. Der Austausch war konstruktiv, die Preisüberwachung war offen für die Argumente des DV-Mandatsträgers bzgl. höherer Attraktivität des neuen Produktes gegenüber dem Gleis 7 (erweiterter Anwendungsbereich, Monatsprodukt ohne Mindestlaufdauer, Abschaffung Halbtax-Bindung, etc.). Allerdings bemängelte sie den aus Kundensicht hohen Preisaufschlag von +200% beim Jahrespreis von CHF 390.- und beauftragte den DV-Mandatsträger damit, zusätzliche Massnahmen zur Abfederung zu prüfen. Dem StAD werden drei Varianten unterbreitet, wie dies geschehen kann.

Diskussion

Franz Kagerbauer kann die Kritik des Preisüberwachers nicht nachvollziehen. Früher kosteten Halbtax (CHF 165) und Gleis 7 (CHF 129) zusammen 294 Franken, das künftige Seven25 wird 390 Franken kosten. Dies entspricht nicht einem Aufschlag von 200%. Er bezweifelt, dass der Preisüberwacher hier überhaupt ein Mitspracherecht hat und plädiert für mehr Selbstbewusstsein. Die «Weekend Expansion» wird im Übrigen in den Städten für eine Kannibalisierung sorgen, weshalb er gegen diese Option ist.

Pierre-André Meyrat hält es aus ethischer Sicht für fragwürdig, wenn subventionierte Transportunternehmen mit ihrer Angebotsgestaltung Jugendliche dazu animieren, am Wochenende die ersten Verkehrsmittel aufzusuchen.

Bernard Guillelmon möchte wissen, ob diese Frage überhaupt in der Kompetenz des Preisüberwachers liegt. Wenn er es als Preiserhöhung auslegt, könnte er verfügen. Franz Kagerbauer würde einer Verfügung gelassen entgegenstehen. David Blatter erläutert, dass der Preisüberwacher gegen missbräuchliche Preiserhöhungen vorgehen kann und ein Verfahrenssieg ist nicht absehbar und eine medialer Diskurs ist gewiss. Auch Fernando Lehner ermuntert dazu, es auf eine Verfügung ankommen zu lassen.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD beschliesst:

keine der drei Optionen als Verhandlungsmandat mit dem Preisüberwacher zu gewähren.

Der StAD beauftragt:

ch-direct, die angepassten Tarifbestimmungen zum **Seven25** per Mai 2019 in den bestehenden Tarifen zu integrieren.

Beilagen

05 Seven25 - Verhandlungsmandat mit Preisüberwachung Antrag

05 Seven25 - Verhandlungsmandat mit Preisüberwachung Beilage Fachkonzept

6 Programm “öV Ticket 2020”

6.1 Allgemeines

Beschrieb

Das Projekt ist inhaltlich und terminlich auf Kurs mit Ausnahme des Teilprojekts «Gemeinsame Datenschutzerklärung», welches im StAD vom 6.3.2019 behandelt wird. Der Status des Gesamtprojekts ist auf «orange», da keine Zeitreserven bestehen. Im dritten Quartal 2018 sind innerhalb des Programms «öV Ticket 2020» Kosten in der Höhe von insgesamt CHF 403'000.- angefallen.

Diskussion

Jeannine Pilloud erläutert, dass per nun eine erste Verrechnung der Kosten an die Branche und die damit verbundene Vergütung an die Projektmitarbeitenden erfolgen wird. In diesem Zusammenhang wurden noch Stunden durch die TU nachgereicht, das Programm ist aber weiterhin deutlich im Budgetrahmen.

Entscheid

Der StAD nimmt den Projektstatusbericht zur Kenntnis und nimmt die im dritten Quartal 2018 angefallenen Kosten ab.

Beilagen

- 06.1.1 Programmstatusbericht Information
- 06.1.2 Abnahme Kosten Q3-18 Antrag
- 06.1.2 Abnahme Kosten Q3-18 Beilage

6.2 Gemeinsame Datenschutzerklärung

Beschrieb

Das Projekt «Gemeinsame Datenschutzerklärung» (GDSE) wurde im Juli 2018 lanciert. Die knappen personellen Ressourcen sowie insbesondere die juristische Komplexität des Projektes erfordern eine zeitliche Projektverlängerung bis Ende März 2019 (Verabschiedung der GDSE in der ersten StAD/StAV-Sitzung 2019) sowie voraussichtlich einen Mehrbedarf an Budget für eine externe juristische Prüfung.

Diskussion

Regula Merz erläutert, dass mit diesem Dokument das Vertrauen der Kunden gewonnen werden soll und dass das Projekt nicht mit der Nutzung der Kundendaten hinter den Kulissen zwischen den TU zu tun hat. Gemäss Urs Hanselmann hat der StAV dem Antrag zugestimmt, er würde aber anregen, den Budgetmehrbedarf von 20'000 Franken auch in den Antrag einzubinden.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. beschliesst die Verlängerung des Projektes «Gemeinsame Datenschutzerklärung» bis Ende März 2019.
2. nimmt zur Kenntnis, dass auf Grund einer externen, juristischen Prüfung der GDSE ein Budgetmehrbedarf **in Höhe von 20'000** erforderlich wird. Der Budgetbedarf wird durch eine Verschiebung innerhalb des Programms «öV-Ticket 2020» gedeckt.

Beilagen

- 06.2 GDSE Projektverlängerung und Budgetmehrbedarf Antrag
- 06.2 Gemeinsame Datenschutzerklärung Präsentation

6.3 Governance 2020: Freigabe des Ue500 und der Umsetzungsplanung / Wechsel in der Projektleitung

Beschrieb

Das Ue500 in der Version 2 (V2) liegt inklusive Anhänge zur Freigabe vor. Nach der ersten Lesung fanden eine Vernehmlassung unter den Gremienmitglieder des DV und der Verbände sowie am 11.10.18 der erweiterte StAD-/StAV-Workshop statt. Die daraus resultierenden Änderungen werden von Lorenzo Martinoni präsentiert.

Lorenzo Martinoni wird nach der Freigabe des Ue500 als Projektleiter zurücktreten, weshalb es für die Umsetzungsphase eine neue Projektleitung braucht. Dafür wird Thomas Burch vorgeschlagen, da er als bisheriger Stellvertreter mit den Arbeiten und Prozessen der G20 vertraut ist.

Diskussion

Jeannine Pilloud bedankt sich im Namen der Branche bei Lorenzo Martinoni für seine grosse Arbeit.

Urs Kessler findet es, wie bereits am 28. September vermerkt, weiterhin nicht zufriedenstellend, dass nur SBB, ZVV und PostAuto einen Stellvertreter stellen dürfen. Laut Jeannine Pilloud wurde darüber von allen Teilnehmenden im Rahmen des StAD/StAV-Workshops abgestimmt und diese Entscheidung wird somit demokratisch getragen.

Fernando Lehner möchte wissen, wie es um die Bestrebungen, dass der Strategierat das Gebilde künftig führt wie ein VR, bestellt ist. Gemäss Jeannine Pilloud wurde dieses Anliegen aufgenommen und es ist auf der Bucket-List.

Entscheid

Der StAD

1. genehmigt das Übereinkommen 500 (Ue500) in der endgültigen Fassung vom 29. Oktober 2018 inklusive Anhänge (einstimmig, 1 Enthaltung).
2. genehmigt die Wahlvorschläge der einzelnen zu wählenden Mitglieder für den Strategierat gemäss Ue500. Die Wahlvorschläge für die PostAuto-Vertretung sowie für die Stellvertretungen von PostAuto und ZVV werden auf dem Korrespondenzweg beschlossen. (einstimmig)
3. beauftragt ch-direct mit der Durchführung der entsprechenden Gesamtumfragen unter den am DV Teilnehmenden. (einstimmig)
4. beauftragt ch-direct, nach erfolgreicher Gesamtumfrage, zusammen mit der Geschäftsstelle Verbände die Genehmigung des BAV zu beantragen. (einstimmig)
5. stimmt den Statuten und dem Organisationsreglement von ch-integral zu. (einstimmig)
6. genehmigt den Mandatsvertrag zwischen dem Strategierat und ch-integral zu. (einstimmig)
7. beauftragt ch-direct, nach erfolgreicher Gesamtumfrage sowie Abstimmung an der Versammlung der Verbände, den Verein ch-direct in Verein ch-integral mit den entsprechend geänderten Statuten umzubenennen. (einstimmig)
8. gibt die Umsetzungsphase des Projekts Governance 2020 im Rahmen des bestehenden Budget mit dem Ziel frei, nach dem Vorliegen der BAV-Genehmigung die Organisation der Alliance SwissPass entsprechend den Übergangsbestimmungen des Ue500 per 1.1.2020 operativ zu setzen. (einstimmig)
9. beauftragt Thomas Burch, zusammen mit Christoph Stucki Sondierungsgespräche zwecks Ausarbeitung der Wahlvorschläge für die erstmalige Besetzung der Kommissionen von Alliance SwissPass zu führen (analog Strategierat). (einstimmig)
10. wählt Thomas Burch für die Umsetzungsphase als Projektleiter Governance 2020. (einstimmig)

Beilagen

- 06.3 Freigabe Ue500 V2 und Umsetzung Antrag
- 06.3 Freigabe Ue500 V2 und Umsetzung_Beilage Wahlvorschläge SR
- 06.3 Freigabe Ue500 V2 und Umsetzung_Beilage_Planung Umsetzungsetappe
- 06.3 Freigabe Ue500 V2 und Umsetzung_Präsentation
- 06.3 Wechsel Projektleitung G20 Antrag
- 06.3_C500 2.0_complet_F_nicht definitiv
- 06.3_Ue500 2.0_gesamt_D_definitiv

6.4 Tariflandschaft 2020

Beschrieb

David Blatter zeigt den aktuellen Stand der verschiedenen Lieferobjekte im Projekt Tariflandschaft. Die Aufgaben im Lieferobjekt 2 «Tarifanwendung im automatischen Ticketing» wurden abgeschlossen und weitere Aufgaben betreffend die Tarifanwendung werden durch das Begleitem im Rahmen der VL20 wahrgenommen. Beim Lieferobjekt 3 «Distanzdegression, Retour- und Rundfahrten» hat man sich entschieden, den Status Quo beizubehalten.

Im Rahmen des LO5 «Preisgefüge und Rabattierung» ein Grobkonzept verabschiedet – dies in enger Abstimmung mit dem Projekt «Preis- und Sortimentsstrategie Direkter Verkehr». Bezüglich der erarbeiteten Massnahmen besteht eine partielle Ungewissheit bezüglich der Wirksamkeit und Kundenakzeptanz. Demzufolge soll das Konzept im zweiten Halbjahr 2019 mittels eines Pilotversuchs getestet werden. Zur Verabschiedung des Pilot-Konzepts soll die Subgruppe LO5 reaktiviert werden. Ausserdem soll ein allfälliger Beschluss zur Pilot-Durchführung durch die ordentlichen Branchen-Gremien erfolgen.

Diskussion

Franz Kagerbauer wünscht an der nächsten Sitzung eine fundierte und grundlegende Diskussion zum Thema Sparbillette, ch-direct wird entsprechend Zeit einplanen. David Blatter macht darauf aufmerksam, dass zwischen den im Projekt laufenden Konzepten zu den Sparbilletten in den Tarifverbänden und den Sparbilletten der SBB unterschieden werden muss.

Die Freigabe der jeweiligen Pilotversuche durch die Kommissionen ist für David Blatter in Ordnung. Gemäss Bernard Guillelmon soll der LA öv Ticket die Vorschläge prüfen und dann an die KMP schicken, von wo diese dann den normalen Gremienlauf nehmen.

Ralph Schertenleib macht darauf aufmerksam, dass gewisse Pendenzen aus dem LO2 ja noch nicht abgeschlossen sind und lediglich in die VL verschoben werden. David Blatter bestätigt, dass diese Arbeiten fortgeführt werden und Daniel Galley das Reporting übernimmt.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. genehmigt das Grobkonzept zu Handen der Gremien «Preisgefüge und Rabattierung» und erteilt der DV-Mandatsträgerin den Auftrag zur Konzipierung von Pilotversuchen, die über den ordentlichen Gremienlauf freigegeben werden. Ziel ist es, in der zweiten Hälfte vom 2019 erste Pilotversuche durch die Branche zu beschliessen. **Bestrebungen im Zusammenhang mit den Sparbilletten müssen dem StAD erneut unterbreitet werden.** (einstimmig)
2. gibt die Jugend-Massnahmen «Jokertage» (Umsetzung per Fahrplanwechsel 2019), «Übergang zu Erwachsenen» sowie die ÖV-Vorteile «Sommer-Abo» (per Sommer

2020), «Jugend-Mitnahmeticket» (per August 2019) und «Jugendrabbatt im automatischen Ticketing» (per Frühling 2020) frei für den ordentlichen Gremienlauf [KMP]. (einstimmig)

3. nimmt den Status der Lieferobjekte 2 (Tarifanwendung automatisches Ticketing) und 3 (Distanzdegression, Retour- und Rundfahrten) zur Kenntnis. Letzteres ist abgeschlossen, das LO2 ist noch nicht abgeschlossen und wird organisatorisch durch VL20 geführt. Die damit in Verbindung stehenden Aufgaben werden künftig durch das Begleiteteam Tarifierung (im Rahmen von VL 2020) wahrgenommen. Bei grundlegenden konzeptionellen Anpassungen sollen die bestehenden Subgruppen reaktiviert werden.

Beilagen

06.4 TL20_Roadmap und Information zu den LO Antrag

06.4 TL20_Roadmap und Information zu den LO_Präsentation

06.4 TL20_Dokumentationen zur freiwilligen Lektüre

6.5 Vertriebslandschaft 2020

Beschrieb

Im Teilprojekt VL20 ist die Stellvertretung der Projektleitung vakant. Das Projekt schlägt Silvia Kandra der BLS als Stellvertreterin vor.

Wegen dem Mystery Travelling benötigt das Projekt mehr finanzielle Mittel. In Absprache mit der Projektleitung GG20 ist ein Budgettransfer in Höhe von CHF 85'000 möglich und wird hiermit beantragt.

Daniel Galley präsentiert die Ergebnisse aus dem Business Case zum Papierlosen Ticketing. Es zeigt sich, dass Kostensparpotentiale grundsätzlich da sind. Diese sind jedoch nur zu erreichen, wenn das Papierlose Ticketing konsequent umgesetzt wird, was insbesondere den bargeldlosen Verkauf und die Aufhebung des gesamten Entwertungskartensortiments auf Wertpapier per 2023 einschliesst. Basierend auf den Ergebnissen und den inhaltlichen Prämissen soll entschieden werden, ob das Projekt in die nächste Phase geht (Markttest mit Prototyp).

Diskussion

Franz Kagerbauer macht darauf aufmerksam, dass im Rahmen des Workshops ein Szenario durch den StAD gezeichnet wurde. In diesem geht der StAD davon aus, dass auch langfristig noch eine gewisse Billett-Menge mittels Bargeld und Wertpapier vertrieben wird. Er möchte wissen, ob dies kompatibel mit den Annahmen im Business Case ist. Gemäss Daniel Galley ist die Frage nun, ob der StAD ein Prototyping in Auftrag geben muss und dies widerspricht sich nicht mit dem Fakt, dass es noch eine Restmenge geben wird. Die Aufgabe für das Projekt wird es sein, diesen Anteil möglichst günstig zu halten.

Ralph Schertenleib möchte wissen, was das Prototyping beinhaltet und er möchte, dass auch Busse, Ortsbusse und die verschiedenen Kanäle einbezogen werden. Gemäss Daniel Galley ist man noch dran, dies zu definieren und die Lieferobjekte zu umschreiben. Es muss noch geklärt werden, welche Aspekte aus dem technischen Lösungskonzept realisiert werden können und sobald diese gebaut sind, wie die Akzeptanz der Kunden ist. Dank des Prototypings kann festgestellt werden, ob die Vision weiterverfolgt werden soll. Andreas Büttiker ermuntert dazu, die Gebiete nicht nur aus DV-Optik anzuschauen, da die meisten Automaten mit vielen Transaktionen in den Städten stehen.

Franz Kagerbauer stellt sich die Frage, wie viel ins Papierlose Ticket investiert werden soll, wenn gleichzeitig ATI gepusht wird und die mit NOVA verbundenen Möglichkeiten auch noch ausgeschöpft werden. Gemäss Daniel Galley werden die Rahmenbedingungen geklärt und jede TU kann dann individuell entscheiden, wie sie auf der vorhandenen Grundlage aufbauen will. Jeanne Pilloud regt auch an, auf mehrere Pferde zu setzen und dann herauszufinden, welches sich bewährt.

Laut Michel Joye intensiviert aktuell die Zusammenarbeit mit Kiosken und er denkt, dass dies eine gute Alternative für die Reisenden mit einem Bargeld-Bedürfnis sein könnte.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. wählt Silvia Kadera ab sofort als Stellvertreterin des Projekts Vertriebslandschaft 2020.
2. beschliesst den Budgettransfer in Höhe von CHF 85'000 vom Projekt Governance 2020 zum Projekt Vertriebslandschaft 2020.
3. nimmt die Erkenntnisse des Business Case Papierloses Ticketing zur Kenntnis und gibt basierend auf dem positiven Case die Planung der dritten Phase «Prototyping» frei. (konsultative Freigabe)

Beilagen

- 06.5.1 Stellvertretung VL20 Antrag
- 06.5.2 Budgettransfer Antrag
- 06.5.3 Business Case Papierloses Ticketing Antrag
- 06.5.3 Papierloses Ticketing_Beilage1_Präsentation StAD
- 06.5.3 Papierloses Ticketing_Beilage2_Ergebnisse Business Case
- 06.5.4 Quartalsreport Markttest Automatisches Ticketing Information
- 06.5.4_Automatisches Ticketing_Beilage1_Präsentation
- 06.5.4_Automatisches Ticketing_Beilage2_Quartalsreport 2

6.6 NOVA-Nutzungsbedingungen 2.0

Beschrieb

Nach den verschiedenen Gremienläufen und der Sammlung offener Fragen hat das Projektteam die NOVA NB 2.0 finalisiert. Dabei wurden alle bis dato eingereichten Fragen in die vorliegenden Nutzungsbedingungen eingearbeitet. Der Anhang 3 «Prozesse» sowie die Beilage 1 «Standardvertrag» sind als Grundlage und nicht als final ausgearbeitete Dokumente und Standards zu verstehen. Diese Unterlagen werden unter Einbezug der notwendigen Stellen finalisiert, sobald sich ein erster Dritter an NOVA anschliessen will.

Diskussion

Gemäss Jeannine Pilloud soll als Prämisse gelten, dass die NOVA-Nutzungsbedingungen erst dann in Kraft gesetzt werden, wenn das Neue Entschädigungsmodell eingeführt wird.

Bruno Lehmann zufolge wird die Anbindung Dritter an NOVA erst dann vorangetrieben, wenn es eine konkrete Anfrage gibt.

Eine Genehmigung durch das BAV ist laut Susanne Grün nötig, da die NOVA NB einen Anhang des Ue500 darstellen.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. folgt der jeweils einstimmigen Empfehlung der KMP und KVP und genehmigt die NOVA NB 2.0 inkl. Anhänge und der Beilage «Standardvertrag». Bezüglich der Formulierung bei der Ziffer 4.2 folgt der StAD dem Entscheid des StAV.
2. beauftragt die Projektleitung die NOVA NB 2.0 nach erfolgter Freigabe durch den StAV und den StAD final zu redigieren und die finale Version in f und i übersetzen zu lassen einstimmig
3. beauftragt ch-direct mit der Durchführung der Gesamtumfrage bei den am nationalen DV Teilnehmenden
4. beauftragt ch-direct nach erfolgreicher Gesamtumfrage und Inkraftsetzung des NEM zusammen mit der Geschäftsstelle Verbünde die Genehmigung des BAV einzuholen.
5. bestimmt, dass die NOVA NB 2.0 **zeitgleich mit der Einführung NEM in Kraft gesetzt werden.**

Beilagen

06.6 Freigabe NOVA NB 2.0 Antrag
06.6 Freigabe NOVA NB 2.0_Beilage1_D
06.6 Freigabe NOVA NB 2.0_Beilage2_F

7 Programm NOVA 2019 (ZPS)

Beschrieb

Andreas Fuhrer präsentiert den Abschluss des Projektes, weshalb es im Jahr 2019 auch keine weitere Etappe im Programmmodus geben wird. NOVA ist seit August das führende System, wobei noch einige Restarbeiten anstehen. Diese rechtfertigen es aber nicht, die Organisation aufrechtzuerhalten, zumal eine Trennung zwischen Restarbeiten und neuen Themen schwierig ist.

Da auch die Trennung in Betriebs- und Investitionskosten nicht zufriedenstellend ist, soll es einen jährlichen Verpflichtungskredit sowohl für den Betriebs- als auch die Investitionskosten geben. Die Sachentscheide liegen bei KVP und KMP und der Mittelverbrauch sowie die Priorisierung sollen transparent dargelegt werden.

Diskussion

Jeannine Pilloud macht darauf aufmerksam, dass der angedachte Kostenrahmen die Ausgabenkompetenz der KVP wohl übersteigen dürfte. Gemäss Andreas Fuhrer ist dies ein altes Problem und die Kommissionen geben etwa innerhalb des DV-Mandates auch Budgets frei, die im Bereich von 10 Millionen liegen.

Bernard Guillelmon möchte wissen, wie die offenen Pendenzen gesteuert werden und wer hier der Branche als verbindlicher Ansprechpartner dient. Jeannine Pilloud informiert, dass die Restanzen im Betrieb gelöst und über den LA ÖV-Ticket 2020 rapportiert werden (als Nachfolgeorganisation des LA ÖV-Projekte. Gemäss Andreas Fuhrer steht noch keine Person zur Verfügung und er wird diese Rolle bis auf weiteres übernehmen

Entscheid (einstimmig)

Der StAD nimmt die Informationen zur Kenntnis.

Beilagen

07 Programm NOVA 2019 Präsentation

8 Controlling DV-Mandat, KPI, 2. Lesung

Beschrieb

Der StAD hat am 01.02.2018 ch-direct beauftragt, ein Controlling für das DV-Mandat zu erarbeiten und ab 2019 in einer ersten Stufe umzusetzen. ch-direct und die Mandatsträger haben mit Unterstützung eines externen Beraters innerhalb Jahresfrist die Basis für das Controlling geschaffen, welches umgehend und pragmatisch umgesetzt wird. Das Controlling und die KPI's werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Das Controlling soll nun ab 2019 gestartet werden.

Diskussion

Gemäss Susanne Grün ist der Projektmodus nun beendet und das Controlling läuft operativ. Der StAD wird über die Ergebnisse informiert und diese können auch ins Cockpit einfließen. Die definierten KPI können bei Bedarf angepasst werden.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. nimmt den Report über das DV-Mandat Q3/2018 zur Kenntnis (vgl. Beilage)
2. gibt den Start des Controllings der Mandate im DV ab 01.01.2019 mit den im Testlauf erprobten KPI frei.

Beilagen

08 Controlling DV-Mandat 2. Lesung Antrag

08 Controlling DV-Mandat Beilage Testlauf Q3-18

9 Ausschuss Finanzen und Risiko

9.1 Geschäftsordnung

Beschrieb

Der Finanz- und Risikoausschuss unterstützt den StAD in seiner Oberaufsichtsfunktion namentlich bezüglich der Vollständigkeit der Abschlüsse, der Erfüllung der rechtlichen Vorschriften und der Befähigung sowie der Leistungen der externen Revisionsstelle sowie von Audits.

Diskussion

Bernard Guillelmon zufolge wird der definitive Antrag zur Abnahme erneut in den StAD oder via Zirkularweg kommen. Entsprechend ist der eingereichte Antrag als «erste Lesung» zur Kenntnis zu nehmen.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD nimmt den vorliegenden Entwurf Geschäftsordnung des Finanz- und Risikoausschusses zur Kenntnis

Beilagen

09.1 Geschäftsordnung Finanz- und Risikoausschuss Antrag

09.1 Geschäftsordnung Finanz- und Risikoausschuss V1.0_Beilage

9.2 Prüfauftrag NOVA/ZPS

Beschrieb

Die NOVA-Plattform wird zum 1.1.2019 vom Projektbetrieb in den operativen Betrieb überführt. Nun ist die Revisionsfähigkeit der NOVA-Plattform mit dem Durchleuchten der Werteflüsse und der Sicherstellung, dass die Erträge auch wirklich alle korrekt abgerechnet werden, sicherzustellen. Zudem wird das Projekt ZPS/NOVA per Ende 2018 beendet. Mit dem Ende des Projekts soll ein Projektreview in Form von Interviews durchgeführt werden mit den wichtigsten Beteiligten. Die Ergebnisse des Projektreviews dienen als Lessons learnt, um Verbesserungen für zukünftige Projekte umsetzen zu können. Zu diesem Zweck soll ein externer Prüfauftrag erteilt werden, der dem StAD zur Entscheid vorgelegt wird.

Diskussion

Bernard Guillelmon führt aus, dass der vorliegende Antrag, wie bei Traktandum 9.1, als «erste Lesung» zur Kenntnis zu nehmen ist. Der Prüfauftrag wird basierend auf dem noch zu erarbeitenden Projektabschlussbericht ausformuliert.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD nimmt den geplanten Prüfauftrag zur Kenntnis.

Beilagen

09.2 Prüfauftrag NOVA-ZPS Antrag

09.2 Prüfauftrag NOVA-ZPS V1.1_Beilage

10 Informationen aus den DV-Gremien

Beilage

10 DV-Kommissionen Information

11 Informationen aus den Verbänden

Beilage

10 DV-Kommissionen Information

12 Varia

Die SBB erachten es als nicht ideal, dass Jeannine Pilloud gleichzeitig den Vorsitz des StAD und die Co-Leitung von ch-direct inne hat. Dieses Doppelmandat soll bis Mitte 2019 geklärt sein und ein neuer Geschäftsführer für ch-direct bestimmt werden. Bernard Guillelmon und Andreas Büttiker stellen sicher, dass keine Interessenskonflikte entstehen und dienen der Geschäftsstelle bei Bedarf als Ansprechpartner.

Gemäss Bernard Guillelmon möchte die KMP aufgrund der Governance 2020 vorläufig darauf verzichten, die zwei frei werdenden Sitze auszuschreiben. Er beantragt, dass der StAD die Kommission beauftragt, dies dennoch zu tun.

Entscheid

Der StAD

- nimmt zur Kenntnis, dass Bernard Guillelmon und Andreas Büttiker der Geschäftsstelle als Ansprechpartner zur Verfügung stehen, falls es aufgrund des Doppelmandates von Jeannine Pilloud zu Interessenskonflikten kommt (einstimmig)
- (7 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung) beauftragt die KMP, die zwei frei gewordenen Sitze aufzuschreiben und neu zu besetzen.

12.1 Themenspeicher StAD

6. März 2019

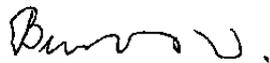
- Verabschiedung des aktualisierten Pflichtenhefts der Revisionsstelle
- Preis- und Sortimentsstrategie; Diskussion Sparbillette
- Abnahme Pflichtenheft ZeDASI
- Abnahme NOVA Betriebsorganisation
- Entschädigung Gremienarbeit (Strategierat, Ausschüsse und Kommissionsmitglieder)

Offene Pendenzen

Versand des PÜ-Gesetz zur Durchsicht und Vorbereitung auf die Aussprache mit dem PÜ anlässlich der StAD-Sitzung vom 6.3.2019

Die Sitzung wird um 12:30 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll



Didier Burgener, ch-direct