



Direkter Verkehr Schweiz
Service direct suisse
Servizio diretto svizzero
Servetsch direct svizra

Protokoll

über die Sitzung des Strategischen Ausschusses Direkter Verkehr (StAD)

Zeit und Ort	Mittwoch, 6.März 2019, 9:15 – 11:00 Uhr Hotel Kreuz in Bern
Mitglieder mit Stimmrecht	Jeannine Pilloud, Vorsitzende StAD, SBB Bernard Guillelmon, BLS Christian Plüss, PAG Andreas Büttiker, BLT Marcel Mooser, MGB (Stv. von Fernando Lehner) 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 Markus Thut, ch-direct
Protokoll	Didier Burgener, ch-direct
Sachverständige	Tom Burch, SBB
Gäste	Jonas Glanzmann, SBB (Traktandum 2-3) Stefan Hertig (Traktandum 2-3) Andreas Fuhrer (Traktandum 6) Matthias Meyer, SBB (Traktandum 6) Toni Häne, SBB
Entschuldigt	Fernando Lehner, MGB
Nächste Sitzung	17. April 2019 Berner GenerationenHaus, Bahnhofplatz 3, Bern

Inhaltsverzeichnis

StAD-Sitzung

1	BEGRÜSSUNG UND GENEHMIGUNG DES PROTOKOLLS VOM 16.11.2018 SOWIE DER KORRESPONDENZBESCHLÜSSE NEM & STS	3
2	PREIS- UND SORTIMENTSSTRATEGIE DV	4
3	ENTSCHEID TAMA 2019	6
4	DV-MANDATSCONTROLLING: VERABSCHIEDUNG ZIELWERTE 2019	7
5	ABSCHLUSSBERICHT ZPS	7
6	IT&SERVICES: VERPFLICHTUNGSKREDIT 2019.....	7
7	NEUER ARBEITSORT CH-DIRECT	8
8	INFORMATIONEN AUS DEN DV-GREMIEN, BERICHT DER REVISIONSSTELLE DV UND STANDBERICHT STS	9
9	INFORMATIONEN AUS DEN VERBÜNDEN	9
10	VARIA.....	10
10.1	THEMENSPEICHER	10
10.2	DASHBOARD	10
10.3	NEUE GESCHÄFTSFÜHRUNG CH-DIRECT	10

Gemeinsame StAD-/StAV-Sitzung

1	BEGRÜSSUNG	12
2	STRATEGIE «ÖV-TICKET 2025»	12
2.1	PROJEKTAUFTRAG	12
3	ERGEBNISSE AUS DER GESAMTUMFRAGE, UE500, NOVA NUTZUNGSBEDINGUNGEN, NEM.....	13
4	AUSTAUSCH MIT DEM PREISÜBERWACHER	13
5	DV-BRANDING UND WEITERES VORGEHEN.....	14
6	VERNEHMLASSUNG DES BAV ZUR MULTIMODALEN MOBILITÄT	15
7	SPARBILLETTE	16
8	PROGRAMM «ÖV TICKET 2020»	18
8.1	ALLGEMEINES.....	18
8.2	GEMEINSAME DATENSCHUTZERKLÄRUNG.....	18
8.3	TARIFLANDSCHAFT 2020	19
8.4	VERTRIEBSLANDSCHAFT 2020	19

1 Begrüssung und Genehmigung des Protokolls vom 16.11.2018 sowie der Korrespondenzbeschlüsse NEM & STS

Beschrieb

Jeannine Pilloud begrüsst die Anwesenden und erläutert die Traktandenliste. Der Abschlussbericht ZPS (Traktandum 5) wird vorgängig noch der KVP vorgelegt und deshalb erst in der Sitzung vom 17. April behandelt. Es gibt zwar auf NOVA noch einiges zu tun, aber das generelle Projekt wird dennoch abgeschlossen.

Die Anträge «Weiterzug Verfügung BAV zu StAD-Beschluss zu STS» und «Neues Entschädigungsmodell im DV (NEM)» wurden den StAD-Mitgliedern am 26.11.2018 resp. 20.12.2018 auf dem Korrespondenzweg zum Entscheid vorgelegt. Diese Entscheidungen müssen gemäss Ue510 in der Folgesitzung protokolliert werden:

- **STS:** Der StAD beschliesst, den Entscheid des BAV an das Bundesverwaltungsgericht weiterzuziehen. (7 Ja-, 1 Nein-Stimme)
- **Neues Entschädigungsmodell im DV:**
Der StAD:
 - 1) nimmt die unter der Leitung der SBB durchgeführten Arbeiten im Projekt «Neues Entschädigungsmodell Direkter Verkehr» zur Kenntnis. (einstimmig)
 - 2) bestätigt das ausgearbeitete Zielmodell «Entschädigung von Beratungs- und Serviceleistungen in Service Centers und bedienten Verkaufspunkten» mit den folgenden Eckpunkten: (8 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme)
 - a. Die Verkaufsleistungen im Direkten Verkehr (DV) werden künftig nicht mehr provisoniert.
 - b. Der DV führt eine 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 (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) beschliesst, (einstimmig)
 - a. das bestätigte Zielmodell (siehe Ziffer 2) per RPV-Offertperiode 2020/2021 umzusetzen.

- 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 bei den am DV Teilnehmenden durchzuführen. Dabei sind die Auswirkungen der Umsetzung pro Transportunternehmen und Verbund auszuweisen.
- 4) nimmt zur Kenntnis, dass ohne Beschluss durch den StAD bis spätestens Mitte Januar 2019 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)

Entscheid

Der StAD

1. genehmigt das Protokoll vom 16. November 2018.
2. nimmt die Ergebnisse der Korrespondenzbeschlüsse NEM und STS zur Kenntnis.

Beilagen

01 Protokoll der StAD-Sitzung vom 16.11.2018

01 Korrespondenzbeschluss STS

2 Preis- und Sortimentsstrategie DV

Beschrieb

Jonas Glanzmann präsentiert die Preis- und Sortimentsstrategie, welche in den vergangenen 15 Monaten unter intensivem Einbezug der Branche erarbeitet wurde. Resultierend aus den Rückmeldungen aus der 1. Lesung im November wurden einige Anpassungen vorgenommen und die Strategie soll heute zur Abnahme unterbreitet werden.

Diskussion

Nach Einschätzung von Ueli Stückelberger braucht es eine Grundsatzentscheidung, ob es 2021 eine Preiserhöhung geben wird oder ob das Preisgefüge zwar ausgeglichen bleibt, der GA-Preis aber dennoch steigen wird. Für letzteren Fall wird es aus seiner Sicht deutlich mehr Begleitmassnahmen brauchen, um der Verteuerung des GA Rechnung zu tragen. Laut Jeannine Pilloud werden die einzelnen Geschäfte laufend in den Kommissionen landen und es bleiben somit alle Handlungsmöglichkeiten offen.

Gemäss Pierre-André Meyrat ist die Stossrichtung, dass Heavy-User mehr bezahlen müssen, volkswirtschaftlich falsch und nicht verkaufbar. Der Staat will, dass diese den öV benutzen und es werden Milliarden in die Infrastruktur investiert, damit diese von den Pendlern genutzt wird. Konkrete Aussagen zu den Begleitmassnahmen sind deshalb von grosser Bedeutung.

Jonas Glanzmann zufolge wird man mit Feld- und Markttests die angedachten Begleitmassnahmen testen und während zwei Jahren analysieren, ob und wie diese funktionieren. Wenn etwa eine Massnahme wie das öV-Guthaben nicht funktionieren sollte, kann die GA-Preiserhöhung zeitlich aufgeschoben werden, weil die tragbaren Begleitmassnahmen daran gekoppelt sind.

Aus Sicht von Andreas Büttiker ist der Begriff des Heavy-Users die Sprengfalle im Antragspapier. Heute steht als Zielbild eine Erhöhung des GA-Preises im Dezember 2021, aber dies kann sich aufgrund der Rahmenbedingungen wie der Teuerung, der volkswirtschaftlichen Entwicklung und der Finanzsituation der Kantone noch verändern. Das GA ist das Schlüsselprodukt, mit dem die Branche nicht spielen sollte und sie muss die politischen Implikationen berücksichtigen.

Jeannine Pilloud erinnert daran, dass die Feststellung im Jahr 2015 war, dass hinsichtlich des Preisniveaus eine Schieflage zwischen Abonnements und Einzelpreisen gibt. Ziel der Strategie ist es folglich, dieses Verhältnis wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Die Forderung nach Begleitmassnahmen kann sie nachvollziehen.

Gemäss Bernard Guillelmon darf bei einem Produkt wie dem GA nur dann gehandelt werden, wenn die Massnahme auch mehr Geld einbringt. Auch beim seven25 waren negative Reaktionen abzusehen, von denen sich die Branche jedoch nicht leiten liess, und auch beim GA darf es nicht sein, dass potentielle Kritik der Öffentlichkeit das Handeln determiniert. Dennoch braucht es Sensibilität und auch Begleitmassnahmen.

Toni Häne zufolge ist der GA-Preis aus Sicht der Branche zu tief und es werden auch immer mehr TU in den Anwendungsbereich aufgenommen. Der Normalpreis dagegen ist zu hoch und erschwert den Einstieg in den öV, diese Hürde kann mit den Sparbilletten aufgefangen werden. Die Diskussion um den GA-Preis ist eine sehr strategische Frage, da es auch Nutzer gibt, welche das GA nicht voll ausnützen während Pendler ihr GA bereits im April amortisiert haben. Begleitmassnahmen wird es sicher brauchen, wenn der Preis des GA steigen sollte.

Pierre-André Meyrat ist nicht kategorisch gegen eine Erhöhung, aber die Begleitmassnahmen müssen präziser definiert werden.

Entscheid

Der StAD beschliesst

1. die Ziele der Preis- und Sortimentsstrategie Direkter Verkehr:
 - Preisgefüge verbessern;
 - Vereinfachungen anstreben;
 - Flexibilität steigern;
 - Wettbewerbsfähigkeit stärken. (einstimmig)
2. die Prämissen der Preis- und Sortimentsstrategie Direkter Verkehr:
 - Preishoheiten der Transportunternehmen und Verbünde 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. (einstimmig)
3. die Stossrichtungen der Preis- und Sortimentsstrategie Direkter Verkehr:
 - Überdurchschnittliche Nutzer 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. (einstimmig)
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**¹), Vereinfachen des Sortiments/Tarifs (Gruppen, GA Junior für Studierende, Tageskarte Gemeinde) und Erhöhung von Freiheiten für Transportunternehmen im Pricing (Einführung GA Monat und Erhöhung der Mindestvertragsdauer GA von 4 auf 6 Monate). (grundsätzlich einstimmig; beim Sparklassenwechsel 4 Ja-, 1-Nein-Stimme und 2 Enthaltungen)
 - Horizont 2 (Fahrplanwechsel Dez. 2021): Anpassen des Preisgefüges zur verbesserten Differenzierung zwischen Kundengruppen (Heavy User vs. Convenience-Kunden).
5. dass die Begleitmassnahmenpakete zur GA-Preiserhöhung werden im Laufe des Jahres 2019 erarbeitet. (einstimmig)

Beilagen

02 Preis- und Sortimentsstrategie DV Antrag

02 Preis- und Sortimentsstrategie DV_Beilage Anpassungen nach 1. Lesung

3 Entscheid TAMA 2019

Beschrieb

In der Sitzung vom November 2018 wurde eine Eintretensdebatte bezüglich einer möglichen Tarifmassnahme Ende 2019 geführt. Bereits hier zeichnete sich ab, dass die Branche von einer Anpassung der Tarife absehen will.

Diskussion

Gemäss Urs Kessler ist es aus touristischer Sicht und mit Blick auf den Regionalverkehr nicht marktgerecht, das Angebot laufend bspw. mit einem Halbstundentakt oder Anpassungen an der Infrastruktur auszubauen und trotzdem auf Tarifmassnahmen zu verzichten. Eine schrittweise Erhöhung würde der Markt auch besser aufnehmen.

Jeannine Pilloud zufolge hat man sich dagegen entschieden, da die Mehrausgaben der TU in den Offerten abgebildet sind. Die touristischen Unternehmen sind hinsichtlich ihrer Preisgestaltung frei.

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

Der StAD beschliesst,

1. dass per Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 keine nationale Tarifmassnahme umgesetzt wird.
2. eine aktive Kommunikation per 07. März 2019 des Verzichts auf eine nationale Tarifmassnahme

Beilage

03 Entscheid TAMA 2019 Antrag

¹ Vgl. Traktandum 7 der gemeinsamen Sitzung

4 DV-Mandatscontrolling: Verabschiedung Zielwerte 2019

Beschrieb

Der StAD hat mit dem Entscheid vom 16.11.2018 die KPI für das Controlling des DV-Mandats freigegeben. Die Zielwerte werden jeweils in der ersten Sitzung des Jahres beim Vorliegen der IST-Werte aus dem Vorjahr diskutiert und von den Gremien festgelegt. Ausgenommen davon sind die Finanzzahlen. Die finanziellen Werte entsprechen den bereits im Rahmen des Budgets verabschiedeten Werten. Die vorliegenden Zielwerte basieren auf den Vorschlägen des Mandatsträgers und berücksichtigen die ersten Erfahrungswerte im Rahmen des Testlaufs im zweiten Halbjahr 2018.

Diskussion

Andreas Büttiker möchte wissen, ob gewisse Altsysteme in absehbarer Zeit abgestellt werden und ob dies Kostenreduktionen mit sich bringen wird. Toni Häne kann diesen Wunsch verstehen und er wäre dankbar, wenn die Branche die SBB beim Abstellen von Altsystemen unterstützt. Grundsätzlich ist der Vertrieb eine teure Angelegenheit und man ist darauf bedacht, dass die Kosten hier nicht überborden.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD gibt die Zielwerte 2019 für das DV-Mandatscontrolling frei.

Beilage

04 DV-Mandatscontrolling_Verabschiedung Zielwerte 2019 Antrag

5 Abschlussbericht ZPS

Das Traktandum wird in der Sitzung vom 17. April 2019 behandelt.

6 IT&Services: Verpflichtungskredit 2019

Beschrieb

Die KVP hat sich am 26.10.2018 mit der Steuerung der gemeinsamen IT-Kosten befasst. Sie hat die Stossrichtung gutgeheissen, von Einzelprojekt- auf eine effektivere Globalkostensteuerung mit einem jährlichen Verpflichtungskredit umzustellen. Die KVP hat am 26.11.2018 den Verpflichtungskredit 2019 dimensioniert und freigegeben. Mit dieser Vorlage wird entsprechend dieser Vorgaben der Verpflichtungskredit 2019 in Höhe von CHF 32.3 Mio. zum Beschluss vorgelegt. Sachentscheide für konkrete Massnahmen werden wie bisher in den zuständigen Kommissionen gefällt. Deren Realisierung erfolgt nicht mehr mit je einem einzelnen Projektkredit, sondern zulasten des Verpflichtungskredits.

Der Verpflichtungskredit schafft Planungssicherheit für die TU und Steuerbarkeit der Gesamtkosten für die KVP. Er gewährleistet gleichzeitig die nötige Flexibilität bei der Massnahmenumsetzung, die aufgrund vieler Abhängigkeiten nur bedingt planbar sind.

Entsprechend der Diskussion in der KVP vom 26.10.2018 legt die Vorlage auch dar, wie in den Kommissionen beschlossene Vorhaben und Massnahmen transparent priorisiert werden und welche Mechanismen zur Konfliktbereinigung bestehen. Zudem enthält sie eine Übersicht über den inhaltlichen Mittelfristplan der DV-Mandate.

Diskussion

Christian Plüss möchte wissen, ob das Betriebsbudget gleich bleibt. Matthias Meyer bestätigt, dass dieses unverändert bleibt.

Laut Michel Joye muss sichergestellt werden, dass die Projekte innerhalb der vorgegebenen Kredite bleiben. Laut Matthias Meyer ist es so, dass die einzelnen Vorhaben durch die KVP vorgegeben werden. Der jährliche Output ist fix, da die verfügbare Mannschaft durch die Höhe des Verpflichtungskredites dimensioniert wird.

Andres Büttiker begrüsst den Ansatz des Globalbudgets grundsätzlich, die dargelegte Übersicht soll jedoch geschärft werden, damit der StAD einen konkreteren Einblick erhalten kann, in welche Vorhaben wie viel Geld investiert wird. Gemäss Andreas Fuhrer sind die Hypotheken aus ZPS, die Abschaltung von KUBA, die neue Gutscheinwelt und das GA-FVP die wesentlichen Vorhaben in den kommenden Monaten.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. genehmigt den Entscheid der KVP zur Umstellung auf eine Globalkostensteuerung der gemeinsamen IT-Kosten auf 1.1.2019.
2. genehmigt den Verpflichtungskredit 2019 von 32.3 Mio. CHF.
3. beauftragt ch-direct mit der Durchführung der Gesamtumfrage bei den am Direkten Verkehr Teilnehmenden.

Beilage

06 IT+Services Verpflichtungskredit 2019 Antrag

7 Neuer Arbeitsort ch-direct

Beschrieb

Im Zuge der Governance 2020 werden die Geschäftsstellen des DV sowie diejenige der Verbände per 1. Januar 2020 zusammengelegt und mandatiert, die Geschäftsstelle der «Alliance SwissPass» zu führen. Die räumliche Situation am Sitz von ch-direct an der Thunstrasse 41 in Bern ist bereits heute von einer Überbelegung, fehlenden Sitzungszimmern und fehlenden Austauschmöglichkeiten gekennzeichnet. Aufgrund dieser Situation hat sich die Geschäftsstelle ch-direct mit mehreren Optionen auseinandergesetzt und in der Folge in der Länggassstrasse 7 in Bern eine geeignete Räumlichkeit gefunden. Diese gewährleistet einerseits, dass sich die Geschäftsstelle als attraktiver Arbeitgeber etablieren kann und andererseits kann diese so der «Alliance SwissPass» ein zu Hause bieten, das die Branche in ihrem Integrationsprozess unterstützt.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. gibt den Projektauftrag inkl. der Finanzierung für die neuen Büros ch-direct für die Räumlichkeiten der Geschäftsstelle DV an der Länggassstrasse 7 in Bern frei.
2. erteilt Präsidium und Geschäftsführung von ch-direct die Genehmigung, sämtliche notwendigen vertraglichen Vereinbarungen abzuschliessen.

Beilagen

07 Neuer Arbeitsort ch-direct Antrag

07 Neuer Arbeitsort ch-direct_Beilage Projektauftrag

8 Informationen aus den DV-Gremien, Bericht der Revisionsstelle DV und Standbericht STS

Beschrieb

Die Informationen aus den DV-Kommissionen, der Bericht der Revisionsstelle DV sowie der Standbericht STS sind aus den Beilagen ersichtlich.

Diskussion

Urs Kessler möchte im Zusammenhang mit der STS-Debatte einige Punkte klarstellen. Aus seiner Sicht handelt es sich hier um ein Branchenproblem und nicht wie vom BAV teilweise argumentiert um ein Jungfraubahnen-Problem. Aktuell profitieren die Zentralschweiz und das Berner Oberland vom STS-Beitritt und es findet eine Umlagerung von Reisesströmen statt und das Wallis, Graubünden und die Westschweiz werden links liegen gelassen. Die Touristen steuern die Gegenden an, in denen möglichst viel gratis ist. Dies kann nicht dem Grundgedanken des öV entsprechen und es kann nicht wegen vier Berg- bzw. Seilbahnen von der auch von der KTV bestätigten Stossrichtung abgewichen werden. Aktuell wollen per sofort die Titlisbahnen, die Zermatter Bergbahnen, Glacier 3000 und viele weitere eintreten und das würde zum Tod des Swiss Travel Pass führen, obwohl dieser vom Grundgedanken her – abgesehen von der Preispolitik – ein gutes Produkt wäre. Ein System, welches kollabiert, wenn viele Ausflugsbahnen teilnehmen, ist nicht sachgerecht und solidarisch und auch die Inländerdiskriminierung ist nicht gelöst. JB hält am Beitrittsgesuch fest und es ist nicht der richtige Zeitpunkt, dieses zu modifizieren.

Beilagen

08 DV-Kommissionen Information
08 Bericht der Revisionsstelle

9 Informationen aus den Verbänden

Beschrieb

Die Informationen aus den Verbänden sind aus der Beilage ersichtlich.

Diskussion

Andreas Büttiker wundert sich über die Harmonisierungsbestrebungen betreffend die Entschädigungen bei den Verbänden. TU-interne Nachfragen haben bei ihm auch nicht zu Tage gefördert, dass solche Arbeiten überhaupt beschlossen wurden. Das konkrete Entschädigungsmodell liegt in der Hoheit der Verbände und hier sind die Regelungen aktuell sehr vielfältig. Laut Urs Hanselmann wurde das Thema am Workshop besprochen und eine Mehrheit der Anwesenden erachtete es als sinnvoll, hier eine gewisse Harmonisierung voranzutreiben. Das Ergebnis könnte dann dereinst in einer Zusatzvereinbarung festgehalten werden.

Beilage

09 Informationen aus den Verbänden

10 Varia

10.1 Themenspeicher

17. April 2019

- Reisegepäck – RG2020
- Projektabschluss ZPS
- Entschädigung Gremienarbeit (Strategierat, Ausschüsse, Kommissionsmitglieder)
- Abnahme Pflichtenheft ZeDASI
- Revisionsstelle NDV 2020
- Weiterentwicklung Sparbillette: Kontigentierung@NOVA
- Sparklassenwechsel
- Kleingruppenbillett
- Rechnung ch-direct 2018
- Forecast 2019 und Budget 2020 ch-direct

Beilage

10 Themenspeicher

10.2 Dashboard

Bernard Guillelmon begrüsst das Dashboard und empfiehlt, die Inhalte künftig um Verbundthemen zu erweitern.

Entscheid

Der StAD nimmt die aktuelle Version des Dashboard zur Kenntnis.

Beilagen

10 Dashboard Information

10 Dashboard StAD 1.Version

10.3 Neue Geschäftsführung ch-direct

Jeannine Pilloud erläutert, dass die Findungskommission dem StAD vorschlägt, Helmut Eichhorn als Geschäftsführer zu wählen. Die formelle Wahl wird in der Sitzung des Vorstandes ch-direct vollzogen.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD empfiehlt dem Vorstand von ch-direct, Helmut Eichhorn als neuen Geschäftsführer von ch-direct zu wählen.

Die Sitzung des StAD wird um 10:50 Uhr geschlossen.

Protokoll

über die gemeinsame Sitzung der Strategischen Ausschüsse Direkter Verkehr (StAD) und Verbände (StAV)

Zeit und Ort	Mittwoch, 6.März 2019, 11:00 – 15:20 Uhr Hotel Kreuz in Bern	
StAD-Mitglieder mit Stimmrecht	Jeannine Pilloud, Vorsitzende StAD, SBB Bernard Guillelmon, BLS Christian Plüss, PAG Andreas Büttiker, BLT Franz Kagerbauer, ZVV Urs Kessler, JB Vincent Ducrot, TPF Michel Joye, TL	
StAD-Mitglieder teilweises Stimmrecht	Roman Gattlen (libero) Urs Hanselmann (mobilis) Pierre-André Meyrat, BAV	
StAD-Mitglieder ohne Stimmrecht	Ueli Stückelberger, VöV Markus Thut, ch-direct	
Protokoll	Didier Burgener, ch-direct	
Sachverständige	Tom Burch, SBB	
StAV-Mitglieder	Maria Luisa Artero, GS öV Verbände Michel Berchtold, SBB Adrian Brodbeck, TNW Norbert Schmassmann, Passepartout Lukas Tenger, ZVV Panajiotis Charalampidis, Sekretär	Ralf Eigenmann, OSTWIND Stephan Herzog, KKDöV Severin Rangosch, A-Welle Christoph Stucki, unireso Audrey Granata, BAV Bruno Lehmann, PAG
Gäste	Lorenzo Martinoni, ZVV (Tr. 2) Stefan Hertig, SBB (Tr. 7) Reto Meissner, SBB (Tr. 5) Toni Häne, SBB	Reto Lüscher, SBB (Tr. 7) Jonathan Keller, SBB (Tr.8) Daniel Galley, SBB (Tr.8)
Entschuldigt	Fernando Lehner, MGB Sabine Krähenbühl, StAV / ch-direct Stephan Brode, BLT	
Nächste Sitzung	17. April 2019, Berner GenerationenHaus, Bahnhofplatz 3, Bern	

1 Begrüssung

Jeannine Pilloud und Urs Hanselmann begrüssen die Anwesenden zum gemeinsam von StAD und StAV bestrittenen Sitzungsteil. Dieser wird neben den gemeinsamen Traktanden auch einen Austausch mit dem Preisüberwacher Stefan Meierhans beinhalten.

2 Strategie «ÖV-Ticket 2025»

2.1 Projektauftrag

Beschrieb

Gemäss Jeannine Pilloud wird im Rahmen der heutigen Sitzung noch keine Entscheidung getroffen, sondern es handelt sich lediglich um eine erste Information, ehe das Projekt dann in der Sitzung vom 17. April 2019 freigegeben werden kann. Es sind bereits im Vorfeld von verschiedener Seite Hinweise eingegangen, welche sie gemeinsam mit Lorenzo Martinoni aufarbeiten wird.

Diskussion

Lorenzo Martinoni zufolge können die Kommissionen auch in diese Arbeiten einbezogen werden und es ist vorstellbar, Workshops mit diesen durchzuführen, wie dies in der Vergangenheit bereits mit StAD und StAV gemacht wurde.

Laut Bernard Guillelmon hat der Antrag BLS-intern für etwas Verwirrung gesorgt, nicht zuletzt weil in vielen Köpfen noch eine Trennung zwischen DV und Verbänden gemacht wird und somit die dargelegten Bestrebungen nicht eingeordnet werden können. Die Optik der Projekte ist aktuell jedoch noch etwas verbund- und städtelastig.

Pierre-André Meyrat möchte zwei Hinweise anbringen. Einerseits fehlt bei den Vertriebsleitsätzen die Effizienzsteigerung und andererseits scheint ihm der Leitsatz, dass bei reinen öV-Leistungen kein Preiswettbewerb herrschen soll, mit Blick auf die WEKO problematisch.

Toni Häne ist etwas erstaunt darüber, dass in der neuen Governance definiert wurde, wie die Kommissionen nach Sparten besetzt werden sollen und diese nun in den Strategiebestrebungen zu Sounding Boards degradiert werden. Wenn DV und Verbände wirklich verbunden werden sollen, muss dies breit abgestützt und auch unter Einbezug der Kommissionen passieren. Bei den Leitsätzen scheint ihm fraglich, ob hier wirklich gewährleistet ist, dass alle Beteiligten das Gleiche darunter verstehen. Best Price im Automatischen Ticketing kann je nach Ausgestaltung zu enormen Einnahmehausfällen für die Branche führen. Auch der Scope ist mit Blick auf die Mobilitätsplattformen noch sehr weit offen und auch dies muss mit den Kommissionen vor der Verabschiedung angeschaut werden.

Christian Plüss unterstreicht diese zwei Punkte. Die Kommissionen muss man viel stärker einbinden, um das Risiko einer abgehobenen Arbeit einzudämmen. Die Leitsätze geben viel Interpretationsspielraum, ergeben aber nur dann einen Sinn, wenn sie eine klare Stossrichtung vorgeben, weshalb eine gute Abstimmung und Konkretisierung nötig ist.

Gemäss Andreas Büttiker geht das Statement, dass die Alliance SwissPass die wichtigste Mobilitätsplattform schaffen soll, etwas sehr weit und dies soll keine Carte Blanche hinsichtlich Scope und finanziellem Umfang darstellen.

Jeannine Pilloud resümiert, dass der angepasste Projektauftrag dem Gremium am 17. April 2019 nochmals vorgelegt werden soll. Für die Leitsätze sind Inputs erwünscht, damit diese entsprechend angepasst werden können. Die Inputs sind an Jeannine Pilloud zu richten und sie wird diese ans Projekt weiterleiten.

Entscheid

Der StAD nimmt den Stand der Strategie, der Leitsätze und des Programms öV-Ticket 2025 zur Kenntnis.

Beilagen

02 Strategie oeV Ticket 2025 Projektauftrag Antrag
02 Strategie oeV Ticket 2025 Projektauftrag_Beilage
02 Strategie oeV Ticket 2025 Leitsaetze Antrag
02 Strategie oeV Ticket 2025 Leitsaetze_Beilage

3 Ergebnisse aus der Gesamtumfrage, Ue500, NOVA Nutzungsbedingungen, NEM

Beschrieb

Markus Thut informiert über den Ausgang der Gesamtumfragen. Es wurden alle für den Strategierat oder dafür als Stellvertreter vorgeschlagenen Personen gewählt und auch das Ue500 2.0 mit grossem Mehr genehmigt. Ebenfalls mit hohen Zustimmungsraten angenommen wurden die NOVA Nutzungsbedingungen und das neue Entschädigungsmodell.

Entscheid

Der StAD nimmt die Ergebnisse der Gesamtumfrage im DV zum Ue500 2.0, NOVA Nutzungsbedingungen 2.0 und neuen Entschädigungsmodell zur Kenntnis.

Beilage

03 Ergebnisse der Gesamtumfrage im DV Information

4 Austausch mit dem Preisüberwacher

Beschrieb

Die wichtigsten Aussagen aus dem Gespräch mit dem Preisüberwacher sind in einem separaten Dokument festgehalten.

Beilage

04 Preisueberwachungsgesetz
04 wichtigste Aussagen Austausch Pü

5 DV-Branding und weiteres Vorgehen

Beschrieb

Mit einem Workshop und einem Beschluss 2016 erteilte der StAD der KMP-Arbeitsgruppe ÖV-Branding den Auftrag zur Ausgestaltung eines unternehmensneutralen neuen DV-Brandings, angelehnt an die heutige SwissPass-Gestaltung, welche evolutiv zu einer ÖV-Dachmarke ausgebaut werden könnte. Ein Stossrichtungsentscheid zur Ausgestaltung wurde im StAD vom 24. November 2016 gefällt.

Die Arbeitsgruppe ÖV-Branding

- hat auf der Grundlage der strategischen Entscheide des StAD, der Erkenntnisse aus drei Fokusgruppendifkussionen mit Kunden aus der Deutschschweiz und der Romandie sowie einer Diplomarbeit den vorliegenden Antrag erarbeitet. Die Vorgaben des Datenschutzes wurden dabei berücksichtigt.
- schlägt dem StAD einstimmig vor, ein DV-Branding mit Co-Branding SBB auf den Zeitpunkt einzuführen, zu welchem swisspass.ch mit dem nötigen Content ergänzt werden wird und alle zu bewerbenden Sortimentsteile auf den SwissPass referenziert werden. (Variante B) Zum Zeitpunkt der neuen ÖV-Governance wird es dem Strategierat obliegen, zu prüfen, ob ein vollständig neutrales ÖV-Branding den strategischen Zielsetzungen der neuen ÖV-Governance entspricht und gegebenenfalls einen neuen Auftrag zu erteilen.

Diskussion

Bernard Guillelmon hat den Eindruck, dass in diesem Dossier auf Zeit gespielt werde und somit kann er dem Antrag nicht zustimmen. Der grundsätzliche Auftrag war es, ein neutrales Branding zu entwickeln und die hier vorgeschlagene Variante kann maximal ein Zwischenschritt sein. Es benötigt einen klaren Plan und ein Zielbild, das man in dieser Angelegenheit verfolgt.

Michel Joye wünscht ebenfalls, dass am Prinzip festgehalten wird, dass das Zielbild einem neutralen Branding und einer neutralen Marke entspricht. Gemäss Reto Meissner wurde das Zielbild noch nicht erarbeitet, weil die Strategie der Branche noch nicht klar ist und dies ist für ein Branding grundlegend.

Laut Bernard Guillelmon fehlt die Aussage, dass das Branding am Ende neutral sein soll. Jedes Mal wenn heute ein Brief im Namen des DV an Kunden verschickt wird, wird die SBB gebrandet und somit die Marke einer TU und nicht die gemeinsame Marke gestärkt. Dies kann nicht sein und muss auch so im Entscheid berücksichtigt werden.

Urs Kessler macht darauf aufmerksam, dass zwei Gremien dem vorliegenden Antrag zugestimmt haben. Er selber kann mit der Variante sehr gut leben und die Markenführung kann aus seiner Sicht bei der SBB verbleiben, zumal die Branche auch vom Marketing der SBB profitiert und von der Tatsache, dass der öV in der Öffentlichkeit als Synonym zur SBB verstanden wird. Eine eigene Marke aufzubauen würde sehr viel Geld, Zeit und Geduld brauchen, weshalb der Kompromiss mit der Variante B in die richtige Richtung geht.

Gemäss Andreas Büttiker ist der SwissPass nun im Portemonnaie vorhanden und damit als Marke etabliert und es irritiert schon ein wenig, wenn die Kundenbriefe dann mit dem SBB-Brand verschickt werden, zumal nun alle Verbände ihre Abos auf den SwissPass bringen. Als Zwischenschritt ist der vorgelegte Antrag in Ordnung, aber wenn mittelfristig die Rede von Mobilitätsplattformen ist, dann muss diese auf einer neutralen Basis aufgebaut werden.

Toni Häne stellt zufrieden fest, dass alle TU bereit sind, künftig auf ihren Auftritt zu verzichten. Es wurde bereits in den vergangenen Sitzungen wiederholt ausgeführt, dass für den Kundendialog ein eindeutiger Absender nötig ist. Der vorliegende Antrag ist ein Kompromissvorschlag in diesem alten Geschäft. Es stellt sich die Frage, ob die Branche wirklich 7 Mio. Franken für einen Zwischenschritt, der nicht der endgültigen Lösung entspricht, ausgeben will. In der Folge müsste sehr viel mehr Geld in die Hand genommen werden, um eine eigene Marke zu schaffen. Bei einem unklaren Auftrag ist er nicht bereit, das Geschäft erneut der KMP zu unterbreiten.

Gemäss Bernard Guillelmon gibt es mit dem SwissPass bereits eine Marke und die Lösung könnte so aussehen, dass der SwissPass jeweils mit den einzelnen TU-Marken als Co-Branding genutzt werden soll.

Entscheid

Der StAD (1-5 einstimmig)

1. nimmt die vorliegenden Analysen und Stossrichtungen zur Kenntnis.
2. entscheidet sich für die Branding-Variante B (SwissPass-Branding mit Co-Branding SBB) **als Zwischenschritt.**
3. entscheidet die Umsetzung auf den Zeitpunkt, wenn swisspass.ch mit dem nötigen Informationscontent ergänzt werden kann, die Vorgaben des Datenschutzgesetzes berücksichtigt sind und die Referenzierung der Einzelbillette@SwissPass vorgenommen werden konnte. Dies wird voraussichtlich auf Fahrplanwechsel 2020/2021 der Fall sein.
4. erteilt der KMP-Arbeitsgruppe ÖV-Vermarktung den Auftrag, die für die Umsetzung notwendigen Anpassungen an swisspass.ch zu quantifizieren. Bis Mitte 2019 wird ein Projektantrag inklusive Projekt-, Budget- und Meilensteinplanung erwartet. Dabei sollen auch die entsprechenden und noch zu quantifizierenden Investitionen (erste Grobschätzungen gehen von rund CHF 7 Mio. aus) aufgezeigt werden.
5. erteilt der Arbeitsgruppe den Auftrag, bis im Juni 2019 gemeinsam mit den Verbänden einen Plan für die Umsetzung eines Co-Brandings bzw. neutralen Brandings zu erarbeiten.

Beilage

05 DV-Branding Antrag

6 Vernehmlassung des BAV zur multimodalen Mobilität

Beschrieb

Der Bundesrat hat das UVEK beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren zu den multimodalen Mobilitätsdienstleistungen durchzuführen. Der VöV wird hier eine Antwort erstellen und auch die Verbände werden sich einzeln äussern können.

Diskussion

Pierre-André Meyrat äussert die Erwartung, dass die Branche hier zustimmt. Die Stellungnahme des VöV ist bereits eingetroffen und man war beim BAV etwas enttäuscht über die sehr defensive Haltung. Von den Kantonen und Parteien sind noch keine Rückmeldungen eingetroffen, so dass hier keine umfassende Aussage hinsichtlich des Tenors möglich ist.

Entscheid

Der StAD nimmt den Stand der Vernehmlassung zur Kenntnis.

7 Sparbillette

Beschrieb

Reto Lüscher präsentiert die Situation der Sparbillette im vergangenen Jahr, die verschiedenen Formen der Teilnahme für die TU sowie die Absatzzahlen, welche insbesondere ab Oktober 2018 aufgrund der Erhöhung der jährlichen Rabattsumme enorm zugenommen haben.

Aus Sicht des Mandatsträgers handelt es sich bei den Sparbilletten um ein erfolgreiches Produkt, da damit Mehrverkehr generiert wird, die Reisenden auf schwach ausgelastete Züge gelenkt werden können, der Kanal-Shift gestärkt werden kann und sich einer hohen Beliebtheit erfreuen. Zusätzlich haben auch die TU damit eine gewisse Flexibilität, dank derer sie die Preise auf gewissen Linien kurzfristig anpassen können.

Diskussion

Gemäss Urs Hanselmann handelt es sich beim präsentierten Material primär um solches, das von einer Fernverkehrsoptik gekennzeichnet ist. Daraus kann nicht abgeleitet werden was passiert, wenn die Verbünde auf Distanzen von 20 Kilometern Sparbillette ausgeben würden. Er vermisst eine Auswertung, die das plausibilisiert und aufzeigen würde, dass die Sparbillette auch für die Verbünde attraktiv sein könnten. Nach Einschätzung von Reto Lüscher benötigt es tatsächlich eine gewisse räumliche Distanz, damit die Sparbillette attraktiv sind. Auf kurzen Strecken ist nicht damit zu rechnen, dass diese viel Mehrverkehr generieren.

Roman Gattlen hegt den Verdacht, dass die hier als Beleg herangezogenen Kundenbefragungen teilweise auch taktisch ausgefüllt werden. Die Nutzerinnen und Nutzer sind preissensitiv und begrüssen die Sparbillette – folglich füllen sie den Fragenbogen auch so aus, dass das Angebot bestehen bleibt und ausgebaut wird. Gemäss Reto Lüscher decken sich die Aussagen aus den Kundenbefragungen mit den Erträgen und bestätigen damit deren Aussagen.

Franz Kagerbauer bedankt sich bei der SBB für die Transparenz in der Debatte. Er ist trotz der aufgezeigten Vorteil der Ansicht, dass die Nachteile der Sparbillette für unsere Branche überwiegen. Im Licht des Gesamtumsatzes und mit hunderten Millionen Fahrten pro Jahr sind die Sparbillette und deren Effekt marginal. In einem Zug mit 1000 Passagieren sind etwa 1% mit Sparbilletten unterwegs und ein Drittel davon - also drei Personen - sind dank der Sparbillette neu dazugekommen, zwei von drei Sparbillett-Inhaber geben an, dass sie einen anderen Zug genommen haben. In den Dimensionen des betriebenen Geschäfts sind dies also Peanuts. Der zweite Punkt, der ihm Sorgen bereitet, ist das Preisimage, das mit den Sparbilletten generiert wird. Hält man sich vor Augen, dass der Halbtax-Preis eigentlich der Regeltarif ist und alle anderen Preise als zu hoch betrachtet werden, läuft die Branche das Risiko, hier ein Imageproblem zu erhalten. Wenn sich die Bestrebungen des Preisüberwachers mit den Sparbilletten etablieren, dann müssten die Schleusen geöffnet werden. Da überwiegen die mittelfristigen Nachteile den kurzfristigen Nutzen. Er ist kein Fundamentalopponent, aber wenn das Instrument von Aussen gesteuert wird, ist die Branche nicht mehr Herr der Lage. In den Verbänden ist man ohnehin nicht kostendeckend unterwegs und man könnte sagen, dass hier nur Sparbillette vertrieben werden und es stellt sich die Frage, wie die Kantone auf die Situation reagieren werden.

Gemäss Urs Kessler wurden im vergangenen Jahr 40'000 Sparbillette verkauft, welche nichttrattierte Strecken der JB beinhalteten und auch die JB erwägen eine aktive Teilnahme und sehen Potential. Image ist seiner Ansicht nach hier ein blödes Wort. Der Preis des Einzelfahrausweises ist zu hoch und somit bieten die Sparbillette für den teuren öV eine gute Chance, dass Leute, die diesen nicht benutzen, auf den öV umsteigen.

Laut Andreas Büttiker ist die Steuerung des Vertriebs auf die günstigen digitalen Kanäle ein weiteres Argument für die Sparbillette, auch wenn man sich die Frage nach dem quantitativen Ausmass stellen muss.

Severin Rangosch ist der Ansicht, dass die Branche es sich nicht leisten kann, als Subventionsempfänger auf Geld zu verzichten, indem Sparbillette vertrieben werden. Die Preise sollten allenfalls in der Hauptverkehrszeit erhöht werden.

Gemäss Toni Häne haben die Sparbillette der Branche die letzte Tarifmassnahme ermöglicht. Da der Fernverkehr den Kundinnen und Kunden rund 29 Mio. pro Jahr Ermässigungen zukommen liess, konnte der Tarif 600 angehoben werden. Das Preisimage des öV ist aber selbstverständlich Thema und hier sind die Sparbillette für ihn das kleinere Übel als dass etwa jeder GA-Kunde einen Gutschein über 400 Franken erhalten würde. Das Preisgefüge muss aber diskutiert werden.

Franz Kagerbauer zufolge haben die Verbände keine Probleme mit dem Preisüberwacher, da sie defizitär sind – das Branchenproblem hinsichtlich Preisentwicklung sind die Gewinne des Fernverkehrs und er ist mit der Aussage, dass der Fernverkehr die TAMA gerettet hat, nicht einverstanden.

Reto Lüscher erläutert, dass zwei der getroffenen Aussagen nicht korrekt sind: Die abgeltungsberechtigten TU verlieren kein Geld, da sie freiwillig entscheiden können, ob sie ihre Abschnitte rabattieren wollen oder nicht. Es kann auch nicht davon die Rede sein, dass die Branche ferngesteuert ist, denn es werden keine Sparbillette für Züge ausgegeben, deren Auslastung höher als 55% beträgt.

Entscheid

Der StAD nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und stimmt mit 4 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 2 Enthaltungen für den Verbleib des «Sparklassenwechsels» in der Preis- und Sortimentsstrategie. (vgl. Traktandum 3 der StAD-Sitzung)

Beilage

07 Sparbillette Information

8 Programm «öV Ticket 2020»

8.1 Allgemeines

Beschrieb

Markus Thut erläutert, dass das Budget des Programms im Jahr 2018 nicht aufgebraucht wurde. Dies liegt insbesondere daran, dass viele Aufgaben schwer kalkulierbar waren und zusätzlich die TU dem Programm auch nicht sämtliche geleisteten Arbeitsstunden in Rechnung gestellt haben.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. nimmt den Programmstatusbericht zur Kenntnis.
2. nimmt die im vierten Quartal 2018 angefallenen Kosten von insgesamt CHF 478'000 ab.

Beilagen

08.1 Programmstatusbericht Information
08.1 Abnahme Kosten Q4-18 Antrag
08.1 Abnahme Kosten Q4-18_Beilage

8.2 Gemeinsame Datenschutzerklärung

Beschrieb

Das Projekt «Gemeinsame Datenschutzerklärung» (GDSE) wurde im Juli 2018 lanciert und seither durch die Projektgruppe bearbeitet. Grundsätzlich ist die Erarbeitung einer branchenweiten Regelung, wie es die GDSE vorsieht, aus rechtlicher Sicht komplex. Es existieren kaum ähnliche Vorhaben in anderen Branchen. Im Dezember 2018 wurde daher die Kanzlei Meyerlustenberger Lachenal (MLL) als juristischer Partner engagiert. MLL verfügt über sehr umfangreiche Erfahrung und Expertise im Datenschutz. In der Folge wurde die GDSE zusammen mit MLL kontinuierlich entwickelt. Resultat ist das vorliegende Dokument, welches sich nach wie vor in Bearbeitung befindet, eine erste Lesung aber zulässt.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. beschliesst die Verlängerung des Projektes «Gemeinsame Datenschutzerklärung» bis Ende Juni 2019.
2. bewilligt das Budget 2019 für das Projekt «Gemeinsame Datenschutzerklärung» in der Höhe von CHF 40'000.
3. nimmt den Entwurf der GDSE sowie die noch offenen Punkte zur Kenntnis.
4. nimmt zur Kenntnis, dass die Stellungnahmen, Kommentare sowie Ergänzungen zum Entwurf der GDSE bis spätestens am 05.04.2019 schriftlich an jonathan.keller@sbb.ch zu senden sind.

Beilagen

08.2 GDSE_Status und Projektverlaengerung Antrag
08.2 GDSE_Status und Projektverlaengerung_Beilage
08.2 GDSE_1. Lesung Information
08.2 GDSE_1. Lesung_Beilage PDF

8.3 Tariflandschaft 2020

Beschrieb

Urs Hanselmann präsentiert den aktuellen Stand des Projektes. Hinsichtlich Sparbilletten in den Verbänden wurde die technische Machbarkeit abgeklärt, aber wenig diskutiert ob es Sinn macht. In einzelnen Verbänden gibt es hier gewisse Bestrebungen.

Diskussion

Nach Einschätzung von Bernard Guillelmon muss man die Einführung von Sparbilletten in einem Verbund wie dem Libero, wo auch DV-Distanzen zurückgelegt werden, erwägen.

Entscheid

Der StAD

1. nimmt das Statusupdate «Tariflandschaft 2020» zur Kenntnis. (einstimmig)
2. nimmt den Abschluss des Lieferobjekt 6 (Jugend) zur Kenntnis. (einstimmig)
3. nimmt die Inhalte zum Grobkonzept «Sparbillette in den Verbänden» zur Kenntnis. (7 Ja, 1 Enthaltung)
4. nimmt die Inhalte zum Fachkonzept «Sparklassenwechsel» zur Kenntnis (Freigabe frühestens im Rahmen des StAD vom 17.04.2019). (7 Ja, 1 Enthaltung)

Beilagen

08.3 Tariflandschaft 2020 Antrag

08.3 Tariflandschaft 2020_Beilage

08.3 TL2020_Fachkonzept Sparklassenwechsel_Freiwillige Lektuere

08.3 TL2020_Grobkonzept Sparbillette in den Verbänden_Freiwillige Lektuere

8.4 Vertriebslandschaft 2020

Beschrieb

Daniel Galley präsentiert die Fortschritte in den beiden Teilprojekten «Automatisches Ticketing» und «Papierloses Ticketing».

Entscheid

Der StAD (einstimmig)

1. nimmt den 3. Quartalsreport (Q4/2018) und das Cockpit und Roadmap 2019 Automatisches Ticketing zur Kenntnis.
2. gibt basierend auf der etappierten Planung die dritte Phase «Pilot und Prototyping» frei.

Beilagen

08.4 Vertriebslandschaft 2020 Antrag

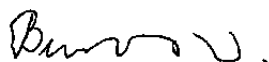
08.4 Vertriebslandschaft 2020_Beilage Präsentation Automatisches Ticketing

08.4 Vertriebslandschaft 2020_Beilage Präsentation Papierloses Ticketing

08.4 Vertriebslandschaft 2020_Beilage Quartalsreport Markttest

Die gemeinsame StAD-/StAV-Sitzung wird um 16:15 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll



Didier Burgener, ch-direct