

**ch-direct**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, 17. April 2019, 08:45 – 10:00 Uhr Berner Generationenhaus in Bern
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
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	Reto Bollhalder (Traktandum 6) Markus Lehmann (Traktandum 6) Toni Häne, SBB
Entschuldigt	Fernando Lehner, MGB
Nächste Sitzung	12. Juni 2019 Kongresszentrum Kreuz, Bern

Inhaltsverzeichnis

StAD-Sitzung

1	BEGRÜSSUNG UND GENEHMIGUNG DES PROTOKOLLS VOM 06.03.2019	3
2	STS: ANPASSUNG DES ANWENDUNGSBEREICHS PER 1. JANUAR 2020	3
3	REVISIONSSTELLE NATIONALER DV	6
4	RECHNUNG CH-DIRECT 2018, FORECAST CH-DIRECT 2019	7
5	ABNAHME DES PFLICHTENHEFTS ZEDASI	8
6	PROJEKT "ANBINDUNG SWISSID"	8
7	INFORMATIONEN AUS DEN DV-GREMIEN	9
8	VARIA	9
8.1	THEMENSPEICHER	9

Gemeinsame StAD-StAV-Sitzung

1	BEGRÜSSUNG	11
2	STRATEGIE «ÖV-TICKET 2025», PROJEKTAUFTRAG	11
3	NOMINATION DER SBB FÜR DEN STAD	12
4	FREIGABE DER SBB-NOMINATION FÜR DEN STRATEGIERAT	12
5	PROGRAMM «ÖV TICKET 2020»	13
5.1	ALLGEMEINES	13
5.2	TARIFLANDSCHAFT 2020	14
5.3	VERTRIEBSLANDSCHAFT 2020	14

1 Begrüssung und Genehmigung des Protokolls vom 06.03.2019

Beschrieb

Jeannine Pilloud begrüsst die Anwesenden und erläutert das Tagesprogramm.

Entscheid

Der StAD genehmigt das Protokoll vom 6. März 2019.

Beilage

01 Protokoll StAD-Sitzung vom 06.03.2019

2 STS: Anpassung des Anwendungsbereichs per 1. Januar 2020

Beschrieb

Der Anwendungsbereich STS ist seit geraumer Zeit in Diskussion und muss im Interesse der Branche geregelt werden. Es stehen heute zwei Varianten gegenüber: Ein von der KMP vorgelegter Antrag sieht vor, dass TU mit allen Linien am STS teilnehmen können, ausser mit denjenigen von Zahnrad-, Luftseil- und Standseilbahnen ohne Erschliessungsfunktion gemäss Artikel 5 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB). Der Antrag der Kommission Touristischer Verkehr (KTV) empfiehlt, den STS-Anwendungsbereich an demjenigen des GA anzugleichen.

Diskussion

Toni Häne vertritt den Antrag der KMP. Diese hat sich dafür entschieden, den gleichen Antrag wie aus dem Vorjahr erneut einzubringen, dafür jedoch den formellen Anforderungen nachzukommen und im Anschluss an die StAD-Abstimmung eine Gesamtumfrage durchzuführen. Dieses Vorgehen wurde einstimmig so beschlossen und die inhaltlichen Aspekte dürften bekannt sein.

Urs Kessler erläutert den Antrag der KTV. In verschiedenen Sitzungen hat sich herausgestellt, dass der Vorschlag der KMP bekämpft wird. Sowohl KTV als auch das Incoming Gremium STS haben sich einstimmig dafür ausgesprochen, als Alternative den Anwendungsbereich STS an demjenigen des GA anzugleichen. Diese Lösung hätte den Vorteil, dass sie transparent, klar und einfach kommunizierbar ist und auch der Vorwurf der Inländer-Diskriminierung wegbrechen würde. Es braucht hier eine Branchenlösung und die hier vorgelegte taugt zumindest als Übergang, damit zu einem späteren Zeitpunkt eine andere implementiert werden kann. JB, die Zermatt Bergbahnen und weitere erwägen aktuell alle einen Beitritt. Die Alternative (Vorschlag KMP) ist, dass es beim Swiss Travel Pass einen Anpassungsbedarf bei den Preisen ergibt und dies wiederum würde zum Tod des Produkts führen.

Gemäss Ueli Stückelberger besteht zwischen den Anträgen juristisch betrachtet ein grosser Unterschied. Der Antrag der KTV schliesst formell keine TU aus, was ein Vorteil ist. Damit hat jede TU die Wahl, den STP zu akzeptieren, sie muss aber gleichzeitig auch dem GA-Anwendungsbereich beitreten. Vorteilhaft an dieser Variante sind auch die Inländer-Gleichbehandlung und die nicht mehr vorhandene Unterscheidung zwischen den gleichermassen nicht abgeltungsberechtigten Schiffen und Bergbahnen, die nur schwer zu begründen ist. Diese Variante würde nach seiner Einschätzung auch vom BAV akzeptiert werden.

Jeannine Pilloud gibt zu bedenken, dass hier dem GA eine gewisse Hypothek aufgeladen wird und dass aus der Preis- und Sortimentsstrategie ja bekannt ist, dass sich die Branche diesem Thema annehmen muss und wird.

Bernard Guillelmon möchte wissen, wie der Status der JB und der anderen Bahnen ist, die einen Antrag auf Aufnahme gestellt haben. Werden sie daran festhalten, wenn die Variante der KMP ausgewählt wird? Gemäss Urs Kessler muss grundsätzlich festgehalten werden, dass sich die Reiströme innerhalb der Schweiz sehr stark in Richtung der Destinationen entwickeln, wo der STP gültig ist. Dies führt dazu, dass das Wallis, Graubünden und die Westschweiz umfahren werden. Wenn die davon betroffenen TU nun mit einem Beitritt reagieren, wird es zu einer Preis-anpassung kommen müssen. Die JB und weitere haben ein Beitritts-gesuch gestellt, dies würde jedoch zurückgezogen werden, zumal die vorgelegte Variante der KTV einstimmig angenommen wurde.

Andreas Büttiker sieht die Lösung und kann dieser auch zustimmen. Er möchte aber auf einen Punkt hinsichtlich der Einnahmenverteilung aufmerksam machen. Diese basiert beim GA ja auf den Vollpreisen und wenn diese von den neu eintretenden Bergbahnen sehr hoch angesetzt werden, werden diese aus dem Topf entsprechend viel Geld erhalten. Dies darf nicht passieren und langfristig muss konstatiert werden, dass das System GA und die damit verbundene Einnahmenverteilung an Grenzen stösst.

Gemäss Toni Häne ist man in der KMP davon ausgegangen, dass der Antrag aus der KMP durchkommt. Im Laufe der Wochen hat sich dann herausgestellt, dass dies unwahrscheinlich ist, weshalb sich die SBB auch für die Variante KTV öffnet. Die Branche muss sich aber überlegen, den Preis des Produktes (GA) anzuheben, wenn die damit verbundene Leistung steigt und dies wäre auch legitim.

Urs Kessler hat für diese Gedankengänge volles Verständnis. Es geht ihm grundsätzlich darum, mit der Zeit Vorschläge bezüglich einer Gestaltung der Zusatzpässe zu entwickeln. Die heutige Entscheidung ist im Sinne des öV ein guter Kompromiss, aber auch eine Übergangslösung. Formell regt er an, im Ue500 bzw. Ue510 es besser so zu formulieren, dass die nicht berechtigten TU „keine Anteile aus dem Verteilschlüssel“ erhalten und nicht von einem „Ausschluss“ zu sprechen. Markus Thut wird veranlassen, dass die entsprechenden Dokumente angepasst werden.

Gemäss Markus Thut kann die Anmeldefrist für die GA-Teilnahme allenfalls erstreckt werden. Nach Einschätzung von Urs Kessler wird dies nur beschränkt nötig sein, da der Prozess bis zum 15. Juni abgeschlossen sein sollte. Jeannine Pilloud wird mit den betroffenen TU Kontakt aufnehmen.

Entscheid

In einem ersten Schritt werden die Varianten KMP und KTV einander gegenübergestellt:

- Variante KMP: 0 Ja-Stimmen, 8 Enthaltungen
- Variante KTV: 8 Ja-Stimmen, 0 Enthaltungen

In einem zweiten Schritt wird über die Variante KTV abgestimmt:

Der StAD beschliesst: (einstimmig)

Anwendungsbereich und Tarif

1. Am Tarif 673 Swiss Travel System (General-Bereich – freie Fahrt) des Nationalen DV können die in den Ziffern 2.2 lit. B), 5.2.2 und 5.2.3 des Ue500 genannten Organisationen mit allen Linien teilnehmen, sofern sie sich mit diesen Linien am Tarif 654 «Generalbereich» beteiligen. Dies gemäss separatem Antrag der Jungfraubahn (siehe Anlage).
2. Der Halbtax-Bereich des Tarifs 673 entspricht weiterhin dem Halbtax-Bereich des Tarifs 654.
3. Die Angebote des Tarifs 673 können ausschliesslich von Personen mit festem Wohnsitz ausserhalb der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein bezogen werden.

Formale Rahmenbedingungen

4. Ein- und Austritte aus dem Tarif 673 sind ausschliesslich auf den 01.01. eines Kalenderjahres möglich;
5. Das Gesuch für eine Beteiligung am Tarif 673 ist schriftlich oder per E-Mail bis am 31.03. des Vorjahres an die Geschäftsstelle zu richten;
6. Die Mindestdauer für eine Beteiligung am Tarif 673 «General-Bereich» beträgt 3 Jahre.

Der StAD:

Gesamtumfrage und Anpassung Ue500 und Ue510

7. Beauftragt ch-direct mit der Anpassung der betroffenen Tarife und des Ue500 und des Ue510.
8. Beauftragt ch-direct mit der Durchführung einer Gesamtumfrage bei allen am DV Teilnehmenden.

Kommunikation

9. Beauftragt ch-direct nach der Gesamtumfrage mit einer aktiven Kommunikation an die Branche und die Öffentlichkeit.
10. Beauftragt ch-direct, die Kommission Touristischer Verkehr des VöV über die gefällten Beschlüsse zu informieren;
11. Nimmt die Schaffung einer Arbeitsgruppe unter dem Lead der STS AG für die Prüfung eines «Mountain Pass» (Arbeitstitel) zur Kenntnis.

Der StAD

12. verlängert die Anmeldefrist für die allfällige GA-Teilnahme von TU, die aktuell auf Linien den Swiss Travel Pass 100% (General-Bereich – freie Fahrt) anerkennen, bis zum 30. Juni 2019.

Beilagen

- 02.01 STS-Anwendungsbereich Version KMP Beilage Ue500
- 02.01 STS-Anwendungsbereich Version KMP Antrag
- 02.01 STS-Anwendungsbereich Version KMP Beilage Ue510
- 02.02 STS-Anwendungsbereich Antrag Jungfraubahn
- 02.02 STS-Anwendungsbereich Beilage Jungfraubahn-KTV
- 02.02 STS-Anwendungsbereich Version KTV-JB Antrag
- 02.02 STS-Anwendungsbereich Version KTV-JB Beilage Ue500
- 02.02 STS-Anwendungsbereich Version KTV-JB Beilage Ue510

3 Revisionsstelle Nationaler DV

Beschrieb

Die Revisionsgruppe DV soll neu gestaltet werden. Zur Begegnung der gestiegenen Anforderungen und höheren Komplexität sollen der DV-Revision mehr Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere können damit die Anmeldungen der Halbtax-Ausfälle adäquat geprüft werden, was aktuell nicht der Fall ist.

Spezifische Massnahmen sind:

- Aufteilung in **drei Revisionsgruppen**:
 - o Prüfung Halbtaxausfall
 - o DV-Revision
 - o Prüfung Kostenrechnungen
- Auslagerung von Sekretariatsarbeiten an ch-direct
- Erhöhung der maximal zur Verfügung stehenden Revisionstage, aufgeteilt auf die Revisionsgruppen

Dem StAD werden zwei Varianten unterbreitet, eine umfangreiche erste Variante und eine etwas redimensionierte zweite Option.

Diskussion

Bernard Guillelmon möchte wissen, welche Option von den Antragsstellern konkret vorgeschlagen wird. Gemäss Markus Thut ist es die erste, ausgedehntere Variante.

Laut Toni Häne wird mit Blick auf den Antrag klar, dass es gewisse Nachwuchsprobleme gibt und auch die Zahl derjenigen, die das System verstehen, laufend abnimmt. Aus seiner Sicht wäre es deshalb denkbar, bei der Geschäftsstelle ein professionelles Revisorat anzusiedeln und allenfalls ergänzend noch nebenamtliche Revisoren zu installieren. Gemäss Jeannine Pilloud kann dieses Thema ab 2020 durchaus angegangen und der Antrag entsprechend ergänzt werden.

Nach Einschätzung von Bernard Guillelmon geht es um viel Geld und es muss den TU gegenüber auch gewährleistet werden, dass dieses richtig verteilt wird. Es gibt auch BLS-intern diesbezüglich Rückfragen und deshalb unterstützt er die Stossrichtung, hier mittelfristig eine Professionalisierung voranzutreiben.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. stimmt der Neuorganisation der Revisionsstelle DV zu.
2. entscheidet sich für die Variante 1 mit einem Kostendach von jährlich Fr. 358'800.- (einstimmig)
3. erteilt der Geschäftsstelle den Auftrag, einen Vorschlag für die Professionalisierung der Revision zu entwickeln und diesen dem Strategierat im Jahr 2020 vorzulegen.

Beilagen

03 Revisionsstelle Nationaler DV 2020 Antrag

03 Revisionsstelle Nationaler DV 2020_Beilage Konzept

4 Rechnung ch-direct 2018, Forecast ch-direct 2019

Beschrieb

Die Rechnung 2018 und der Forecast 2019 der Geschäftsführungskosten von ch-direct müssen vom StAD genehmigt werden. Das Budget 2020, das sich über alle drei Geschäftsfelder DV, öV und Verbände erstreckt, wird dem Strategierat in seiner ersten konstituierenden Sitzung (voraussichtlich im Juni 2019) unterbreitet. Eine detaillierte Aufstellung der Geschäftsführungskosten und Projekte 2018 befindet sich in den Beilagen.

Diskussion

Gemäss Markus Thut werden die Geschäftsführungskosten 2019 wegen des Umzugs und 2020 aufgrund der Einbindung der Geschäftsstelle der Verbände ansteigen.

Toni Häne wünscht noch den Bericht der Revisionsstelle, andernfalls müsste der Antrag noch angepasst werden. Der Revisionsbericht liegt gemäss Markus Thut erst zur Vereinsversammlung vor, die Revision hat die Rechnung aber geprüft und den paar Änderungswünschen wurde nachgekommen.

Urs Kessler bereiten die ansteigenden Personalkosten gewisse Sorgen und er wünscht sich eine langfristige Planung, damit die Entwicklung bis 2025 aufgezeigt und vom StAD analysiert werden kann. Bernard Guillemon ergänzt, dass dieser Auftrag auch im Finanz- und Risiko-Ausschuss erteilt wurde und dass die Geschäftsstelle hier ihre Tätigkeiten und damit verbundene Aspekte darlegen soll.

Andreas Büttiker zufolge hat man sich als Branche Gedanken gemacht, wie man die Position des Geschäftsführers besetzen kann und es kommt nun zu dieser Fusion. Die Führungsstruktur, Geschäftsleitung und Organisation müssen zu Beginn auf ihre Zweckmässigkeit geprüft werden und nicht erst in zwei Jahren. Diese Chance muss genutzt werden.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. genehmigt die Jahresrechnung 2018 von ch-direct **vorbehältlich Revisionsbericht** und entlastet die Organe.
2. gibt den Forecast 2019 frei.
3. fordert die Geschäftsstelle dazu auf, eine Mittelfristplanung über die zu erwartenden Tätigkeiten und damit verbundenen Kosten zu erstellen.

Beilagen

04 Jahresrechnung 18 und Forecast 19 ch-direct Antrag

04 Jahresrechnung 18 und Forecast 19 ch-direct Bilanz ch-direct 2018 Beilage

04 Jahresrechnung 18 und Forecast 19 ch-direct Erfolgsrechnung 2018 Beilage

04 Jahresrechnung 18 und Forecast 19 ch-direct Erfolgsrechnung 2018 unterteilt in GFK und Projekte Beilage

04 Jahresrechnung 18 und Forecast 19 ch-direct Jahresrechnung 2018 Forecast 2019 Beilage

5 Abnahme des Pflichtenhefts ZeDASI

Beschrieb

Der StAD vergab an der Sitzung vom 1. Februar 2018 ein Mandat zum Aufbau und Betrieb eines «nationalen Schwarzfahrerregisters» an PostAuto und beauftragte ch-direct, für dieses Mandat ein Pflichtenheft zu erstellen. Das «nationale Schwarzfahrerregister» wurde als Mandatssystem deklariert. Für das Mandat gelten dieselben Bedingungen wie für das «DV-Mandat». Das Pflichtenheft für das Mandat «nationales Schwarzfahrerregister» lehnt sich an das bestehende Pflichtenheft «DV-Mandat» an und wird in das Übereinkommen der Alliance SwissPass (Ue500) überführt. Nach Verabschiedung des Pflichtenhefts wird ch-direct in Zusammenarbeit mit PostAuto das Controlling für das Mandat «nationales Schwarzfahrerregister» erarbeiten.

Diskussion

Urs Hanselmann begrüsst die Datenbank und hat die Bestrebungen auch laufend unterstützt, er möchte jedoch wissen, wie die Verbünde in das Projekt integriert wurden. Gemäss Jeannine Piloud handelt es sich aktuell um ein DV-Mandat, wobei mittelfristig denkbar wäre, daraus ein öV-Mandat zu entwickeln.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD genehmigt das vorliegende Pflichtenheft Mandat «nationales Schwarzfahrerregister».

Beilagen

05 Abnahme Pflichtenheft ZeDASI Antrag

05 Abnahme Pflichtenheft ZeDASI_Beilage

6 Projekt "Anbindung SwissID"

Beschrieb

Die SwissID soll schrittweise ins Ökosystem des SwissPass überführt werden. Zum Startzeitpunkt vom 01.07.2019 wird dies mittels eines alternativen Sign-In zum bestehenden SwissPass Login geschehen. Kunden, welche beide Logins (SwissID und SwissPass-Login) besitzen, können diese verknüpfen. In einer Folgephase soll ID Check - SwissID zum «Ausweisen» als Enabler zur Digitalisierung von Geschäftsvorfällen eingeführt werden (z.B. Kauf eines SwissPass, altersbedingtes Abonnement).

Diskussion

Andreas Büttiker interessiert, wie sichergestellt wird, dass der bei der Registrierung angegebene Ort des Kunden auch wirklich mit dem tatsächlichen Wohnort übereinstimmt. Die Identität wird auf zwei Wegen geprüft: Einerseits kann der Kunde zu Hause einen Beleg ausdrucken und sich mit diesem am Postschalter identifizieren oder andererseits wird die Identität mittels Video-Lösung abgeklärt und geprüft. Gemäss Pierre-André Meyrat ist damit der tatsächliche Wohnort aber noch nicht geprüft, was von den Referierenden bestätigt wird.

Bernard Guillelmon stellt sich die Frage, ob die auf der SwissID angegebenen Daten auch sicher sind, da sich die Branche hier ja schon auch in eine Abhängigkeit begibt. Das System ist nach gesetzlichen Vorgaben entwickelt und alle an der SwissID beteiligten Firmen werden laufend auditiert, so dass das Risiko zumindest reduziert wird – eine Sicherheit von 100% ist aber nicht realistisch.

Andreas Büttiker möchte wissen, wer dieses Projekt aktuell überhaupt bezahlt und die entsprechenden Systeme betreibt. Aufbau und Anbindung sind durch die SBB aus dem IT-Topf finanziert und durch die Anbindung an die SwissID und den Fakt, dass sich die Leute darüber registrieren, kann der Ausbau des SwissPass-Systems reduziert werden und damit werden auch Kosten gespart. Träger der SwissID sind aktuell 20 Firmen. Aktuell sind etwa 700'000 Personen registriert, davon werden 90% von der Post generiert.

Nach Einschätzung von Jeannine Pilloud wird die SwissID Fuss fassen und den Kundinnen und Kunden auch Vorteile verschaffen, damit diese nicht für jedes Portal ein eigenes Login brauchen werden. Der öV mit seiner grossen Anhängerschaft ist hier auch für die SwissID interessant.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD nimmt den aktuellen Stand zur Kenntnis, dass die SwissID als alternatives Login zum SwissPass Login ab dem 01.07.2019 angeboten wird.

Beilagen

06 Projekt Anbindung SwissID Information
06 Projekt Anbindung SwissID_Beilage Präsentation

7 Informationen aus den DV-Gremien

Beschrieb

Die Informationen aus den DV-Kommissionen sind aus der Beilage ersichtlich.

Beilage

07 DV-Kommissionen Information

8 Varia

8.1 Themenspeicher

2019

- Reisegepäck - RG2020
- Entschädigung Gremienarbeit (Strategierat, Ausschüsse, Kommissionsmitglieder)
- Abschlussbericht ZPS
- DV-Branding

Beilage

08 Themenspeicher

Die Sitzung des StAD wird um 10.00 Uhr geschlossen.

Protokoll

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

Zeit und Ort	Mittwoch, 17. April 2019, 13:15 – 14:30 Uhr Berner Generationenhaus in Bern	
StAD-Mitglieder mit Stimmrecht	Jeannine Pilloud, Vorsitzende StAD, SBB Bernard Guillelmon, BLS Christian Plüss, PAG Franz Kagerbauer, ZVV Urs Kessler, JB Vincent Ducrot, TPF Michel Joye, TL	
StAD-Mitglieder teilweises Stimmrecht	Roman Gattlen (libero) Urs Hanselmann (mobilis)	
StAD-Mitglieder ohne Stimmrecht	Ueli Stückelberger, VöV Markus Thut, ch-direct	
Protokoll	Didier Burgener, ch-direct	
Sachverständige	Tom Burch, SBB	
StAV-Mitglieder	Michel Berchtold, SBB Adrian Brodbeck, TNW Lukas Tenger, ZVV Bruno Lehmann, PAG Ralf Eigenmann, OSTWIND	Severin Rangosch, A-Welle Christoph Stucki, unireso Roland Wittwer, BAV Panajiotis Charalampidis, Sekretär Markus Flückiger, Passepartout
Gäste	Susanne Grün, ch-direct (Tr. 2) Daniel Galley, SBB (Tr. 5) David Blatter, SBB (Tr. 5)	Toni Häne, SBB Martin Osuna, A-Welle
Entschuldigt	Andreas Büttiker, BLT Fernando Lehner, MGB Pierre-André Meyrat, BAV Maria Luisa Artero, StAV Norbert Schmassmann, StAV	Stephan Herzog, StAV Eliane Gut, StAV Stephan Brode, StAV Sabine Krähenbühl, StAV
Nächste Sitzung	12. Juni 2019 Kongresszentrum Kreuz, Bern	

1 Begrüssung

Beschrieb

Jeannine Pilloud begrüsst die Anwesenden. Zum Protokoll der gemeinsamen StAD/StAV-Sitzung vom 6. März gehen keine Bemerkungen ein und es wird stillschweigend genehmigt.

2 Strategie «öV-Ticket 2025», Projektauftrag

Beschrieb

Mit den Strategieworkshops des StAD im Herbst 2018 und des StAV im Januar 2019 wurde die Ausgangslage für die Erarbeitung einer Strategie der Alliance SwissPass sowie entsprechender Umsetzungsprojekte für die Zeit ab 2020 gelegt. Dadurch soll der 2015 ausgelöste Integrationsprozess in der Branche nahtlos und zielgerichtet fortgesetzt werden. Projektziel ist, bis Ende Q1 2020 die strategischen Stossrichtungen 2020-2025 der Alliance SwissPass, entsprechende Projekte und eventuelle, neue Vorgaben für die DV-Mandate zu bestimmen.

Diskussion

Gemäss Jeannine Pilloud geht es in der ersten Phase vor allem darum, in Zusammenarbeit mit den Kommissionen zu gewährleisten, dass nichts vergessen geht und mit künftigen Projekten alle Inhalte abgedeckt werden. Zusätzlich müssen auch Projekte aus dem öV Ticket 2020 hier weiterbehandelt werden, dies betrifft insbesondere das Automatische Ticketing. Lorenzo Martinoni wird seine Stellvertreter-Rolle ad interim wahrnehmen und es gilt hier eine Nachfolgeperson zu finden.

Bernard Guillelmon zufolge ist es eine wichtige Aufgabe und es braucht ein gemeinsames Bild, wo die Branche hingehen will. Dabei sind die Besetzung der Arbeitsgruppe und die Profile dieser Personen von zentraler Bedeutung.

Christian Plüss wünscht sich, dass die Inputs von PAG zu den Leitsätzen und zum Projektauftrag noch berücksichtigt werden. Zusätzlich ist es ihm wichtig, dass der LA auch mit den Sparten Regionalverkehr und dem touristischen Verkehr abgedeckt wird und PAG würde sich hier zur Verfügung stellen. Jeannine Pilloud nimmt dies entgegen und kommt gerne auf dieses Angebot zurück.

Laut Toni Häne ist die Zusammensetzung des Leitorgans mit Blick auf die Sparten ebenfalls noch zu diskutieren, zusätzlich ist das Organigramm aus seiner Sicht etwas aufwendig und hier sollte man nochmals über die Bücher gehen. Zudem fordert er die Aufnahme der Kommissionspräsidenten der KoM und KoV in den Strategieausschuss.

Ueli Stückelberger empfiehlt, dass die Branche sich genug Zeit nimmt, um bei den kritischen Punkten einen Konsens zu finden. Dies ist allemal besser als sich auf sehr generische, dann aber nichtssagende Aussagen zu einigen. Laut Jeannine Pilloud wird man sich an den Klausuren Zeit nehmen, diese Themen anzugehen.

Entscheid

Der StAD

1. nimmt den überarbeiteten Projektauftrag «Strategie und Programm öV Ticket 2025» sowie das dafür erforderliche Budget von CHF 664'000 (Finanzierung durch die Teilnehmenden an der Alliance SwissPass aufgrund Kostenschlüssel „ZPS“) zur Kenntnis. Im Juni werden der überarbeitete Projektantrag und die Leitsätze erneut vorgelegt.
2. wählt Susanne Grün als Projektleiterin und Lorenzo Martinoni als ihren Stellvertreter a.i.

Beilagen

02 Strategie öV-Ticket 2025 Antrag
02 Strategie öV-Ticket 2025_Beilage1 Projektauftrag
02 Strategie öV-Ticket 2025_Beilage2 Präsentation

3 Nomination der SBB für den StAD

Beschrieb

Jeannine Pilloud wird die SBB verlassen und somit die Vertretung der SBB im StAD nicht mehr wahrnehmen. Sie wird am 12. Juni 2019 letztmals die SBB im StAD vertreten. Auf diesen Zeitpunkt nominiert die SBB Toni Häne als Nachfolger in den StAD. Die Stellvertretung wird durch Cornelia Mellenberger wahrgenommen.

Diskussion

Jeannine Pilloud wird die Vereinsversammlung von ch-direct am 6. Juni leiten und die neuen Wahlen durchführen. Im Rahmen dieser Sitzung soll Bernard Guillelmon zum Vizepräsidenten des Vereins gewählt werden.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. nimmt die Nomination von Toni Häne als SBB Vertreter in den StAD ab 12. Juni 2019 zur Kenntnis.
2. nimmt die Nomination von Cornelia Mellenberger als Stellvertretung von Toni Häne im StAD zur Kenntnis.

Beilage

03 Nomination SBB für StAD Information

4 Freigabe der SBB-Nomination für den Strategierat

Beschrieb

Wenn die Genehmigung des Ue500 2.0 durch das BAV bis Ende Mai 2019 vorgenommen wird, dann findet am 12. Juni 2019 die erste Sitzung des Strategierats statt. Jeannine Pilloud wird die SBB verlassen und somit die Vertretung der SBB im Strategierat nur an der Sitzung vom 12. Juni 2019 wahrnehmen. Auf diesen Zeitpunkt nominiert die SBB Toni Häne als Nachfolger in den Strategierat. Die Stellvertretung wird durch Cornelia Mellenberger wahrgenommen.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. nimmt die SBB Nomination von Toni Häne in den Strategierat zur Kenntnis.
2. nimmt die SBB Nomination von Cornelia Mellenberger als Stellvertreterin von Toni Häne im Strategierat zur Kenntnis.
3. gibt die DV-Gesamtumfrage zur Wahl von Toni Häne und Stv. Cornelia Mellenberger an die GS ch-direct in Auftrag.
4. gibt die Korrespondenzumfrage für die Versammlung der Verbände zur Wahl von Toni Häne und Stv. Cornelia Mellenberger an die GS Verbände in Auftrag.

Beilage

04 Freigabe SBB-Nomination für Strategierat Antrag

5 Programm «öV Ticket 2020»

5.1 Allgemeines

5.1.1 Programmstatusbericht

Beschrieb

Jeannine Pilloud erläutert den Statusbericht des Programmes. Dieses ist insgesamt auf Kurs, einzig bei der Gemeinsamen Datenschutzerklärung ist die Komplexität höher als gedacht, weshalb hier mit einer Verzögerung zu rechnen ist.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD nimmt den aktuellen Programmstatusbericht zur Kenntnis.

Beilage

05.1 Programmstatusbericht Information

5.1.2 Aktualisierung Kosten und Budget

Beschrieb

Jeannine Pilloud erläutert die Kosten. Das Gesamtbudget ist aktuell angestiegen, es muss jedoch berücksichtigt werden, dass dieses bisher nicht ausgeschöpft wurde und damit das freigegebene Dach unterschritten wird, auch wenn der Rahmen nun durch neue Projekte wie die Gemeinsame Datenschutzerklärung und die Ausdehnung der Vertriebslandschaft erhöht wurde. Werden die Budgetunterschreitungen in den Jahren 2017 und 2018 berücksichtigt, beläuft sich das neue Gesamtbudget des Programms öV Ticket 2020 auf CHF 4.43 Mio.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD nimmt die aktualisierten Kosten 2018 ab und genehmigt das aktualisierte Programmbudget für die Jahre 2019 / 2020.

Beilage

05.1 Aktualisierung Kosten 2018 und Budget 2019_2020 Antrag

5.2 Tariflandschaft 2020: Statusupdate

Beschrieb

Im Rahmen des LA ÖV-Ticket vom 25.03.2019 konnte das Lieferobjekt 7 (Preisdifferenzierung) abgeschlossen werden: Zuvor wurde festgehalten, dass vorgängig eine vertiefende Diskussion zu den Sparbilletten im StAD vom 06.03.2019 geführt werden soll, bevor der reguläre Gremienlauf zum Konzept «Sparklassenwechsel» lanciert werden kann. Nach dem erfolgten Austausch sowie nach Abklärungen mit ch-direct konnten nun Anträge z.H. der Agr. Sortimentsentwicklung (17.04.2019) und der KMP (17.05.2019) eingeplant werden. Damit sind alle Pendenzen aus dem LO7 vollzogen, was zum genanntem Abschluss des Lieferobjekts führt.

Die Lieferobjekte aus der Tariflandschaft 2020 sind mit folgenden Ausnahmen abgeschlossen:

- LO2 (Tarifanwendung Automatisches Ticketing): Weiterführung im Rahmen der Begleitgruppe Tarifierung aus VL20 (insb. Preisregeln 2.0).
- LO5 (Preisgefüge und Rabattierung): Reaktivierung der Subgruppe im April/Mai 2019 (anschliessend Agr. TL20 und LA ÖV-Ticket 2020).
- Gemeinsame Tarifnebenbestimmungen (GTNB): Die Etablierung der GTNB als neuer Tarif 600 läuft bis Fahrplanwechsel 2019 als Pilotversuch (DV, Libero, A-Welle, Z-Pass, Ostwind, Passe-partout, TVSZ, TVZG, TNW, ZVV). Im Zuge der Vorbereitung auf die landesweite Einführung sind derzeit Anträge zu E-SAV, Gruppen und Klassenwechsel in Vorbereitung (StAV vom 17.04.2019). Ausserdem werden die Verbände im Rahmen eines Workshops am 03.04.2019 auf die definitive Einführung sensibilisiert, welche am 12.06.2019 durch den StAV beschlossen werden soll.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. nimmt das Statusupdate «Tariflandschaft 2020» sowie den Zwischenbericht «Gemeinsame Tarifnebenbestimmungen» zur Kenntnis.
2. nimmt den Abschluss des Lieferobjekt 7 (Preisdifferenzierung) zur Kenntnis.

Beilagen

05.2 TL20 Statusupdate Information

05.2 TL20 Statusupdate_Beilage Foliensatz

5.3 Vertriebslandschaft 2020

5.3.1 Automatisches Ticketing

Beschrieb

Ein Kernelement des Standards 1.0 besteht darin, die Preis Engine in die NOVA-Plattform zu integrieren. Da ein agiles Vorgehen gewählt wurde, war diese Erweiterung der heutigen NOVA Funktionalität aber noch nicht gefordert. Es war zuerst zu prüfen, ob die Kunden automatisches Ticketing überhaupt wollen und benutzen. Dies hat sich nun bestätigt.

Im StAV/StAD Workshop vom 25.03.2019 wurde von FehrAdvice das Projekt zur Evaluierung der Verhaltenstreiber für die Nutzung des automatischen Ticketings vorgestellt. Die Ziele des Projekts sind, (i) die Verhaltenstreiber für die Nutzung des automatischen Ticketings zu identifizieren und (ii) diese Treiber systematisch zu adressieren. Die Ergebnisse aus diesem Projekt werden der Branche helfen, die Weiterentwicklung des automatischen Ticketings kundenzentriert zu gestalten.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. nimmt zur Kenntnis:
 - a. Die Branche anerkennt aufgrund des bisherigen Verlaufs des Markttest den Kundennutzen und das offensichtlich vorhandene Kundenbedürfnis nach einer automatischen Ticketing-Lösung.
 - b. Die Branche setzt aktuell alles daran, die Markt- und Revisionsfähigkeit des automatischen Ticketings zu erreichen.
 - c. Die definitive Einführung des automatischen Ticketing ab 2020 muss von der Branche noch beschlossen werden.
2. nimmt zur Kenntnis, dass die KVP das Projekt VL 2020 beauftragt hat, der Kommission einen Beschaffungsantrag (inkl. Vorgehensvorschlag und Kostenschätzung +/-20%) für eine Zentralisierung der Preis Engine vorzulegen.
3. beauftragt den LA öV-Ticket 2020, spätestens an der StAD / StAV-Sitzung vom 11. September 2019 einen Antrag für die provisorische Weiterführung des automatischen Ticketings ab 1. Januar 2020 zu unterbreiten. Im Rahmen des Antrags sind folgende Punkte darzulegen:
 - a. Ergebnisbericht Markttest
 - b. ATI-Branchenstandard 2.0, bestehend aus
 - c. Betreibermodell 1.0, bestehend insbesondere aus
 - d. Akkreditierungskonzept für Vermittler mit klar messbaren Abnahmekriterien basierend auf dem ATI-Branchenstandard mit Fokus auf die Finanzabnahme und die Sicherstellung der Qualität der Reiseerfassung und der Missbrauchsdetektion
 - e. Plan zum weiteren Vorgehen ab 1. Januar 2020 bis zur definitiven Einführung des automatischen Ticketings.
 - f. Grobkonzept zur Weiterentwicklung des ATI ab 2020 (u.a. auch betreffend Zentralisierung von Reisebildung und Reiseerfassung sowie weitere Aspekte wie z.B. technische Unzulänglichkeiten wie CICO in Tiefbahnhöfen, etc.)
4. beschliesst, dass der LA öV-Ticket 2020 ein Konzept für den abgesicherten Betrieb ab 1. Januar 2020 vorlegen soll, z.B. mit einer Einschränkung der Anzahl Nutzer. Dies, falls im September 2019 die Qualität des automatischen Ticketing nicht eindeutig nachweisbar sein wird, insbesondere betreffend Reiseerfassung und Wirksamkeit der Mittel zur Missbrauchsbekämpfung.
5. beschliesst:
 - a. die Firma FehrAdvice für das Projekt zur Evaluierung der Verhaltenstreiber für die Nutzung des automatischen Ticketings zu beauftragen. Die Begleitung des Projekts wird durch das Projekt Vertriebslandschaft 2020 sichergestellt.
 - b. das Budget für das Projekt zur Evaluierung der Verhaltenstreiber in Höhe von CHF 299'250 (Kostendach, inkl. Panelkosten, exkl. MwSt.) freizugeben.

Beilagen

05.3 VL20 Automatisches Ticketing Antrag

05.3 VL20 Automatisches Ticketing_Beilage1 Präsentation

05.3 VL20 Automatisches Ticketing_Beilage2 Offerte FehrAdvice

5.3.2 Entscheid Papierloses Ticketing

Beschrieb

Nach dem erfolgreichen Abschluss der ersten beiden Phasen (Technisches Lösungskonzept und Businesscase) ist in der 3. Phase ein Markttest sowie ein Prototyp Tablet-Automat vorgesehen. Um die 3. Phase zu realisieren ist der strategische Entscheid des StAD/StAV für die Freigabe des Trägers SwissPass für Einzelbillette zwingend notwendig.

Entscheid

Der StAD

1. gibt für die Markttests im Rahmen der VL 2020 – Papierloses Ticketing den SwissPass als Trägermedium für Einzelbillette (DV und Verbünde) frei.
2. nimmt zur Kenntnis, dass vor dem ersten Markttest noch eine Entscheidung «Freigabe Markttest Papierloses Ticketing» durch die KVP nötig ist

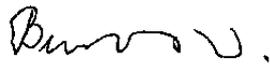
Beilagen

05.3 VL20 Papierloses Ticketing Antrag

05.3 VL20 Papierloses Ticketing_Beilage Präsentation

Die gemeinsame StAD-/StAV-Sitzung wird um 14:10 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll



Didier Burgener, ch-direct