
PROTOKOLL

Sitzung des Strategischen Ausschusses Direkter Verkehr (StAD)

vom 26. Februar 2015, 14.15 – 17.55 Uhr

Verband öffentlicher Verkehr, Sitzungszimmer Jungfrau, Bern

Mitglieder mit Stimmrecht

Hans Amacker, RhB
Stephan Brode, BLT
Vincent Ducrot, TPF
Bernard Guillelmon, BLS
Michel Joye, TL
Franz Kagerbauer, ZVV
Jeannine Pilloud, SBB
Daniel Schlatter, PAG
Stefan Würigler, JB

Mitglieder teilweises Stimmrecht

Roman Gattlen, Libero (Vertreter der Verbände, SR ZPS, öV-Karte)
Pierre-André Meyrat, BAV
Christoph Stucki, unireso (Vertreter der Verbände, SR ZPS, öV-Karte)

Mitglieder ohne Stimmrecht

Markus Thut, VöV, Leiter ch-direct
Ueli Stückelberger, VöV, Vorsitzender des StAD

Gäste (ohne Stimmrecht)

David Blatter, MIPSO (TR 4)
Thomas Burch, öV-Koordinator SBB
Mirjam Bütler, VöV-Vizedirektorin, Stv. Vorsitzende StAD
Andreas Fuhrer, ZPS (TR 1-6)
Anton Häne, Präsident KMP (TR 1-10)
Urs Hanselmann, mobilis
Elias Kronig, SBB (TR 2)
Angela Liechti, VöV, ch-direct, Protokoll
Kai-Leonie Tschan, ch-direct (TR 2)

Entschuldigt:

Urs Kessler, JB
Andreas Büttiker, BLT
Susanne Grün, ch-direct

Nächste Sitzung

17. April 2015, 13.45 – 17.15 Uhr
Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, 3005 Bern
Sitzungszimmer Jungfrau



Inhaltsverzeichnis

1.	Begrüssung und Genehmigung Protokoll 26. November 2014.....	1
1.1	<i>Begrüssung und Entschuldigungen</i>	1
1.2	<i>Genehmigung des Protokolls vom 26. November 2014</i>	1
1.3	<i>Traktandenliste</i>	2
2.	Eigentümergeinschaft	2
2.1	<i>Präambel F (3. Lesung)</i>	2
2.2	<i>Bericht Juristengruppe</i>	2
2.3	<i>Bericht Finanzgruppe</i>	3
2.4	<i>Ergebnis Schreiben betreffend Eigentümer</i>	4
2.5	<i>Weiteres Vorgehen</i>	4
3.	Nutzungspflicht öV-Plattform durch die Verbände	5
4.	MIPSO: Preisdifferenzierung nach Strecken und saisonale Preise	6
5.	öV-Programm Investitionsplan und Programmorganisation	8
6.	öV-Karte	10
6.1	<i>öV-Karte 1.0 Infobericht</i>	10
6.2	<i>Änderung Layout für Barcode (Tischvorlage)</i>	10
6.3	<i>öV-Karte 2.0 Projektierung und Beschluss Übergangsphase</i>	11
7.	ZPS finanzieller Abschluss Etappe 2	11
8.	Grundsätze TAMA 2015/2016	12
9.	Abend GA Beurteilungsraster	13
10.	Optimierung Verteilschlüssel GA (Härte-/Sonderfälle)	13
11.	Geschäftsordnung StAD	14
12.	Factsheet Chipkartenlösung der Niederlande	15
13.	Jahresbericht der DV-Revisionsstelle	15
14.	Information Vorgehensskizze für eine koordinierte Neugestaltung der Tariflandschaft und des Vertriebssystems	15
15.	Information aus den DV-Kommissionen.....	16
16.	Informationen von den Verbänden.....	16
17.	Varia und Themenspeicher.....	16
17.1	<i>Varia</i>	16
17.2	<i>Themenspeicher</i>	16

1. Begrüssung und Genehmigung Protokoll 26. November 2014

1.1 Begrüssung und Entschuldigungen

Ueli Stückelberger begrüsst die Teilnehmenden zur ersten StAD-Sitzung im Jahr 2015.

Folgende Personen haben sich für die heutige Sitzung entschuldigt:

- Urs Kessler, JB wird durch Stefan Würzler, JB vertreten
- Andreas Büttiker, BLT wird durch Stephan Brode, BLT vertreten
- Urs Hanselmann, mobilis begleitet heute Christoph Stucki, unireso, weil Urs Hanselmann ab April 2015 als Vertreter der Verbände Einsitz in den StAD nehmen wird.

Entscheid (einstimmig)

Stephan Brode, BLT wird als offizieller Stellvertreter von Andreas Büttiker, BLT in den StAD gewählt.

1.2 Genehmigung des Protokolls vom 26. November 2014

Beschrieb

Folgende Änderungen des letzten Protokolls werden gewünscht:

1. Traktandum 4.1, Infoblatt zu öV-Karte 1.0

Diskussion

Daniel Schlatter informiert, dass der Vergabeprozess intern in seiner GL entschieden und ein Anbieter gewählt wurde, jedoch der Vertrag erst nach Vorliegen der Zusicherung der Übernahme der nicht gedeckten Kosten erfolgt. Es kursieren zurzeit einige Medienberichte zum SwissPass; z.B. bezüglich der nahtlosen Erneuerung, wo sich der Konsumentenschutz eingeschaltet hat. Er möchte nun wissen,

2. Traktandum 5, ZPS

Diskussion

Einige StAD-Mitglieder zweifeln an der Priorisierung der Produkteinführungen resp. an den Herleitungen. Beispielsweise sollte der AboFinder im Scope drin sein und nicht noch zu Mehrkosten führen, was auch für die Sparbillette und die «streckendifferenzierten Preise» gilt. Der StAD ist das Entscheidgremium und möchte nicht nur von den Gesamtkosten Kenntnis nehmen, sondern über jedes einzelne Produkt abstimmen. Im Februar 2015 wird das Projekt MIPSO weitere Ergebnisse vorweisen können, daher ist es besser, die Kosten/Erträge der Teilsortimente als Gesamtpaket in dieser Sitzung zu beurteilen. Daniel Schlatter wünscht eine Übersicht von Gesamtplanung ZPS vor-bis zum Ende des Projekts, damit er sehen kann, in welche Richtung es weitergeht.

Entscheid mit 9 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung angenommen

1. Der StAD beauftragt die Umsetzung der ZPS Etappe 3.
2. Der StAD gibt für die Etappe 3 den Betrag von 16.0 Mio. CHF zulasten des am 16.11.2012 gesprochenen ZPS-Realisierungskredits frei.
3. Der StAD beschliesst die Angleichung des Etappenplans an die MIPSO-Roadmap (Inbetriebnahme öV-Plattform Ende 2016).
4. Der StAD nimmt Kenntnis vom Mehrkostenrisiko von bis zu 10 Mio. CHF für die im ursprünglichen Kredit nicht enthaltenen Massnahmen:
 - PLUS
 - Abofinder
 - Saisonale Preise
 - SparbilletteDie Freigaben erfolgen an der StAD-Sitzung vom 26. Februar 2015. Die Massnahmen werden am nächsten StAD vom 26.02.15 einzeln beantragt.
5. Der StAD beschliesst die Streckung des Etappenplans von fünf auf sechs Etappen. ch-direct wird beauftragt, die TU über die aktualisierten Annuitäten zu informieren.
6. Der StAD beauftragt ch-direct die obenerwähnten Anträge von Urs Kessler zu prüfen und an der StAD-Sitzung vom 26. Februar Vorschläge zum weiteren Vorgehen zu unterbreiten.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD nimmt die Änderungen zur Kenntnis und genehmigt das Protokoll mit diesen Anpassungen.

Beilagen

01 Protokoll 26 November 2014 Antrag

1.3 Traktandenliste

Jeannine Pilloud beantragt, das Traktandum 4 zu MIPSO zuerst zu behandeln.

Entscheid (mit 5 Ja, 3 Nein und 1 Enthaltung angenommen).

Der StAD genehmigt die geänderte Reihenfolge der Behandlung der Traktanden; diese wird somit in der Sitzung umgestellt (nicht aber im Protokoll)

2. Eigentümergeellschaft

2.1 Präambel F (3. Lesung)

Beschrieb

Eine Präambel F, ob in der Formulierung des ZVV oder in der Formulierung des StAD Vorsitzenden, ist aus juristischer Sicht gemäss Juristengruppe nicht notwendig. Die Zweckformulierung lässt eine offene Ausgestaltung und Entwicklungsfähigkeit der Eigentümergeellschaft öPVG AG zu.

Entscheid (mit 7 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung angenommen)

Der StAD

1. nimmt den vorliegenden Bericht zur Kenntnis
2. nimmt folgenden Passus unter Kapitel 5 in die Präambel des ABV der Eigentümergeellschaft auf:
«F. Die Parteien vereinbaren, dass die Gesellschaft die Eigentumssituation der aktivierbaren Anlagen aus dem Projekt «Zukünftiges Preissystem (ZPS)» und zukünftig aus weiteren auf Antrag einer Partei vom Strategischen Ausschuss DV nicht explizit ausgeschlossenen A-Systemen gemäss V512, Ziffer 1.2 sowie deren Weiterentwicklung regelt».

2.2 Bericht Juristengruppe

Beschrieb

In der letzten Sitzung des StAD vom 26. November 2014 wurden die Statuten genehmigt. Der StAD nahm zur Kenntnis, dass der ABV und der Sachübernahmevertrag nach Abstimmung mit der Finanzgruppe an der nächsten StAD-Sitzung vom 26. Februar 2015 zur definitiven Abnahme vorgelegt werden.

Antrag ZVV

Franz Kagerbauer, ZVV stellt einen Änderungsantrag zu Artikel 13, alinea 6 in den Statuten. Da die Bahnen etwa 80% Aktienanteile besitzen werden, möchte er das qualifizierte Mehr wie im Artikel 13 auf 90% (statt 4/5) ändern (siehe Beilage Aktienkapitalanteile). Die StAD Mitglieder nehmen den Änderungsantrag mit 6 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen an.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. genehmigt den ABV in der vorgelegten Version vom 13. Februar 2015 (inkl. Präambel F).
2. beschliesst die Anpassungen der genehmigten Statuten vom 26. November 2014 gemäss Antrag, ergänzt um die Änderung des Artikels 13 alinea 6: qualifiziertes Mehr beträgt 90% (Antrag ZVV).
3. nimmt zur Kenntnis, dass auf das Institut der Sachübernahme verzichtet werden kann.
4. beauftragt ch-direct, bis zur Übertragung der Aktiven aus dem Projekt ZPS den folgenden offenen Punkt zu klären:
 - Notwendigkeit eines Vertrags betreffend Nutzung der Aktiven aus dem Projekt ZPS von der Mandatsträgerin SBB (Vertrag zwischen SBB AG und öPVG AG) abklären und falls notwendig diesen erstellen.

2.3 Bericht Finanzgruppe

Beschrieb

Die Finanzgruppe hat einen Bericht zum Prüfauftrag vom 26.11.14 erstellt und folgende Erkenntnisse vorgelegt: Eine rückwirkende Aktivierung der aktivierbaren Kosten des Projekts ZPS ist grundsätzlich möglich, sofern diese tatsächlich durch die zukünftigen Aktionäre der öPVG AG getragen werden. Entsprechend können Verbünde als zukünftige Aktionäre nur diejenigen Kosten rückwirkend aktivieren, die sie nicht direkt an die angebundenen TU weiterverrechnet haben. Verbünde, welche sämtliche ZPS Kosten direkt weiterverrechnen bzw. weiterverrechnet haben, haben entsprechend keine finanzielle Grundlage, um die Kosten zu aktivieren und Aktionäre zu werden, was mit Ausnahme vom ZVV und Ostwind auf alle Verbünde zutrifft. Der Zeitpunkt der rückwirkenden Aktivierung kann zum Zeitpunkt der Sachübertragung durch die öPVG AG erfolgen, muss jedoch von jeder TU individuell mit ihrer Revisionsstelle abgeklärt werden. Gemäss BAV werden in den zukünftigen Offerten keine Abschreibungen bzw. Wertminderungen von aktivierten Kosten akzeptiert, die bereits mit früheren Offerten als Aufwand abgegolten worden sind. Die Softwarelizenzen für den Bau und Betrieb der öV-Plattform sollen weiterhin beim vom StAD bestimmten DV-Mandatsträger bleiben. Die Betriebskosten der öV-Plattform sollen gemäss Projektvorgabe nicht höher als die Betriebskosten der abzulösenden Systeme sein.

Diskussion

Bernard Guillelmon erwähnt, dass in der dritten Beilage noch ein geplantes IT-Asset fehlt: E-Ticketing; Nationales Sicherheitselement (Stringcode und 2D-Barcode gemäss Kapitel 4.1.13 05 öV-Programm Gesamtübersicht Investitionsplan).

Zudem werden folgende Fragen gestellt:

- Wie ist der Umgang mit Mitgliedern, wenn sie neu in den DV eintreten?
Elias Kronig, SBB sagt, dass ch-direct beauftragt wurde, dieser Frage nach der Gründung nachzugehen. Es gibt bereits einen Vorschlag dazu; und zwar könnte sich ein neues DV-Mitglied anteilmässig am Restwert beteiligen und diesen in die Gesellschaft einzahlen. Dadurch werden die Betriebskosten für alle anderen Eigentümer reduziert.
- Wie können die DV-Mitglieder später Eigentümer werden, wenn sie es zum heutigen Zeitpunkt nicht wollen?
Wenn DV-Transportunternehmen heute auf ein Eigentum an der Gesellschaft verzichten, dann können sie nur durch Entgegenkommen der aktuellen Eigentümer in die Gesellschaft eintreten und zwar, wenn Eigentümer ihre Anteile verkaufen.
- Wie wird das Aktienkapital angepasst, wenn die Verbünde auch über die Gesellschaft (resp. über die öV-Plattform abrechnen)? In welcher Periodizität wird das Aktienkapital verändert?
Grundsätzlich wird das Aktienkapital alle 5 Jahre angepasst, aber nur, wenn es grosse Verschiebungen der Aktienanteile geben würde. Solche Verschiebungen gäbe es, wenn neue Systeme in die Gesellschaft aufgenommen werden, die vorher anders finanziert wurden.

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

1. nimmt Kenntnis von den Antworten zu den offenen Punkten aus dem Bericht der Arbeitsgruppe Finanzen vom 26.11.2014 sowie zum Prüfauftrag aus der StAD-Sitzung vom 26.11.2014.
2. beschliesst, dass das Aktienkapital der öPVG AG auf die sich an der Gesellschaft beteiligenden TU basierend auf dem Verteilschlüssel V512A, Ziffer 1.2 verteilt wird. Die Verbundsanteile (TU Code 4xx) werden gemäss effektiv erfolgter Sekundärverteilung den am jeweiligen Verbund beteiligten TU angerechnet.
3. beschliesst, dass die für Bau und Betrieb der öV-Plattform notwendigen Softwarelizenzen bei der DV-Mandatsnehmerin bleiben.

2.4 Ergebnis Schreiben betreffend Eigentümer

Beschrieb

Mit einem Schreiben vom 22. Dezember 2014 hat die Geschäftsführungsstelle ch-direct die am DV teilnehmenden Transportunternehmen und Verbände über die Gründung der Eigentumsgesellschaft öPVG informiert. Die am DV teilnehmenden Transportunternehmen und Verbände wurden gebeten, ch-direct unverbindlich mitzuteilen, ob sie beabsichtigen, Eigentümer werden zu wollen. Das Ergebnis liegt nun vor, und der StAD wird mit dem vorliegenden Dokument informiert.

Diskussion

Markus Thut ergänzt, dass sich die TL ebenfalls noch als Eigentümerin angemeldet hat (im aktuellen Antrag sind sie noch nicht aufgeführt). Michel Joye wünscht, dass der Aktionärsbindungsvertrag sowie die Statuten ins Französische übersetzt werden (ch-direct nimmt sich diesem Wunsch an).

Entscheid (stillschweigend angenommen)

Der StAD

1. nimmt das Ergebnis der Rückmeldungen betreffend Eigentümer zur Kenntnis.
2. genehmigt den Zeitplan zum weiteren Vorgehen betreffend der öPVG AG.

2.5 Weiteres Vorgehen

Nr	Vorgehen	Termine	Wer
1	<i>Entscheid, welcher Verteilschlüssel für die Aufteilung des Aktienkapitals der öPVG AG verwendet wird.</i>	26.02.2015	StAD
2	<i>Abnahme ABV und angepasste Statuten der öPVG AG</i>	26.02.2015	StAD
3	Definitives Steuergesuch bei der Steuerverwaltung Bern mit beschlossenen Statuten einreichen.	01.03.2015 bis 30.04.2015	ch-direct
4	TU/Verbund-interne Gremienläufe der beabsichtigen Eigentümer zur öPVG AG	01.03.2015 bis 12.06.2015	TU/Verbände
5	Rückmeldung, ob TU/Verbund-interner Gremienbeschluss vorliegt (Definitive Zustimmung von den TU/Verbänden, die basierend auf dem Schreiben vom 22. Dezember 2014 ihr Interesse bekundet haben, Aktionär zu werden).	sofort nach Entscheid spätestens bis 12.06.2015	TU/Verbände
6	Abnahme Organisationsreglement öPVG AG	17.04.2015	StAD
7	Genehmigung der Anpassung des Ue510: Genehmigung neues Pflichtenheft der öPVG AG und Genehmigung Anpassung des Pflichtenhefts DV-Mandat aufgrund öPVG AG	17.04.2015	StAD
8	Gesamtumfrage zu den Anpassungen am Ue510 ausgelöst durch die Gründung der öPVG AG bei am DV Teilnehmenden und Verbände	25.04.2015 bis 30.05.2015	ch-direct
9	Meldung Mehrwertsteuer	12.06.2015 bis 28.06.2015	ch-direct
10	Gründung öPVG AG in Zusammenarbeit mit Notariat	12.06.2015 bis 28.06.2015	ch-direct
11	1. Sitzung VR öPVG AG mit - Unterzeichnen des ABV der Eigentümer - Verabschiedung Organisationsreglement	29.06.2015	VR öPVG (=stimmberichtigte StAD Mitglieder) und Aktionäre
12	Sachübertragung der aktivierten Anlagen aus dem Projekt ZPS an öPVG AG	Nach Abschluss Projekt ZPS im 2017/2018	Aktionäre
13	Abklären in welcher Form ein Vertrag öPVG mit DV-Mandatsträger notwendig ist und Handhabung der Weiterverrechnung der Betriebskosten klären	Bis zum Zeitpunkt der Sachübertragung der aktivierten Anlagen aus dem Projekt ZPS	ch-direct in Zusammenarbeit mit der Juristengruppe und SBB AG

Beilagen

- 02 Eigentümergeellschaft Antrag
- 02 Eigentümergeellschaft Beilage 1 ABV öPVG
- 02 Eigentümergeellschaft Beilage 2 Statuten (26.11.2014) BESCHLOSSEN
- 02 Eigentümergeellschaft Beilage 3 Aufstellung und Beschreibung IT-Assets Projekt ZPS
- 02 Eigentümergeellschaft Beilage 4 Auszug Betriebskosten V512A Systeme
- 02 Eigentümergeellschaft Aktienkapitalanteile ZVV Tischvorlage

3. Nutzungspflicht öV-Plattform durch die Verbände

Beschrieb

Die öV-Plattform (Basisdatenbank, BDB) bildet das technische und fachliche Rückgrat für einen durchgängigen öV-Vertrieb. Sie wird das zentrale Hintergrundsystem für den Vertrieb mit einer gemeinsamen Datenbank werden. Die öV-Verbände Schweiz wollen eine Nutzungspflicht für bestimmte Dienstleistungen definieren und in der Ve 551 verankern. Um darüber entscheiden zu können, benötigen die Gremien der öV-Verbände Schweiz (StAV und Versammlung) einen Business Case zur Feststellung des finanziellen Impacts der Nutzungspflicht der öV-Plattform auf die Verbände (inkl. eines Vorher-Nachher-Vergleichs der Nutzungskosten für die Verbände) und einen Prospekt, in dem die Funktionalitäten und Kosten aller Module der BDB (öV-Plattform) für die Verbände kommuniziert werden. Jeder öV-Verbund soll auf dieser Basis einzeln entscheiden, inwiefern er zusätzlich zur Nutzungspflicht (vgl. Kap. 2.1) die Dienste der öV-Plattform (Kap. 2.2) nutzen wird.

Diskussion

Christoph Stucki, unireso möchte, dass der StAD die Verbände überzeugt, ihre Artikel auf der öV-Plattform zu verkaufen. Denn für die Verbände gibt es Module, die nicht obligatorisch über die öV-Plattform vertrieben werden müssen. Deshalb soll eine Art Prospekt von den Betreibern erstellt werden, damit die Nutzung der Plattform beschrieben wird. Die Verbände werden individuelle Einführungszeitpunkte erhalten. Stephan Brode, BLT ergänzt, dass in diesem Prospekt auch beschrieben werden sollte, wie die wiederkehrenden Kosten auszusehen haben und auch, dass nutzungsabhängige Preise definiert werden sollten.

Hans Amacker, RhB fehlen im Antrag die Termine, damit die Verbindlichkeit erhöht werden kann. Deshalb wird im Antrag der StAD vom 29. Juni 2015 als Endtermin avisiert.

Der Prospekt sollte auch folgende Fragen klären/erläutern:

- Warum Abschreibungen für eine bestimmte Nutzungsdauer nicht in irgendeiner Form im Kostenmodell berücksichtigt werden?
- Was der Nutzen für die Verbände ist, alle ihre Artikel über die öV-Plattform zu verkaufen (was bringt es den Verbänden und was kostet es)?

Zum Schluss fragt Stefan Würigler, JB, wie die Regeln bei der Nutzungspflicht im touristischen Verkehr aussehen. Markus Thut antwortet, dass im Übereinkommen 510 beschrieben ist, dass alle am DV beteiligten TU über die neue Plattform abrechnen müssen. Die Daten müssen also auf der Plattform platziert werden und die TU müssen darauf schauen, dass die Abrechnung auf die öV-Plattform fließt. Das bedeutet, dass jede TU eine Schnittstelle zur öV-Plattform bauen muss.

Entscheid (einstimmig)

1. ZPS wird beauftragt, für die Nutzung der öV-Plattform durch die öV-Verbände mögliche Kostenmodelle als Basis für die verbundinternen Business Cases zu benennen und bis zum StAD vom 29. Juni 2015 kurz zu beschreiben (inkl. eines Vorher-Nachher-Vergleichs der Nutzungskosten für die Verbände).
2. ZPS wird beauftragt, bis zum StAD vom 29. Juni 2015 einen Prospekt zu erstellen, in dem die Funktionalitäten und Kosten aller Module der BDB (Basisdatenbank = öV-Plattform) für die Verbände kommuniziert werden.

Beilagen

03 Nutzungspflicht öV-Plattform durch Verbände Antrag

4. MIPSO: Preisdifferenzierung nach Strecken und saisonale Preise

Beschrieb

In der vom StAD eingesetzten Expertengruppe wurden die Preisdifferenzierung nach Strecken und die saisonalen Preise inhaltlich aufgearbeitet, Varianten diskutiert und bewertet. Die Branche will einzelne Relationen preislich unterschiedlich entwickeln können und sich von zwingenden schweizweiten Preiserhöhungen im Normaltarif nach dem «Giesskannenprinzip» verabschieden. Auch das Bedürfnis, auf Linien mit starken saisonalen Schwankungen die Preise saisonal zu differenzieren, wird von allen TU anerkannt. Ob die Umsetzung von saisonalen Preisen mit einer Voll-Variante oder einer Light-Variante erfolgen soll, soll der StAD heute entscheiden. Die Light-Variante ermöglicht saisonale Preise nur für nicht abgeltungsberechtigten TU im Preis-Anstoss.

Diskussion

Relationspreise

- Wie weit ist die Branche bereit die Relationspreise im System zu akzeptieren? Im neuen System wird es Preiserhöhungen geben und man muss sich einig sein auf welchen Strecken Relationspreise eingeführt werden. Es gibt Strecken (z.B. Bulle-Fribourg), bei denen die Einführung der Relationspreise sinnlos wäre.
- Was sind die Konsequenzen, wenn wir den Relationspreisen zustimmen? Die Kommission Regionalverkehr macht sich Sorgen, dass es eine Verschiebung von abgeltungsberechtigten Sparten zu nicht abgeltungsberechtigten Sparten gibt. Könnte mit dem Modell des ZVV die Situation des RPV vielleicht entschärft werden?

Das BAV sei gegen die Einführung der Relationspreise, wie Pierre-André Meyrat zu Beginn ausführt. Die Branche hat das BAV nie zu diesem Thema konsultiert, obwohl sie bereits seit zwei Jahren daran arbeitet. Bis heute konnte ihm niemand die Relationspreise plausibel erklären. Die Transportunternehmen sind ungleich gross und er möchte eine Ungerechtigkeit vermeiden. Es bräuchte einen Ausgleich, um den Service Public sicherzustellen. Reiche Transportunternehmen sollen nicht reicher werden und ärmere Transportunternehmen ärmer. Zudem dürfen die Relationspreise nicht auf Kosten des RPV gehen.

Vincent Ducrot, TPF unterstreicht, dass die wichtigsten Player (Besteller, Preisüberwacher) in die Thematik miteinbezogen werden müssen.

Michel Joye, TL erwähnt weiter, dass die Branche die Möglichkeit zur Preisregulation ergreifen sollte. Die Branche sollte beim Effort des Mobility Pricing mitmachen.

Ueli Stückelberger, VöV meint, dass der StAD zum Bau der Relationspreise Ja sagen sollte. Im Personenbeförderungsgesetz sind die Relationspreise z.T. bereits erlaubt und daher akzeptiert der Preisüberwacher diese auch.

Franz Kagerbauer, ZVV kann sein Einverständnis nur geben, wenn die Veränderungen über eine Zeitdauer angeschaut werden, und die Preise in dieser Zeit z.B. eingefroren (eine Art Schattenpreis) werden oder es eine Einnahmegarantie gibt.

Varianten «voll» / «light» - Preisdifferenzierung

- Will die Branche eine Preisdifferenzierung? Gäbe es nicht andere Instrumente zur Nutzerfinanzierung?
Die Einnahmen werden aus den Einzelfahrausweisen generiert. Dadurch können die Preise der Nachfrage angepasst werden und die Preisregulation hilft im Hintergrund.
- Wann soll die Umsetzung stattfinden?

Bernard Guillelmon hat eine Unterlage erhalten (siehe Beilage Problemfelder), in der die Varianten «voll» / «light» verglichen werden (Ampelsystem). In einer Sitzung im Lenkungsausschuss war die Ampel der Light-Variante grün und zwei Wochen später hat sich die Farbe auf orange geändert. Er

fragt sich, was so schnell zum Meinungsumschwung geführt hat. David Blatter, SBB sagt, dass von Anfang klar war, dass die Light-Variante die Anforderungen weniger erfüllt. Es ist eine Grundsatzfrage, wie die Branche das Pricing im öV handhaben möchte. Strecken mit unterschiedlichen Angeboten sollten anders entwickelt werden (deshalb Preisdifferenzierung nach Strecken). Durch die Preisregulation hat der Direkte Verkehr die Möglichkeit, die Tarifmassnahme festzulegen. Die Transportunternehmen können den Preisspielraum innerhalb der Tarifmassnahme individuell gestalten (lineare Erhöhung ihrer Strecken oder nur Teile davon).

Einfluss auf die Pauschalfahrausweise

- Wie sind die Auswirkungen auf die Pauschalfahrausweise?

Die Summe aus dem GA bleibt gleich. Es gibt eine Verschiebung der Einnahmen. Die Meinungen zur Prüfung der Auswirkungen sind unterschiedlich.

Stephan Brode, BLT sagt, dass der Einfluss der Preisdifferenzierung auf die Pauschalfahrausweise angeschaut werden müsse. Auch Daniel Schlatter, PAG teilt diese Meinung. Stefan Würzler, JB ergänzt, dass es zum Beispiel für den touristischen Verkehr wichtig ist, die Preise nur auf einer Linie zu erhöhen, damit auch Mehreinnahmen generiert werden können und dadurch weniger Abgeltung eingefordert werden muss. Die TU erhalten aber immer mehr Vorgaben und Reglemente, was dazu führt, dass mehr Stellen geschaffen werden müssen. Durch eine Preisdifferenzierung werden die TU einen Hebel erhalten, um die Ertragsseite zu steuern: Mehr Pricing - mehr Handlungsspielraum. Der Einfluss auf die Pauschalfahrausweise muss auch beachtet werden: Mit der Light-Variante würde die Preispflege über ch-direct / SBB laufen und bei der Voll-Variante könnten die TU ihre Preise selber pflegen und würden auch die Effekte gleich sehen.

Weitere Fragen

- Wie gehen wir mit der Situation um, dass das BAV gegen einen Systemwechsel ist? Können wir so überhaupt entscheiden?
- Der Preisüberwacher hat sensibel auf die Distanzzuschläge reagiert. Gab es in der Zwischenzeit Sondierungsgespräche?

Mit dem Preisüberwacher wurde abgemacht, dass erst wieder über die Distanzzuschläge diskutiert wird, bis die Relationspreise «gebaut» wurden. Der Preisüberwacher hat gesehen, dass mit dem neuen System die Haupt- und Nebenverkehrszeiten besser gesteuert werden können. Deshalb ist auch die Forderungen der Sparbillette zustande gekommen.

Weiteres Vorgehen

Die BLS, TPF, BLT, SOB haben schriftlich einen Antrag zu MIPSO erstellt. Franz Kagerbauer, ZVV stellt die Frage, ob - wenn zum Thema Einnahmesicherung eine gemeinsame Sicht entwickelt wird - nicht eine gemeinsame Stossrichtung formuliert werden und der Antrag der BLS, TPF, BLT, SOB nicht zurückgezogen werden könnte? Hans Amacker, RhB erwähnt, dass die Situation nicht neu ist und gemeinsam eine Lösung gefunden werden kann. Für ihn stehe einem Grundsatzentscheid nichts im Wege. Christoph Stucki, unireso schlägt vor, den Antrag von MIPSO so abzuändern, dass die saisonalen Preise und die Preisdifferenzierung nicht zulasten der RPV-TU gehen und dass das BAV davon überzeugt werden muss. Daniel Schlatter, PAG gibt einen technischen Hinweis bezüglich dem DaX-Moratorium: die Rohdaten müssen in die Planung aufgenommen werden, damit die Vertriebarkeit der Lösung sichergestellt werden kann. Zum heutigen Zeitpunkt können die Preise von PostAuto nämlich nicht betrieben werden. Für Bernard Guillelmon, BLS ist das Relationspreissystem für den Kunden schwierig und komplex. Falls das Relationspreissystem dennoch eingeführt wird, muss regulativ darauf geachtet werden, dass keine grösseren Ungleichheiten entstehen.

Entscheid

Der StAD

1. beschliesst die Umsetzung der Preisdifferenzierung nach Strecken und der Saisonalen Preise als Voll-Varianten per Dezember 2017 (*mit 7 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen angenommen*)
2. beauftragt ZPS mit der Umsetzung der Sortimentsmassnahmen und beschliesst damit bei ZPS eine Scope-Erweiterung ohne Erhöhung des Projekt-Rahmenkredits gemäss StAD-Entscheid vom 16.11.2012. Der StAD nimmt Kenntnis eines dadurch erhöhten Kostenrisikos.
3. beauftragt ch-direct und den DV-Mandatsinhaber bis zur Sitzung vom 29. Juni 2015, das BAV zu überzeugen, dass die saisonalen Preise und die Preisdifferenzierung nicht zu Lasten des RPV gehen.

Beilagen

- 04 MIPSO Antrag
- 04 MIPSO Beilage
- 04 MIPSO Antrag BLS Preisdifferenzierung
- 04 MIPSO Tischvorlage BLS

5. öV-Programm Investitionsplan und Programmorganisation

Beschrieb

War anfänglich die Zahl der im StAD behandelten Projekte noch überschaubar (2011 ZPS, 2012 öV-Karte), so stieg ab 2013 die Anzahl der Dossiers mit wechselseitigen Abhängigkeiten. Der StAD hat deshalb Ende 2014 eine Gesamtübersicht der Investitionsvorhaben im Bereich Preis, Sortiment und Vertrieb in Auftrag gegeben. Die Umsetzbarkeit aller Vorhaben in ihrer Gesamtheit im Hinblick auf Ressourcen und Timing ist aktuell noch nicht bestätigt – sie wird in den kommenden Monaten reviewt. Trotzdem benötigen die TU eine Planungsgrundlage. Mit der Genehmigung dieses Investitionsplans schafft der StAD diese Grundlage und definiert den Rahmen für konsistente Entscheide in den Einzelgeschäften wie MIPSO, ZPS, Kontrollservices und SwissPass 2.0. Er schafft zudem Planungssicherheit für die Transportunternehmen in den Offertverfahren gegenüber Kantonen und Bund. Zur Führung dieser Vorhaben wird vorgeschlagen, diese zusammen mit ZPS zu einem «Programm öV-Plattform» zu bündeln. Der StAD als Auftraggeber dimensioniert das Programm und verantwortet die strategischen Entscheide. Die operative Führung der enthaltenen Projekte wird einem gemeinsamen Lenkungsausschuss nach dem bewährten Muster des LA öV-Karte übertragen. Diese neue Steuerung soll ab Juni 2015 umgesetzt werden.

Diskussion

Grundsätzliches

Michel Joye, TL findet, dass es wichtig ist, dass die Branche eine Strategie / Vision hat auch was die Kundenmehrwerte betrifft. Stephan Brode, BLT hinterfragt die budgetierten Kosten für die «Sicherheit». Zudem möchte Stephan Brode, BLT, dass nicht nur die Investitionskosten aufgeführt werden, sondern auch die Wartungsbeträge (Kosten, die jedes Jahr anfallen). Anton Häne, SBB erläutert, dass versucht wurde, alle Kosten der Projekte zu schätzen aber er nicht im Stande sei, ganz genaue Kosten anzugeben, sondern nur Richtgrössen. Um die Systeme z.B. gegen Hackerangriffe zu schützen, liegen die Kosten eher im Bereich von CHF 5 Mio. als CHF 180'000.

Bernard Guillelmon, BLS ist mit der Zusammenstellung der Investitionen zufrieden, auch wenn er sich nicht sicher ist, ob all die Vorhaben bis 2018 realisiert werden können. Allerdings möchte er noch zwei Hinweise für die Governance festhalten:

1. Bei der Zusammenstellung der Governance sollen Mitarbeitende von TU angefragt werden statt Externe, um auch das Branchen-Know-how zu fördern, auszutauschen und zu sichern. Die Projektleiter sollen jeweils Pflichtenhefte erstellen und den TU verschicken.

2. Die Programmleitung sollte durch ch-direct ausgeschrieben werden, damit eine saubere Auswahl und dann Steuerung des Projekts gewährleistet werden kann.

Fragen

- Franz Kagerbauer, ZVV möchte wissen, ob die noch nicht ausfinanzierten Projekte in Höhe von CHF 22 Mio. über den ZPS-Schlüssel finanziert werden.
Ja, sie werden über den ZPS-Schlüssel finanziert.
- Hans Amacker, RhB möchte wissen, wer Key-Account Manager der Kundenmehrwerte wird? Es braucht jemanden, der sich um die Angelegenheiten kümmert.

Programmorganisation

Es ist vorgesehen, dass es für die öV-Projekte eine Programmleitung und einen Lenkungsausschuss braucht. Im nächsten Lenkungsausschuss öV-Karte soll diskutiert werden, wie die Zusammensetzung des LA aussieht und wie die gesamte Projektstruktur aufgebaut werden soll. Die Pflichtenhefte der Kommissionen sind nach wie vor gültig und werden durch diese Organisation nicht beeinflusst.

Von den StAD-Mitgliedern gibt es einige Vorschläge zur Organisation:

- StAD-Mitglieder sollen Anrecht auf Einsitz im LA haben (entweder alle, oder eine Vertretung durch eine Person). Wichtig ist, dass die Personen, welche dem Lenkungsausschuss beitreten, sich auch die Zeit nehmen für die Sitzungen und deren Vorbereitung.
- Die hierarchische Angliederung des Programmleiters sollte noch einmal diskutiert werden (Klärung der Linie).

Entscheid (einstimmig)

1. Der StAD nimmt zustimmend Kenntnis von «Investitionsprogramm öV-Plattform».
2. ch-direct wird beauftragt, den TU die zusätzlichen Investitions-Bedarfe im Umfang von ca. 26 Mio CHF zuhanden der Budgetplanung mitzuteilen (Investition, ohne Betriebskosten). Dabei gilt grundsätzlich für die Projekte der ZPS-Schlüssel (als Kostenschlüssel).
3. Der StAD beschliesst die Einführung einer Programmorganisation nach folgenden Grundsätzen:
 - a) Der StAD ist Auftraggeber für das Programm und lenkt es strategisch. Er legt die Ziele und den Investitionsrahmen fest und trifft strategische Entscheide im Programmverlauf. Er genehmigt neue Projekte zur Umsetzung.
 - b) Für die operative Steuerung der Projekte wird ein Lenkungsausschuss (LA) eingesetzt. Die Zusammensetzung erfolgt analog bestehendem LA öV-Karte, ergänzt mit einer Vertretung der SBB als Mandatsvertreterin.
 - c) Es wird eine Programmleitung eingesetzt, welche die Geschäfte z.H. des StAD zusammen mit den Projektleitungen und dem Lenkungsausschuss vorbereitet und an den StAD Bericht erstattet. Die Programmleitung wird von der SBB gestellt; sie muss vom StAD bestätigt werden.
 - d) Das Programm besteht perspektivisch aus den folgenden Projekten:
 - ZPS (erweitert)
 - SwissPass (Ausbauschritte)
 - E-Ticketing (Einführung nationaler Standard und Kontrollservice)
 - e) Bis zur nächsten StAD-Sitzung im April 2015 wird ein Vorschlag für die Programmleitung (inkl. Regelung seiner Rolle in Bezug zum LA und zu den Projekten), die Zusammensetzung des LA sowie das Verhältnis LA und Kommissionen unterbreitet.

Beilagen

05 öV-Programm Gesamtübersicht Investitionsplan Antrag

6. öV-Karte

6.1 öV-Karte 1.0 Infobericht

Beschrieb

Das Projekt öV-Karte ist auf Kurs und hat 2014 alle wichtigen Ziele und Meilensteine erreicht:

- Ausbildungen zum SwissPass seit 07. Januar 2015.
- Erste Version der Kontrollapplikation steht zur Verfügung.
- Das mit dem SwissPass verbundene Sortiment steht und die notwendigen Tarife werden angepasst.
- Es laufen die Schnittstellen-Entwicklungen im Bereich der Kundenmehrwerte zur Anbindung der Partner
- Der LA gab am 10.12.14 den Rollout der elektronischen Kontrolle frei.
- Am 24.02.15 war die Freigabe des Verkaufs von GA und HTA auf dem SwissPass.

Beilagen

06 öV-Karte 1.0 Info

6.2 Änderung Layout für Barcode (Tischvorlage)

Beschrieb

Antrag des LA «öV-Karte» vom 24.2.2015, Tischvorlage: Die schwarzen Barcodes auf rotem Hintergrund entsprechen definierten Spezifikationen und internationalen Normen. Es zeigt sich jedoch, dass die Lesbarkeit und Nutzbarkeit für Kunden der schwarzen Barcodes bei weissem Hintergrund deutlich besser sind als beim Kontrast rot - schwarz. Im Sinne der Kundenfreundlichkeit und besserer Lesbarkeit empfiehlt der LA öV-Karte daher, das Layout wie nachfolgend dargestellt zu ändern:



bisher genehmigtes Layout



neu geplantes Layout

Entscheid (einstimmig)

Der StAD:

1. Nimmt zur Kenntnis, dass das Einlesen schwarzer Barcodes auf weissem Hintergrund schneller und kundenfreundlicher funktioniert als auf rotem Hintergrund.
2. Genehmigt die vorgeschlagene Änderung des Layouts auf der Kartenrückseite.
3. Genehmigt den Ersatz von 750'000 bereits bedruckten SwissPass Karten und akzeptiert dadurch entstehende Mehrkosten von CHF 25'000.- bis CHF 50'000.-

Beilagen

06 öV-Karte 1.0 Info

6.3 öV-Karte 2.0 Projektierung und Beschluss Übergangsphase

Beschrieb

Am 1. August 2015 wird der SwissPass mit GA und Halbtaxabonnement lanciert. Um die Weiterentwicklung nach der Erst-Inbetriebnahme zu klären, hat der StAD am 30.4.2014 die «Projektierung öV-Karte 2.0» in Auftrag gegeben. Es ist aufzuzeigen, in welchen Schritten die weiteren öV-Abonnemente - Verbundabos, FVP, Streckenabos etc. - auf den SwissPass «aufgeschaltet» werden können. Am 26.11.2014 wurden in der ersten Lesung die erarbeiteten Schlüsselemente behandelt: Sortiment, Kontrolle, Erneuerung, Vertrieb und die geplante Roadmap bis 2018.

Diskussion

Bei der Projektierung geht es darum, zusätzliche Abonnemente auf die öV-Karte zu bringen. Heute ist angedacht, dass die Verbände eine Eintrittsgebühr bezahlen, um ihre Abos auf dem SwissPass zu verkaufen. Stephan Brode, BLT fragt, ob es diese Gebühr wirklich braucht? Auch Christoph Stucki, unireso argumentiert, dass es das Ziel der Branche sein muss, die Verbundsortimente auf dem SwissPass zu haben. Dafür noch zusätzliche Kosten zu verlangen, sei nicht angebracht. Michel Joye, TL unterstützt die Aussagen und ergänzt, dass der SwissPass eine neue Marke der Branche resp. für die Schweiz ist und es wichtig ist, dass die Abonnemente über den Swiss Pass angeboten werden.

- Bernard Guillelmon, BLS fragt, ob die Verbände ein NOVA-fähiges Vertriebssystem brauchen?
Ja, jede TU/Verbund, die ihre Abos über den SwissPass ausgeben wollen, brauche eine Schnittstelle zu NOVA.

Entscheid (einstimmig)

1. Der StAD nimmt zustimmend Kenntnis von den Projektierungsergebnissen gemäss Kapitel 2.
2. Der StAD genehmigt das Kostenmodell (ohne «Eintrittsgebühr», Kostenelement 4) für SwissPass 2.0 gemäss Kapitel 3.
3. ZPS wird beauftragt, den Umsetzungsauftrag nach Vorgabe der Beschlüsse oben auszuarbeiten und dem StAD am 29.6.2015 zur Genehmigung vorzulegen.
4. Der StAD genehmigt für die Übergangsphase bis zum Umsetzungsstart einen Kredit von CHF 550'000 CHF über das Budget ZPS (Akonto Projektauftrag ZPS).
5. Die Phase Projektierung wird damit abgeschlossen.
6. Antrag betr. Streichen der «Eintrittsgebühr» (Teil 4 des Kostenmodells): Der StAD entscheidet sich, dass im Kostenmodell auf die Umverteilung für die Verbände (Eintrittsgebühr für Verbände [Teil 4 des Kostenmodells]) verzichtet wird (*mit 10 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung*).

Beilagen

06 öV-Karte 2.0 Projektierung Antrag

7. ZPS finanzieller Abschluss Etappe 2

Beschrieb

Die Etappenziele ZPS konnten zu Gesamtkosten von CHF 15'226'533 bei einem bewilligten Phasenkredit von CHF 16'500'000 erreicht werden. Das entspricht einem Ausschöpfungsgrad des Phasenkredits von 92,3% respektive Minderkosten von 7,7%.

Entscheid (stillschweigend genehmigt)

Der Strategieausschuss Direkter Verkehr genehmigt den finanziellen Abschluss der Realisierungsetappe 2 (RE2) des Programms ZPS.

Beilagen

07 ZPS finanzieller Abschluss Etappe 2 Antrag

8. Grundsätze TAMA 2015/2016

Beschrieb

In der einvernehmlichen Regelung mit dem Preisüberwacher vom 4. August 2014 wurde festgehalten, dass die Branche eine oder zwei Tarifmassnahmen zur Deckung der Trassenpreissteigerung von MCHF 100 umsetzen darf. Die KMP empfiehlt einstimmig, aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage zurzeit keine TAMA im Dezember 2015 vorzusehen und dafür die Planung der TAMA 2016 in Angriff zu nehmen.

Diskussion

Ueli Stückelberger, VöV erklärt, dass der Ausschuss-VöV diskutiert hat, ob die Trassenpreiserhöhung aufgrund der Frankenstärke allenfalls verschoben oder gestaffelt werden kann. Der Vorstand wird an seiner Sitzung Anfang März über einen Antrag diskutieren. Pierre-André Meyrat, BAV ist über diese Information überhaupt nicht glücklich:

1. Das BAV kämpft seit Monaten darum, etwas zu erreichen. Die CHF 100 Mio. braucht es jährlich für die Infrastruktur bzw. den BIF.
2. Das Thema der Frankenstärke darf nicht dramatisiert werden. Es wird sich auch wieder einpendeln. Der Entscheid für die Trassenpreisanpassung muss im Juni 2015 gefällt werden und für das zweijährige Bestellverfahren braucht es einen Entscheid, denn er möchte nicht jedes Jahr mit den TU darüber neu diskutieren.

Bernard Guillelmon, BLS ist der Meinung, dass es unbestritten ist, dieses Jahr keine Tarifmassnahmen vorzunehmen. Bis Ende April 2015 müssen die Transportunternehmen ihre Offerten einreichen und daher braucht die Branche jedoch eine Zahl / eine Planungsgrundlage. Es könnte sich auch um eine Bandbreite handeln. Pierre-André Meyrat, BAV findet die Idee mit der Bandbreite sehr gut. Man könnte z.B. den TU empfehlen, in den Offerten für Dezember 2015 eine TAMA von 0% und für Dezember 2016 eine TAMA von 3% einzurechnen und wenn die effektive Tarifmassnahme zwischen 2-4% liegt, gäbe es keine Anpassungen in den Offerten. Wenn die TAMA tiefer als 2% bzw. höher als 4% ausfällt, müssen die Offerten mit dem BAV neu verhandelt werden.

Jeannine Pilloud, SBB sagt, dass sich der Preisüberwacher vorstellen kann, eine Preiserhöhung in zwei Stufen mitzutragen. Aufgrund der aktuellen Abstimmung zum Service Public, die wahrscheinlich Anfang nächsten Jahres zur Abstimmung kommt, wäre es nicht sehr schlau, einen allzu hohen Prozentsatz zu definieren – die PolitikerInnen würden diese Zahl dann gegen uns verwenden. Sie empfiehlt, sich Zeit zu nehmen und dann linear eine Art Verteilung der Tarifmassnahmen vorzunehmen. Vincent Ducrot, TPF meint, dass die RV-TU ihre Erhöhungen möglichst genau angeben müssen, damit sie am Schluss nicht Korrekturen der Offerte vornehmen müssen.

Entscheid (einstimmig)

- Der StAD nimmt die Ausgangslage und die Legitimation für die TAMA zur Kenntnis.
- Aufgrund der aktuellen Situation (Frankenstärke) fällt der StAD den TAMA-Entscheid in der April-Sitzung.
- Mit Schreiben von ch-direct wird den TU des RPV empfohlen, in die Offerten für Dezember 2015 eine TAMA von 0% und für Dezember 2016 eine TAMA von 3% einzurechnen. Weiter erfolgt der Hinweis, dass gemäss Rücksprache mit dem BAV keine rückwirkenden Anpassungen der Offerten erfolgen werde, wenn die effektive Tarifmassnahme per Dez 2016 zwischen 2-4% liegt. Wenn die TAMA darüber bzw. darunter ausfällt, müssen die Offerten mit dem BAV neu verhandelt werden.

Beilagen

08 TAMA 2015-2016 Grundsätze Antrag

9. Abend GA Beurteilungsraster

Beschrieb

Mit dem Abend-GA wird die Auslastung des öffentlichen Verkehrs in den Abendstunden (Nebenverkehrszeit) sowie die Gewinnung von neuen Kundinnen und Kunden im Freizeitverkehr angestrebt. Durch den Pilotversuch können Erkenntnisse zum Kundenverhalten (insb. Mobilität in der Nebenverkehrszeit) gewonnen und in die Überlegungen für neue Produkte einbezogen werden. Der StAD soll nun die Messkriterien und Learnings für den Pilotversuch genehmigen.

Entscheid (einstimmig angenommen)

- Der StAD beschliesst die Messkriterien und die Learnings zum Pilotversuch Generalabonnement für den Abend gemäss vorliegender Detaillierung.
- Werden die Messkriterien im Pilotversuch zum Abend-GA erfüllt, so erfolgt die Detailausarbeitung zur definitiven Einführung des Abend-GA mit entsprechender Abstimmung in der KMP.

Beilagen

09 TAMA Info Präsentation

10. Optimierung Verteilschlüssel GA (Härte-/Sonderfälle)

Beschrieb

Die Arbeitsgruppe Verteilschlüssel GA und die KMP haben die Sonder- und Härtefälle für die Optimierung des Verteilschlüssel GA diskutiert und legen dem StAD nun Anträge zum weiteren Vorgehen vor.

Diskussion

Vincent Ducrot, TPF macht sich Sorgen über die Thematik der Verteilschlüssel. Er hat ein mulmiges Gefühl, wie die Verteilung des Geldes funktioniert (Sonder-/Härtefälle). Gibt es noch eine Art «Reserve-Topf» um die Entschädigungen zu leisten? *Nein, es gibt keine Neben-Töpfe mehr, die helfen könnten.*

Die Schifffahrtsgesellschaften haben Kontakt mit Hans Amacker, RhB aufgenommen; Bezüglich Härtefälle haben diese keine grossen Erwartungen, aber in Bezug auf die Sonderfälle haben sie ihre Situation durchgerechnet und kamen zum Schluss, dass die Entschädigung mindestens im Umfang von CHF 6 Mio. sein muss. Die Transportunternehmen müssten einen minimalen Betrag von 4% vom «GA-Kuchen» aufwenden und die Gesellschaften wären zufrieden. Daniel Schlatter, PAG hingegen argumentiert, dass bis heute noch keine Gesellschaften aus dem GA-Anwendungsbereich ausgestiegen sind – also weshalb sollten Sondertöpfe kreiert werden? Bernard Guillelmon, BLS legt dar, dass die Schiffe im Kanton Bern defizitär arbeiten und auch keine Abgeltung erhalten. Sie haben also fast keine Möglichkeit, Einnahmen zu generieren. Stefan Würzler, JB entgegnet, dass die Thematik bei touristischen Transportunternehmen dasselbe wäre und diese dann auch mit Anliegen kommen könnten, was zu vermeiden ist Jeannine Pilloud, SBB warnt davor, dass - wenn die Schifffahrten und weitere finanziert werden - dass auch andere kommen und Geld wollen. Kundenorientiert gedacht, ist es für die Branche wichtig, dass die Schifffahrtsgesellschaften im GA-Anwendungsbereich drin sind. Der Schaden, wenn sie austreten, wäre höher als die Entschädigung von CHF 6 Mio. Vincent Ducrot, TPF bringt den Vorschlag, die Massnahmen zu koppeln; die Gesellschaften erhalten die Entschädigung und ch-direct beobachtet als Pilotversuch über drei Jahre die Auswirkungen.

Entscheid

Der StAD

- beschliesst die spezielle Behandlung von Sonderfällen gemäss Kriterien der Vorlage und entschädigt die in der Vorlage definierten Unternehmen mit einer jährlichen Entschädigung von CHF 6 Mio. pro Jahr, aber befristet auf drei Jahre (als Pilotversuch).
- ch-direct wird beauftragt, die Auswirkungen zu beobachten und nach drei Jahren dem StAD einen Antrag zur definitiven Einführung zu unterbreiten. *(mit 7 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung angenommen)*.
- streicht das Thema Härtefälle aus dem Branchen-Zielbild *(einstimmig angenommen)*.
- gewährt ch-direct ein Budget von CHF 50'000
- beschliesst, betreffend diese Beschlüsse keine Gesamtumfrage zu lancieren.

Beilagen

- 10 Optimierung Verteilschlüssel GA Antrag
- 10 Optimierung Verteilschlüssel GA Beilage 1 Bericht
- 10 Optimierung Verteilschlüssel GA Beilage 2 echte Härtefälle

11. Geschäftsordnung StAD

Beschrieb

Das Übereinkommen Ue510 regelt die Grundsätze der Zusammenarbeit in den DV-Gremien. Zum Innenverhältnis des StAD hingegen ist dort nichts festgehalten. In der Praxis zeigte sich, dass die Zusammenarbeit durch selbst auferlegte Regeln erleichtert werden könnte. In der Geschäftsordnung werden die Beschlüsse des StAD festgehalten zu Themen wie Stellvertretung, Stimmberechtigung der StAV-Vertreter, Anwesenheit von Sachverständigen an den StAD-Sitzungen, Versandtermine der Unterlagen sowie zur Art der Behandlung der Geschäfte (A- oder B-Geschäfte).

Entscheid (einstimmig)

Der StAD

- nimmt den vorliegenden Antrag zur Kenntnis;
- beschliesst, den StAV-Mitgliedern im StAD bei Anträgen zum Projekt öV-Karte 2.0 das Stimmrecht zu gewähren;
- genehmigt die Geschäftsordnung des StAD, wie in der Beilage zu diesem Antrag formuliert;
- bestätigt die Stellvertretungen bei BLT und StAV
- beauftragt ch-direct, die Geschäftsordnung des StAD als Beilage 1 dem Pflichtenheft des StAD (Anlage 2 des Übereinkommens Ue510) beizufügen.

Beilagen

- 11 Geschäftsordnung StAD Antrag
- 11 Geschäftsordnung StAD Beilage 1 Geschäftsordnung
- 11 Geschäftsordnung StAD Beilage 2 Deckblatt

12. Factsheet Chipkartenlösung der Niederlande

Beschrieb

Die **OV-chipkaart** (OV steht für *Openbaar Vervoer*, dt. *Öffentlicher Verkehr*) ist eine Karte für den elektronischen Zahlungsverkehr und die Regelung der Zugangsberechtigung für den öffentlichen Verkehr in den Niederlanden. An zugangsbeschränkten Bereichen in Zug- und Metrostationen dient die OV-chipkaart als Zugangsberechtigung für den temporären Aufenthalt in diesen Abschnitten. Das System der OV-chipkaart, produziert von Trans Link Sys-tems (TLS), basiert zum grössten Teil auf der in Hongkong eingesetzten Octopus-Karte. Ab 2005 begann nach einer Reihe von Versuchen die landesweite Einführung, die im Jahr 2012 flächendeckend abgeschlossen wurde.

Diskussion

Jeannine Pilloud, SBB ergänzt, dass der Kontrollprozess dieser Chipkartenlösung heute höhere Kosten aufweist als das System vorher und Urs Hanselmann, mobilis sagt, dass die Tram in der Chipkartenlösung nicht integriert sind, weil es nicht funktioniert.

Beilagen

12 Factsheet_oV-Chipkaart_NL

13. Jahresbericht der DV-Revisionsstelle

Beschrieb

Das Revisionsjahr zeigte eindrücklich, wie die DV-Revision als «Milizgruppe» an ihre Grenzen gelangt. Es gab zahlreiche kurzfristige Anfragen, die innert nützlicher Frist erledigt werden mussten, ohne dass das Tagesgeschäft darunter allzu stark leiden durfte. Insgesamt wurden 80 Revisionstage geleistet. Mittelfristig muss sich die Revisionsstelle Gedanken machen zur Nachfolgeplanung, da mehrere Revisoren in absehbarer Zeit pensioniert werden.

Entscheid

Der StAD nimmt den Bericht der Revisionsstelle zur Kenntnis.

Beilagen

13 Jahresbericht DV Revisionsstelle 2014 Info

14. Information Vorgehensskizze für eine koordinierte Neugestaltung der Tariflandschaft und des Vertriebssystems

Beschrieb

In den nächsten Jahren werden die ÖV-Karte und das ZPS eingeführt. Eine Vision zu BIBO / Check-In-Check-Out gibt es noch keine. Es ist nicht sicher, ob die Branche in die gleiche Richtung zieht. Michel Joye, Präsident VöV, legt dar, dass der Ausschuss VöV in seiner Klausur vom 21. Mai 2015 zusammen mit dem StAD die gemeinsame Vision diskutieren und ein Vorgehen für die Erarbeitung eines Zielbildes definieren möchte. Die StAD-Mitglieder werden in nächster Zeit eine Einladung erhalten. Die Klausur findet im Raum Bern statt. Für die Branche wäre es wichtig, dass möglichst alle Mitglieder an der Sitzung teilnehmen würden.

15. Information aus den DV-Kommissionen

Beilagen

15 DV-Kommissionen Information

16. Informationen von den Verbänden

Diskussion

Urs Hanselmann, mobilis wird ab der April 2015 Sitzung Mitglied im StAD (als Vertreter Verbände) sein. Christoph Stucki, unireso wird seine Stellvertretung übernehmen. Die grosse Arbeit von Christoph Stucki wird verdankt, er wird zu einem späteren Zeitpunkt gebührend verabschiedet werden.

Beilagen

16 Informationen aus den Verbänden

17. Varia und Themenspeicher

17.1 Varia

Diskussion

Die StAD-Mitglieder danken für die konstruktive Sitzung. Die Diskussionen waren wichtig und es ist gut zu sehen, dass der StAD funktioniert.

17.2 Themenspeicher

April 2015
TAMA 2015/2016
Grundlagenpapier zur Auslegeordnung DV-Branding
Echtzeitfahrplan (KKV)
öV-Plattform Anpassung Ue 510 (2. Lesung); inkl. Meccano bei den Verbänden
Skizzierung zum weiteren Vorgehen: <ul style="list-style-type: none">– Prüfung der Grundtarife des öV– Preise STS– Eliminierung Kannibalisierung– Freizeittarife RailAway
öV-Projekte Steuerung Grundsätze (Investitionsplan)
Juni 2015
öV-Karte 2.0: Projektauftrag
Governance 2020 Info
September 2015
ZPS: Auftrag Etappe 4 (1. Lesung)
Bericht Trusted Advisor
Abend GA Grundsatzentscheid betreffend Weiterführung
November 2015
ZPS: Auftrag Etappe 4 (2. Lesung)
Abend GA Grundsatzentscheid betreffend Weiterführung

Die Sitzung wird um 17.55 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll, 06. März 2015



Angela Liechti - Stab, ch-direct, Abteilung Preissysteme und Vertrieb, VöV

Pendenzenliste des Strategischen Ausschusses Direkter Verkehr (StAD)

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

03.03.15/ali