

---

# PROTOKOLL

---

## **Sitzung des Strategischen Ausschusses Direkter Verkehr (StAD)**

---

vom 29. Juni 2015, 13.45 – 15.50 Uhr

Verband öffentlicher Verkehr, Sitzungszimmer Jungfrau, Bern

---

**Mitglieder  
mit Stimmrecht**

Andreas Büttiker, BLT  
Vincent Ducrot, TPF (bis zu Traktandum 2)  
Bernard Guillelmon, BLS  
Michel Joye, TL  
Franz Kagerbauer, ZVV  
Urs Kessler, JB  
Jeannine Pilloud, SBB  
Daniel Schlatter, PAG

**Mitglieder  
teilweises Stimmrecht**

Roman Gattlen, Libero (Vertreter der Verbände, SR ZPS, öV-Karte)  
Regula Herrmann, BAV (bis zu Traktandum 2)  
Urs Hanselmann, mobilis (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)**

Mirjam Bütler, VöV-Vizedirektorin (bis zu Traktandum 2)  
Angela Liechti, VöV, ch-direct, Protokoll  
Thomas Burch, SBB  
Andreas Fuhrer, ZPS (für TR 4)  
Susanne Grün, ch-direct  
Anton Häne, Präsident KMP  
Ulrich Reinert, KKV (für TR 8 & 9)

**Entschuldigt:**

Pierre-André Meyrat, BAV  
Hans Amacker, RhB

**Nächste Sitzung**

1. September 2015, 13.45 – 17.45 Uhr

*Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, 3005 Bern  
Sitzungszimmer Jungfrau*

## Inhaltsverzeichnis

1.	Begrüssung und Genehmigung Protokoll 17. April 2015.....	1
1.1	<i>Begrüssung und Entschuldigungen.....</i>	1
1.2	<i>Genehmigung des Protokolls vom 17. April 2015.....</i>	1
1.3	<i>Traktandenliste.....</i>	1
1.4	<i>Anliegen ZVV.....</i>	1
4.	öV Programm.....	2
4.1	<i>öV-Karte 1.0: Statusbericht.....</i>	2
4.2	<i>SwissPass 2.0: Projektauftrag.....</i>	3
5.	Governance 2020.....	4
6.	Ue510.....	5
6.1	<i>Beschlussfassung in Kommissionen.....</i>	5
6.2	<i>Ergänzung Pflichtenheft DV-Mandat im Zusammenhang mit SwissPass.....</i>	6
7.	Genehmigung Jahresrechnung 2014, Forecast 2015, Budget 2016.....	6
8.	V580 - Grundnorm.....	7
9.	Bestätigung der Wahl für das Management-Board Kundeninformation.....	8
10.	MIPSO.....	9
11.	Information aus den DV-Kommissionen.....	9
12.	Informationen von den Verbänden.....	9
13.	Varia und Themenspeicher.....	10
13.1	<i>Varia.....</i>	10
13.2	<i>Themenspeicher.....</i>	10
	Pendenzenliste.....	1

# 1. Begrüssung und Genehmigung Protokoll 17. April 2015

## 1.1 Begrüssung und Entschuldigungen

Ueli Stückelberger, VöV, begrüsst die StAD-Mitglieder zur Sitzung. Heute steht auch die Gründung der öVPAG bevor und anschliessend findet bereits die erste Verwaltungsratssitzung öVPAG statt. Da Hans Amacker, RhB krankheitshalber ausfällt, wird Christian Florin die RhB bei der Firmengründung vertreten. Urs Kessler, JB, erwähnt, dass er die RhB heute im StAD «informell» vertreten wird.

## 1.2 Genehmigung des Protokolls vom 17. April 2015

### Entscheid

Der StAD genehmigt das Protokoll.

## 1.3 Traktandenliste

### Entscheid

Der StAD genehmigt die Traktandenliste.

## 1.4 Anliegen ZVV

Franz Kagerbauer, ZVV, liest dem StAD folgende persönliche Erklärung vor:

*«Egal ob am Netzwerkanlass der SBB vergangene Woche oder bei der Lektüre des Geschäftsberichts der SOB – ein Wort ist zurzeit in Mode beziehungsweise ein Problem ist so dringend, dass es alle anderen überstrahlt: Das Tarifchaos in der Schweiz. Begleitet wird das Tarifchaos von Begriffen wie «kundenunfreundlich», «abstrus» oder «unzeitgemäss». Und die Schuldigen sind schnell identifiziert: Die Verbände, die komplizierte und nicht kompatible Tarife schaffen, so dass Kunden anscheinend reihenweise verzweifeln. Wurzel des Übels sind gemäss dieser Anschauung letztlich die Kantone, die den Regionalverkehr zum grössten Teil und den Ortsverkehr komplett finanzieren und nur für ihre eigenen Interessen und Finanzen schauen. Aber lapidar gefragt: Kann man es den Kantonen verübeln, dass sie dafür sorgen, dass ihre knappen Mittel sinnvoll zum Nutzen der Bevölkerung eingesetzt werden?»*

*Verstehen Sie mich nicht falsch: Ich ergreife nicht Partei für komplizierte Tarife. Im Gegenteil: Der Zürcher Verkehrsverbund hat für den Kanton Zürich schon vor 25 Jahren ein einfaches Tarifsysteem geschaffen. Dieses wird täglich von 1.6 Millionen Einsteigern benutzt. Andere Verbände sind hinzugekommen und zusammen wickeln diese inzwischen ein Mehrfaches des Verkehrs des direkten Verkehrs ab. Die Zonentarife sind gerade in dichten Siedlungsgebieten auch die einzige sinnvolle Lösung, denn ansonsten müssten zig-tausende Einzelverbindungen und entsprechende Vias angeboten werden. Seit 12 Jahren setzen wir uns in der Region Zürich auch für die Verbindungen über die Verbundgrenzen ein mit den Z-Pass-Abonnementen. Ich streite nicht ab, dass es bei der Einführung des integralen Z-Pass vor 2 ½ Jahren leider unschöne Situationen gab. Doch wir arbeiten seither intensiv an Lösungen. Auch auf nationaler Ebene.*

*In der Arbeitsgruppe «DV/Verbände – Harmonisierung» sind alle relevanten Exponenten versammelt. Die wichtigsten Handlungsfelder wurden definiert und die Aufträge sind erteilt. Doch Harmonisierungen und Vereinfachungen sind oft mit hohen zusätzlichen Kosten verbunden. Es ist nun sehr einfach zu verlangen, dass man diese Kosten im Namen der Kundenfreundlichkeit einfach übernehmen muss, wenn man selbst nicht finanziell betroffen ist. Alleine die Aufhebung der Schnellzugsregelung innerhalb des Z-Pass würde eine Tarifierhöhung von 2 – 3 Prozent erfordern. Wohlgermerkt auch für die grosse Mehrheit der Fahrgäste, die nie über die Verbundgrenzen fährt. Dem kann beispielsweise die Anzahl Kundenreaktionen im Kundencenter der SBB entgegeng gehalten werden. 2014 gingen zu diesem Thema 35 Reaktionen ein von insgesamt 73'000.*

*Die Arbeit im Bereich Tarif ist noch nicht abgeschlossen, Verbesserungen sind möglich und nötig. Aber ich bin ganz klar der Meinung, dass der schweizerische öffentliche Verkehr kein Sanierungsfall ist. Die Lage ist nicht so prekär, dass das System unter diesen Problemen ächzt oder gar zu kollabieren droht. Daher ist es für mich auch unverständlich, weshalb die Branche selbst, dieses Thema in der Öffentlichkeit pflegt. Ich stelle fest, dass beispielsweise Frau Bundesrätin Leuthard bereits auf diesen Zug aufgesprungen ist. Ich sage Ihnen aber auch gleich, dass die Kantone hier eine andere Ansicht vertreten. Letztlich frage ich mich: Welchen Nutzen ziehen die Exponenten aus solchen Äusserungen und welche Ziele verfolgen sie? Man kann sich selbst und seine Unternehmung als dynamisch und modern präsentieren und erzielt kurzfristige PR- und Image-Erfolge. Doch dies*

*ist eine kurzfristige Betrachtungsweise. Denn solche Äusserungen zeichnen ein Bild einer uneinheitlichen und unorganisierten oder gar überforderten Branche und ich frage Sie alle: Wollen und brauchen wir das? Wollen wir den Eindruck erwecken, dass beispielsweise der Bund noch stärker regulatorisch eingreifen muss? Sind wir nicht in der Lage, die tatsächlich bestehenden Aufgaben gemeinsam zu lösen? Ohne populistische Schuldzuweisungen in der Öffentlichkeit?*

*Natürlich müssen wir in die Zukunft schauen, und es besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass wir uns im Idealfall in Richtung eines einfachen Systems «be in, be out» bewegen. Wer sich ernsthaft mit diesen Fragestellungen befasst, weiss aber auch, dass dies weder einfach, noch günstig noch schnell zu erreichen ist. Und vor allem muss auch hier im Idealfall eine Lösung für die gesamte Branche entwickelt werden.*

*Bis dahin sollten wir intern unsere Hausaufgaben machen und unser System da verbessern, wo den Fahrgästen wirklich der Schuh drückt. Und nicht nur dort, wo man sich in der Öffentlichkeit am besten profilieren kann. Der schweizerische öffentliche Verkehr ist kein Sanierungsfall, und deshalb müssen wir auch nicht nach aussen diesen Eindruck erwecken.»*

## **Diskussion**

Andreas Büttiker, BLT, fragt was das «Fass zum Überlaufen» gebracht hat? Für Franz Kagerbauer, ZVV, ist es zum einen der Geschäftsbericht der SOB und zum anderen die Ansprache von Andreas Meyer, SBB, beim Netzwerkanlass – die dortigen Schuldzuweisungen kann er einfach nicht mehr tolerieren. Jeannine Pilloud, SBB, erklärt, dass «wir» (die Branche) die Problematik zusammen angehen müssen. Das geht aber nicht von heute auf Morgen. Wir müssen die heutige Situation analysieren, schauen was daran richtig ist und was wir noch verbessern können. Bernard Guillelmon, BLS, ergänzt, dass alle ein Interesse an der Tarifproblematik haben – es ist also ein Branchenthema.

## **4. öV Programm**

### **4.1 öV-Karte 1.0: Statusbericht**

#### **Beschrieb**

Die Pionierkundenphase SwissPass und der schweizweite Verkauf sind erfolgreich gestartet! Seit 26. Mai 2015 werden über den Ticketshop und das CC Brig die ersten GA auf SwissPass verkauft. Seit 1. Juni 2015 wird der SwissPass elektronisch kontrolliert und seit dem 15. Juni 2015 ist der schweizweite Verkauf an allen Verkaufsstellen in Betrieb.

#### **Diskussion**

Daniel Schlatter, PAG, erläutert, dass Postauto nun doch bereit sein wird, am 01. August 2015 den SwissPass einzuführen/kontrollieren zu können. Bernard Guillelmon, BLS, ergänzt, dass Kontrollen nicht immer funktioniert haben, dass der SwissPass aber auf gutem Wege sei. Die Reportings des Projekts setze ihre Ampeln sehr oft auf «grün» (das Projekt ist guten Mutes). Nun ist er froh, dass sich das Projekt auf der Zielgeraden befindet. Urs Kessler, JB, sagt, dass viele touristische Unternehmen keinen grossen Nutzen im SwissPass sehen, aber dass dennoch viele mitmachten (ein gutes Zeichen für die Branche). Jeannine Pilloud, SBB, möchte, dass Daniel Schlatter, PAG, bezüglich «Publibike auf den SwissPass» dran bleibt.

#### **Entscheid**

Der StAD nimmt Kenntnis vom aktuellen Stand des Projektes öV-Karte 1.0.

#### **Beilagen**

04 öV Karte 1.0: Info

## 4.2 SwissPass 2.0: Projektauftrag

### Beschrieb

Am 1. August 2015 wird der SwissPass mit General- und Halbtaxabonnament lanciert. Möglichst bald sollen öV-Kundinnen und Kunden weitere Abonnemente mit dem SwissPass nutzen können. Hierzu dient das vorliegende Projekt «SwissPass 2.0».

### Diskussion

Jeannine Pilloud, SBB, möchte für die Arbeitsgruppe Harmonisierung DV/Verbünde einen Zeitplan, wann die Karte bei wem aufgeschaltet wird. Zudem möchte sie auf dem Zeitplan auch sehen, wann das Aufschalten der neuen Systeme und der Rückbau der Altsysteme geplant sind. Andreas Fuhrer, Projektleiter, wird dieses Anliegen im Lenkungsausschuss behandeln. Daniel Schlatter, PAG, macht sich Sorgen bezüglich den Kosten von CHF 7.9 Mio. An einer Sitzung mit sechs Kantonen und dem BAV wurde Postauto darauf hingewiesen, dass die Vertriebskosten sehr hoch sind. Er wünscht daher eine Übersicht weiterer noch aufkommender Kosten. Andreas Fuhrer, Projektleiter, erwähnt noch, dass Unternehmen NOVA-fähige Vertriebssysteme haben müssen, um den Anforderungen für den SwissPass gerecht zu werden (zum heutigen Zeitpunkt sind das die SBB und die Zugerland-Verkehrsbetriebe). Andreas Büttiker, BLT, möchte vom Projekt bezüglich offener Fragen und Anforderungen stets auf dem Laufenden gehalten werden.

Bernard Guillelmon, BLS, fragt, wer überhaupt noch Interesse am ClipAbo habe, ob dieses Abo wirklich umgesetzt werden solle oder ob damit nur ein paar «lokale Probleme» gelöst werden können? Für Andreas Büttiker, BLT, ist das Produkt beschlossen; aber es ist extrem teuer – dafür muss noch eine entsprechende Lösung gefunden werden. Urs Hanselmann, Verbünde, ergänzt, dass ClipAbo Potential mit sich bringt. Es soll eine Alternative zum GA bieten, um auch spezifischere Segmente ansprechen und dadurch höhere Erträge erwirtschaften zu können. Jeannine Pilloud, SBB, erklärt, dass im Zielbild die Produkte und Preise angeschaut respektive positioniert werden müssen. Es ist geplant dazu eine Arbeitsgruppe zu starten und diese Fragen zu klären. Bernard Guillelmon, BLS, weist weiter darauf hin mit der «Ankündigungspolitik» vorsichtig zu sein, was Jeannine Pilloud, SBB, so entgegennimmt. Weiter möchte Bernard Guillelmon, BLS, dass der Programmleiter (Andreas Fuhrer) bei der Vergabe der Projektleitungsstelle für den SwissPass 2.0 die richtige Person auswählt.

Michel Joye, TL, fragt ob es im Projekt zurzeit keine Risiken gibt? Andreas Fuhrer, Projektleiter, verneint die Frage. Es gäbe sicherlich kleinere Risiken, aber nicht markant hohe und wichtige. Weiter fragt Michel Joye, TL, welche Meinung die Seilbahnunternehmen in Bezug auf den SwissPass (Kundenmehrwerte) vertreten? Ueli Stückelberger, VöV, sagt, dass die Bandbreite bei den Seilbahnen enorm gross sei. Diese Bandbreite gehe von absoluter Begeisterung (z.B. Titlis) bis zu totaler Ablehnung (z.B. Verbier). Der SwissPass als solches sei nicht das Problem, hingegen die Höhe der Kommissionen. Urs Kessler, JB, ergänzt, dass sogar in seiner Region Divergenz herrsche. Aber eigentlich ist die Situation heute gut so, weil das Projekt bis zur Eröffnung der Skisaison Ende 2015 nicht für alle Unternehmen bereit wäre.

### Entscheid (einstimmig mit 9 Ja-Stimmen angenommen)

Der StAD

1. bestätigt die im Antrag definierten Kernaufgaben des Projekts SwissPass 2.0
2. genehmigt für die erste Realisierungsetappe einen Kredit von 7.9 MCHF (+/-10%). Die Verteilung der gemeinschaftlichen Projektkosten erfolgt gemäss StAD 26.02.15 nach dem ZPS-Kostenschlüssel.
3. beauftragt die Durchführung der Etappe 1 mit den Verbund-Referenzprojekten Unireso und Mobilis
4. Im Rahmen des Lenkungsausschusses «öV-Programme» werden folgen 2 Punkte behandelt:
  - Übersicht über die kommenden Kosten
  - Übersicht, wann welche «alten» Plattformen abgeschaltet werden sollen (Rückbau der Altsysteme).

### Beilagen

04 SwissPass 2.0: Antrag

## 5. Governance 2020

### Beschrieb

Die StAD Arbeitsgruppe «Grosse Governance 2020» hat in ihrer Sitzung vom 16. April 2015 das Zielbild 2020 definiert und die Migrationsschritte abgeleitet. ch-direct wurde beauftragt, dem StAD einen Antrag zu unterbreiten mit folgendem Inhalt: Zielbild, Migrationsplan, ch-direct als juristische Person (Phase 1), Auftrag an ch-direct Umsetzung Migration Phase 1 und weiteres Vorgehen zu Phase 2: «Konvergenz DV – Verbunde»

### Diskussion

Urs Hanselmann (Verbünde) erläutert, dass der Strategische Ausschuss der Verbünde über die Governance 2020 informiert wurde und die Reaktionen positiv/konstruktiv waren.

Nun wird die Arbeitsgruppe «Grosse Governance 2020» in einer ersten Phase die Statuten und Reglemente des Vereins vorbereiten und in einer zweiten Phase zusammen mit einem Kernteam die Ankerpunkte für die Phase 2 setzen. Die Verbünde werden dazu immer einbezogen.

Urs Kessler, JB, erwähnt zum einen, dass die touristischen Unternehmen zu wenig vertreten sind im Vorstand. Zum anderen möchte die RhB unbedingt einen Sitz im Vorstand. Bernard Guillelmon, BLS, und auch Andreas Büttiker, BLT, weisen darauf hin, mit solchen Wünschen vorsichtig zu sein. Wenn jemand einen Sitz verlangt und erhält, könnte dies dann jeder fordern und das sollte zwingend vermieden werden. Zudem soll der Vorstand identisch sein mit den stimmberechtigten StAD-Mitgliedern.

Urs Kessler, JB, sieht es als kritisch an, mit Paul Blumenthal in der 2. Phase weiterzuarbeiten (aufgrund all seiner Mandate und VR-Einsitze in anderen Unternehmen). Jeannine Pilloud, SBB, und Bernard Guillelmon, BLS, haben sich in der Arbeitsgruppe diese Frage auch gestellt. Sie werden eine Offerte bei Paul Blumenthal dennoch einholen aber auch andere Kandidatinnen und Kandidaten in Betracht ziehen. Sie fordern die StAD-Mitglieder auf, ihnen Namen von Personen zu nennen, die für ein solches Mandat in Frage kommen könnten.

Franz Kagerbauer, ZVV, erwähnt, dass die SBB, PAG und ZVV im Vereinsvorstand für gewisse Geschäfte ein Vetorecht erhalten. Das Thema Tarifffrage ist dabei aber nicht aufgeführt. Die Tarifffrage muss jedoch im Ue510 angeschaut und geregelt werden, da solche Entscheide weiterhin in den DV-Gremien und nicht im Vereinsvorstand gefällt werden. Das Anliegen von Franz Kagerbauer, ZVV, wird auf die Pendenzenliste aufgenommen.

Die Situation mit dem Verein ch-direct, dem DV, dem Vereinsvorstand und dem StAD ist eher komplex. Hier kurz ein Versuch, die Doppelstruktur aufzuzeigen: Da der Beitritt zum Verein freiwillig und nicht für alle am DV-Teilnehmenden verbindlich ist, müssen die Branchen-Geschäfte weiterhin im StAD (respektive in den Gremien gemäss Ue510) behandelt werden. Der Vorstand des Vereins ch-direct kümmert sich ausschliesslich um die vereinsinternen Aufgaben sowie um diejenigen DV-Aufgaben, die ihm von den zuständigen DV-Gremien übertragen werden; bestimmt darunter wird die Führung der Geschäftsstelle ch-direct sein. Der DV ist eine einfache Gesellschaft, die dank dem gesetzlichen Auftrag, umgesetzt im Übereinkommen 510, Verbindlichkeit für alle am DV-Teilnehmenden erreicht. Er ist aber keine juristische Person. Neu wird der Verein ch-direct zum «juristischen Mantel» des DV.

Bernard Guillelmon, BLS, weist vor der Beschlussfassung darauf hin, dass, wenn man die Enthaltungen bei Abstimmung im Vorstand nicht zählt, nach heutiger Regelung zum Beispiel bei einer Abstimmung mit 1 Ja und 8 Enthaltungen das Thema angenommen würde. Dies soll daher nochmals angeschaut werden. Der DV (Direkter Verkehr) ist eine einfache Gesellschaft, der Verein dann jedoch eine juristische Person. Er weist darauf hin, dass diesbezüglich die Problematik des Beschaffungsrechts angeschaut werden muss. Zudem soll in den Statuten des Vereins klar abgegrenzt werden, dass ch-direct für die operative Steuerung und der StAD für die strategische Steuerung verantwortlich ist.



### Entscheid (einstimmig mit 7 Ja-Stimmen angenommen)

Der StAD

1. nimmt das vorliegende Dokument zur Kenntnis;
2. beschliesst das Zielbild Governance 2020, den Migrationsplan sowie die Überführung von ch-direct in einen Verein gemäss Kapiteln 2 und 3 als Stossrichtung;
3. beauftragt die Geschäftsstelle ch-direct gemäss Kapitel 3, Kapitel 4 und Kapitel 6.1 mit der Umsetzung der Phase 1;
4. beauftragt
  - a. die StAD Arbeitsgruppe «Grosse Governance 2020» mit der Ausarbeitung des Projektauftrags der Phase 2.
  - b. ch-direct mit der Einholung einer Offerte bei Paul Blumenthal, die Aufwand und Kosten für die Phase 2 auflistet.

### Beilagen

- 05 Grosse Governance 2020 Phase 1 Antrag
- 05 Grosse Governance 2020 Phase 1 Beilage

## 6. Ue510

### 6.1 Beschlussfassung in Kommissionen

#### Beschrieb

Die in Ziffer 3.4.3 des Übereinkommens Ue510 festgehaltene Bestimmung zur Beschlussfassung lautet wie folgt: «Für die Beschlussfassung zählen alle anwesenden Stimmen. SBB und PostAuto können sich auch durch eine andere Person der jeweiligen TU vertreten lassen. Die Kommissionen entscheiden in jedem Fall mit einfachem Mehr der anwesenden Stimmen, vorbehältlich der Regelung in Ziffer 1.3.10 c (Sanktionen). Die oder der Vorsitzende stimmt mit und fällt bei Stimmgleichheit den Stichentscheid.» Diese Formulierung ist insofern unglücklich, als Stimmenthaltungen so immer wie eine ablehnende Stimme wirken. Dies ist in der Regel nicht das Ziel des betreffenden Mitglieds. Mit einer Enthaltung wird üblicherweise ausgedrückt, dass

- das so stimmende Mitglied vom Antrag nicht betroffen ist;
- der Antrag nicht vollständig den Vorstellungen des Mitglieds entspricht;
- der Antrag positive Elemente enthält, die eine Ablehnung nicht ratsam erscheinen lassen, aber auch negative Elemente vorhanden sind, die gegen eine Zustimmung sprechen;
- das Mitglied sowohl mit einer Zustimmung als auch mit einer Ablehnung des Antrags leben kann.

Mit der vorgeschlagenen Anpassung im Ue510 soll dies daher korrigiert werden.

### Entscheid (stillschweigend genehmigt)

Der StAD

1. nimmt das vorliegende Papier und die Haltungen der Kommissionen zur Kenntnis
2. genehmigt die Anpassung in Ziffer 3.4.3 (Beschlussfassung durch die Kommissionen) des Ue510, Absätze 1 (neu), 2 (alt 1) und 3 (alt 2), wie folgt:
3. **«Entscheidungsfähig sind die Kommissionen nur bei Anwesenheit der Mehrheit der stimmberechtigten Mitglieder.»**
4. Für die Beschlussfassung zählen alle **abgegebenen** Stimmen. **Enthaltungen werden nicht mitgezählt.** SBB und PostAuto können sich auch durch eine andere Person der jeweiligen TU vertreten lassen.
5. Die Kommissionen entscheiden in jedem Fall mit einfachem Mehr der **abgegebenen** Stimmen, vorbehältlich der Regelung in Ziffer 1.3.10 c (Sanktionen). Die oder der Vorsitzende stimmt mit und fällt bei Stimmgleichheit den Stichentscheid.»
6. beauftragt ch-direct mit der Durchführung der Gesamtumfrage bei allen am DV Teilnehmenden und mit dem Einholen der Genehmigung durch das BAV.

### Beilagen

- 06.1 Beschlussfassung in Kommissionen Antrag

## 6.2 Ergänzung Pflichtenheft DV-Mandat im Zusammenhang mit SwissPass

### Beschrieb

Mit der Einführung des SwissPass wird der Mandatsträger DV (SBB) neue A-Systeme betreiben. Das Pflichtenheft des Mandatsträgers DV wurde in den Sitzungen der KVP vom 20. März 2015 sowie der KMP vom 27. März 2015 entsprechend angepasst werden. Eine weitere Anpassung betreffend die Berechtigung des Zugriffs auf VIS-P wurde dabei beantragt und von der KVP am 12. Juni 2015 bereinigt. Das Pflichtenheft ist nun bereit für die Verabschiedung durch den StAD und die Gesamtheit der am DV Teilnehmenden.

### Diskussion

Bernard Guillelmon, BLS, weist darauf hin, dass die Trennung des DV-Mandat und der SBB sichergestellt werden soll. Also wenn das DV-Mandat zum Beispiel an Dritte weitergegeben werden soll, dass dies auch ermöglicht wird. Somit soll die SBB schauen, dass die Übertragbarkeit auf Drittfirmen im Vertrag sichergestellt wird (durch eine entsprechende Formulierung im Vertrag).

### Entscheid

Der StAD

1. genehmigt die Anpassung des Übereinkommens über die Organisation der Zusammenarbeit der am direkten nationalen Personenverkehr (DV) Teilnehmenden (Ue510), Anlage 9, Ergänzung in Ziffer 3.1.1, 3.2, 3.3 und 3.4 gemäss Kap. 3.
2. beauftragt ch-direct mit der Gesamtumfrage bei allen am DV Teilnehmenden und mit dem Einholen der Genehmigung durch das BAV.

### Beilagen

06.2 Pflichtenheft DV Mandat Ergänzung

06.2 Pflichtenheft DV Mandat Beilage

## 7. Genehmigung Jahresrechnung 2014, Forecast 2015, Budget 2016

### Beschrieb

Der StAD ist verantwortlich für die Genehmigung der Rechnung der Geschäftsstelle DV (Pflichtenheft DV, Ziffer 4.1). Nun liegt die Rechnung 2014 vor, die es abzunehmen gilt. Gleichzeitig legen wir Ihnen das Budget 2016 und den aktualisierten Stand des Budgets 2015 zur Genehmigung vor. Die Rechnung 2014 liegt rund CHF 70'000 über dem Budget. Dies ist vor allem mit der Umlagerung der Personalkosten von den Projekten auf die Geschäftsführungskosten (Mitarbeitende haben weniger für die Projekte gearbeitet) und die Mehrarbeit im Bereich der Tagungen zurückzuführen. Beim aktualisierten Budget 2015 wurden die vom StAD zwischenzeitlich genehmigten Kosten für den SwissPass 2.0 und das DV-Branding eingerechnet. Vor allem deshalb entsteht zum Budget 2015 eine Differenz in Höhe von CHF 700'000. Beim Budget 2016 können wir die Auswirkungen der möglichen Gründung von ch-direct zu einem Verein nicht abschätzen. Deshalb planen wir die Kosten in ähnlicher Grösse wie beim aktualisierten Budget 2015.

### Diskussion

Urs Kessler, JB, verweist auf das DV-Branding: Die Kosten von CHF 350'000 sind sehr hoch. Die Marke SBB werde unterschätzt und er fordert, dass, wenn so viel Geld in eine Untersuchung investiert wird und dann aber dabei rauskommt, dass das SBB-Logo sich am ehesten lohnt, dies auch akzeptiert und die Untersuchung endgültig abgeschlossen werde. Zudem ist er der Meinung, dass es öV-Branding statt DV-Branding heissen sollte.

Franz Kagerbauer, ZVV, weist darauf hin, dass die budgetieren CHF 250'000 für SwissPass 2.0 (Übergangsphase) bereits im 2014 finanziert wurde.



*Hinweis: Nach internen Abklärungen zeigte sich, dass dafür im Jahr CHF 153'000 anfielen und somit das Budget 2015 nicht mehr belastet wird und entsprechend korrigiert werden kann. Das neue Budget wird nachgeliefert.*

Andreas Büttiker, BLT, fragt, weshalb die Personalkosten um CHF 500'000 steigen (evtl. wäre ein separates Personalbudget sinnvoll). Markus Thut erklärt, dass zum einem im Bereich Tarifmanagement neue Stellen besetzt werden, die eine längere Zeit unbesetzt waren, dass neue Aufgaben in Bezug auf juristische Fragen auf uns zugekommen sind und dass die Aufgaben im Stab (insbesondere für Projekte) zugenommen haben. Zudem muss festgehalten werden, dass die Personalkosten über die Abteilung PV des VöV laufen und dann auf die Aufgaben von ch-direct abgegrenzt werden, was die klare Aufteilung erschwert. Da ch-direct nun ein Verein werden wird, können wir in Zukunft transparenter informieren.

### **Entscheid stillschweigend genehmigt**

Der StAD

1. genehmigt die Rechnung Geschäftsführungskosten DV 2014
2. genehmigt das aktualisierte Budget (Forecast 1) der Geschäftsführungskosten DV 2015
3. genehmigt das Budget der Geschäftsführungskosten DV 2016
4. beauftragt ch-direct mit der Schlussabrechnung der Geschäftsführungskosten DV 2014 und der Infrastrukturkosten der Ombudsstelle zulasten der am DV Teilnehmenden.
5. nimmt die Zusammenstellung aller voraussichtlichen DV-Kosten zur Kenntnis.

### **Beilagen**

- 07 Geschäftsführungskosten DV Antrag
- 07 Budget 2016 Beilage 1
- 07 Budget 2014 Beilage 2
- 07 Budget 2015 Beilage 3

## **8. V580 - Grundnorm**

### **Beschrieb**

Die Kommission Kundeninformation Verkehr (KKV) hat die Grundnorm der V580 (Vorschrift über Standards der Kundeninformation im öffentlichen Verkehr) erarbeitet und legt diese dem StAD zur Abnahme vor. Zusätzlich wurde mit den Symbolen, Piktogrammen und der Signaletik ein erstes Produkt erstellt, welches ebenfalls zur Abnahme unterbreitet wird. Die Inhalte der entsprechenden Kapitel wurden im Rahmen einer informellen Vernehmlassung (via Fachgruppe Betrieb sowie DV-Newsletter) der Branche unterbreitet und das Feedback wurde eingebunden. Das Ziel der V580 besteht darin, die Kundeninformation im öffentlichen Verkehr mittelfristig einheitlich und zielgruppengerecht über die gesamte Reisekette hinaus auszugestalten. Die Grundnorm und das erste Kapitel sollen Anfang August auf der Website des VöV publiziert werden und weitere Kapitel werden laufend hinzugefügt.

### **Diskussion**

Ueli Stückelberger, VöV, gratuliert Ueli Reinert zur neuen Rolle als Präsident der KKV.

Michel Joye, TL, fragt, welche Kompetenzen der StAD bezüglich der Vorschriften inne hat? Ueli Stückelberger antwortet, dass alle Vorschriften in der Kompetenz des StAD liegen, aber dass sie auch Aufgaben delegieren kann. Die einzelnen Produkte - in diesem Fall die Signaletik und Piktogramme - gehören in die Kompetenz der Kommission.

Andreas Büttiker, BLT, weist darauf hin, dass die Arbeit nicht im Alleingang gemacht werden soll – sondern immer auch zusammen mit der KIT, da die elektronischen Mittel immer mehr in Einsatz kommen. Ueli Reinert erwähnt, dass periodische Treffen stattfinden und dass auch Vertreter der KIT Einsitz in der KKV haben und somit die Ergebnisse regelmässig mitbekommen und weitergeben können.

Bernard Guillelmon, BLS, weist darauf hin, die Eskalationsmöglichkeiten noch aufzuführen. Was passiert, wenn sich die Kommission nicht einigt? Welche Möglichkeiten hat ein Mitglied?

### **Entscheid**

Der StAD

1. nimmt die dem Antrag beiliegenden Bestandteile der V580 (Grundnorm, Kapitel Signaletik, Symbole und Piktogramme) zur Kenntnis;
2. setzt die unterbreiteten Bestandteile der V580 in Kraft, damit diese per Anfang August von der KKV als Website publiziert werden können.
3. erteilt der KKV die Kompetenz, weitere Produkte der V580 eigenständig in Kraft zu setzen.

### **Beilagen**

- 08 V580 Antrag
- 08 V580 Grundnorm
- 08 V580 Symbole und Piktogramme

## **9. Bestätigung der Wahl für das Management-Board Kundeninformation**

### **Beschrieb**

Seit dem Jahr 2007 bestellt der Bund eine Kundeninformationsplattform im Rahmen der Leistungsvereinbarung bei SBB Infrastruktur als übergeordnete Aufgabe gemäss Artikel 36 des Eisenbahngesetzes (Systemführerschaft). Diese und andere Systemführerschaften werden künftig unter dem Titel Systemführerschaft «Kundeninformation» im Rahmen der LV 17-20 bestellt. Der Bestellumfang, die Rechte und Pflichten der Auftragnehmerin sowie der Einbezug der Branche werden in einem Systemführerschaftsvertrag zwischen SBB Infrastruktur und dem BAV festgelegt. Um die wesentlichen Inhalte dieses Vertrages im Sinne der Branche umzusetzen, wird ein Management-Board eingesetzt, das als Steuerungsgremium fungieren soll. Dieses Gremium wird aus neun stimmberechtigten Mitgliedern und mehreren beobachtenden Mitgliedern bestehen. Diese neun Sitze werden auf Wunsch des BAV zu gleichen Teilen durch den VöV/ch-direct, das BAV sowie SBB Infrastruktur besetzt.

Die Kommission Kundeninformation Verkehr (KKV) hat an ihrer Sitzung vom 29. Mai 2015 die Wahl der Mitglieder des Management Boards vorgenommen und dabei im Namen des VöV/ch-direct folgende drei Unternehmen gewählt:

- Zürcher Verkehrsverbund ZVV
- Transports publics de la région lausannoise tl
- Jungfraubahn JB

Das Bundesamt für Verkehr wird die drei Unternehmen, die es zu berücksichtigen gedenkt, in den nächsten Tagen kontaktieren und diese ernennen, sofern der StAD die Wahl der KKV bestätigt.

### **Entscheid (einstimmig genehmigt)**

Der StAD

1. Die KKV beantragt, dass der StAD die Wahl mit den drei erwähnten Vertretern bestätigt.

### **Beilagen**

- 09 Besetzung Management Board Antrag
- 09 Schreiben Management Board BAV

## 10. MIPSO

### Beschrieb

Anton Häne, SBB, erläutert die nächsten Schritte von MIPSO:

		Zeitpunkt				
Handlungsfeld		2014	2015	2016	2017	2018
Allg. Preiserhöhung		✓Δ	✓X		Δ	
Abonnemente	ClipAbo mit Abofinder	✓▲	→	Δ Pilot Léman	→	▲
	PLUS	✓▲	→		→	▲
	Pilot Abend GA (Preisüberwacher)	✓▲	→	Δ		
	SwissPass		GA Halbtax ▲		▲	▲
Einzelbillette	Fortführung Sparbillette	✓▲	→		→	▲ Sparbillette 2.0
	Preisdifferenzierung nach Strecken		✓▲	→	→	▲
	Saisonale Preise		✓▲	→	→	▲
	9-Uhr-Karte für 29 CHF (Preisüberwacher)		▲	→	Δ	▲
	Kontingentierte Tageskarten			▲	→	▲ Abschaffung 9-Uhr-Karte und Rabatt Multi-Tageskarte

▲ Beschluss (StAD)    ✓ StAD-Beschluss gefällt    Δ Termin Einführung    ▲ Termin Aufhebung    ▲ Termin Einführung, bedingt ZPS    ▲ Termin Einführung, bedingt öV-Karte 2.0

### Diskussion

Ueli Stückelberger, VöV, hatte ein Treffen bei den Kantonen (KKdöV) am 29. Mai 2015. Er hat dort über MIPSO und den StAD-Beschluss betr. Relationspreise informiert. Die öV-Chefbeamten haben die Informationen ohne grosse Bemerkungen entgegengenommen.

Bernard Guillelmon, BLS, weist darauf hin, dass das Projekt «Zielbild Tarif- und Vertriebslandschaft» immer mit MIPSO zusammen die Ergebnisse koordinieren muss.

### Beilagen

10 Information zum Stand MIPSO (Präsentation)

## 11. Information aus den DV-Kommissionen

### Beschrieb

Die Informationen der DV-Gremien finden sich im Anhang.

### Beilagen

11 DV-Kommissionen Information

## 12. Informationen von den Verbänden

### Beschrieb

Die Informationen von den Verbänden finden sich im Anhang.

### Beilagen

12 Informationen von den Verbänden

## 13. Varia und Themenspeicher

### 13.1 Varia

Bernard Guillelmon, BLS, weist darauf hin, dass zum Thema Sparbillett «Service Après-vente» viele Kundenfragen eingehen bezüglich der Rückerstattung der Billette. Das Konzept der Sparbillette konnte den Kundinnen und Kunden offenbar noch nicht genügend vermittelt werden.

Anton Häne, SBB, informiert, dass Auswertungen bezüglich des Abend-GA im StAD vom September 2015 behandelt werden. Mit dem Preisüberwacher wurde die einvernehmliche Regelung angeschaut – da ist man auf Kurs - ausser bei den Sparbilletten; da ist man sich bezüglich der Menge und der Höhe der gewährten Rabatte noch nicht einig (4'500 Sparbillette werden aktuell verkauft).

### 13.2 Themenspeicher

September 2015
ZPS: - Auftrag Etappe 4 (1. Lesung) - Bericht Trusted Advisor (Ernst Boos)
Abend GA Grundsatzentscheid betreffend Weiterführung (oder Nov.)
Grosse Governance 2020: - Vereinsgründung (Statuten, SLA) inkl. Wahl der Organe - Budget (Business Case)
November 2015
VöV-Ausschuss und StAD – gemeinsame Sitzung
Info Zwischenbericht Stand gemeinsame Erarbeitung Zielbild Vereinfachung Tarif- und Vertriebslandschaft (zusammen mit VöV-Ausschuss)
StAD-Sitzung
ZPS: Auftrag Etappe 4 (2. Lesung)
Abend GA Grundsatzentscheid betreffend Weiterführung
Grosse Governance 2020: - Anpassung Übereinkommen 510 (ch-direct als Verein)
2016
Abschlussbericht öV-Karte 1.0

Die Sitzung wird um 15.50 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll,  
03. Juli 2015



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

## Pendenzenliste

<i>Datum</i>	<i>Auftraggeber</i>	<i>Geschäft/Thema</i>	<i>Massnahme/Ziel (Beschreibung)</i>	<i>Auftragnehmer/ Zuständigkeit (Organisation)</i>	<i>Termin (erledigt bis)</i>	<i>Status</i>
25.04.2013	StAD	Entschädigung MA	Entschädigung von Personen, die an Projekten / in Arbeitsgruppen mitarbeiten (Antrag von D. Schlatter)	ch-direct	pendent	In Arbeit
25.04.2013	StAD	Wettbewerbsrechlichkeit	Prüfung der Wettbewerbsrechlichkeit in Bezug auf die Eigentums-gesellschaft (F. Kagerbauer)	VöV	pendent	offen
14.03.2014	StAD	SVS	regelmässige Info	SBB	pendent	offen
29.06.2015	StAD	Governance 2020	Ue 510: Überprüfung Veto-Rechte betr. Tarife (ZW-Anliegen)	ch-direct	pendent	offen