



BAV, 6. März 2013

Grundlagen der Preisdifferenzierung im öffentlichen Verkehr

Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 10.3713, Bieri

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-03-25/116

A) Auftrag / Inhalt des Postulats

Mit dem Postulat 10.3713 (Bieri) wurde der Bundesrat am 28. September 2010 eingeladen, einen Bericht über mögliche Verbesserungen im Preissystem des öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen. Mit Antwort vom 24. November 2010 beantragte der Bundesrat die Annahme des Postulates. Das vom Ständerat am 16. Dezember 2010 überwiesene Postulat lautet wie folgt:

"Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, wie die Kosten-und-Nutzen-Transparenz im Preissystem des öffentlichen Verkehrs (Personenverkehr) verbessert werden kann. Dabei ist insbesondere die Einführung eines E-Ticketing-Systems zu untersuchen."



B) Ausgangslage / Zuständigkeiten im Tarifsysteem¹

In der Schweiz sind die Transportunternehmen (TU) zuständig für die Gestaltung und Festlegung der Tarife des öffentlichen Verkehrs (öV). Der Bund beeinflusst den Tarifprozess über verschiedene Kanäle.

Die Eckwerte für die Rolle des Bundes und dessen Einflussmöglichkeiten bei der Tarifgestaltung sind rechtlich im neuen Personenbeförderungsgesetz (in Kraft seit 1. Januar 2010), im Eisenbahngesetz und in verschiedenen Verordnungen verankert.

1. Rechtliche Grundlage

Die gesetzlichen Vorgaben im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) und in der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) sowie in der Abgeltungsverordnung (ARPV; SR 745.16) regeln u.a. generell die Tarifgestaltung im öffentlichen Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Der Bund macht damit zentrale Vorgaben für die Ausgestaltung der schweizweiten öV-Tarife: die Tarifpflicht der Transportunternehmen mit konzessionierten Linien, die gleiche Anwendung der Tarife für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage (Art. 15 PBG), einen einzigen Transportvertrag für die ganze Reise (sogenannter Direkter Verkehr, Art. 16 PBG), Tarifverbünde (Art. 17 PBG), sowie Tarifierleichterungen und deren Entschädigung durch die Besteller (Art. 28 Abs. 4 PBG, Art. 31 ARPV). Eisenbahngesetz und Netzzugangsverordnung regeln sodann u.a. die Entgelte für die Benutzung der Infrastruktur, die sogenannten Trassenpreise.

In der gesetzlich vorgegebenen Rollenverteilung hat der Bund und als zuständige Stelle das Bundesamt für Verkehr (BAV) zunächst eine Aufsichtsfunktion. Es überwacht die Bildung des Direkten Verkehrs (DV) und genehmigt dessen Organisation. Die Rolle des BAV bei der Tarifgestaltung ist zurückhaltend formuliert. Sie fokussiert auf die Tarifintegration und die Tarifgleichheit. Das BAV kommt zum Zug, wenn das Personenbeförderungsgesetz nicht eingehalten wird. Wird z.B. kein durchgehender Transportvertrag angeboten, kann ihn das BAV verfügen (Art. 17 Abs. 4 PBG). Bei der Ausgestaltung der Tarife (Sortiment, Preisdifferenzierungen, Preisniveau) haben die TU eine erhebliche Autonomie.

Mit der Überarbeitung von Artikel 15 PBG, welcher per 1. Juli 2013 in Kraft tritt, wurden aber die Leitplanken für die Tarifierung konkretisiert. So haben sich die Tarife nach dem Umfang und der Qualität der Leistung und nach den Kosten des Angebots zu richten. Sie sollen der Erzielung angemessener Erträge dienen. Auch können die Unternehmen Tarife so gestalten, dass Nachfragespitzen gedämpft sowie die Auslastung der Fahrzeuge und der Infrastruktur geglättet wird, wobei Fahrausweise zum Regeltarif unabhängig von Tageszeit und Verkehrsmittelkategorie gültig sein müssen.

¹ Quelle INFRAS, EVALUATION TARIFGESTALTUNG IM PERSONENVERKEHR, Schlussbericht, 29. März 2010



2. Tariflandschaft und ihre Player

Der Bund, namentlich das UVEK (BAV und Generalsekretariat), das EFD und das WBF, beeinflusst in unterschiedlichen Rollen direkt oder indirekt die Tarifgestaltung im Personenverkehr. Er wirkt als Aufsichtsbehörde (Einhaltung der Gesetze), Regulator (Trassenvergabe, Trassenpreise), Besteller (abgeltungsberechtigter Regionalverkehr), Eigner der SBB und Preisüberwacher.

Die heutige Tariflandschaft ist geprägt von zwei Entwicklungen: derjenigen des Direkten Verkehrs im Rahmen der Vorgaben der Bundesgesetze und der Entwicklung der Verbünde mit Einfluss der Kantone als Besteller. Im Direkten Verkehr legen die TU innerhalb eines gewissen Spielraums ihre Tarife selbst fest. Die weiteren Tarifbildungsparameter (z.B. Rabatte, Aufpreis 1. Klasse), die Tarifbestimmungen (z.B. Altersgrenzen, Gültigkeit) und das Sortiment (z.B. Einzelfahrausweise, Abonnemente) werden gemeinsam festgelegt und weiterentwickelt. Die Tarifautonomie liegt bei den TU.

In den rund 20 Tarifverbänden der Schweiz gilt mit Ausnahme des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) für Fahrausweise das Prinzip von „Raum und Zeit“. Im Fahrausweis inbegriffen ist in der Regel die Benutzung sämtlicher Verkehrsmittel in definierten Zonen. Im Unterschied zum Direkten Verkehr können die TU in den Verbänden die Tarife nicht alleine festlegen. Preisniveau und Sortiment werden gemeinsam von den TU und den Kantonen (Besteller des Regional- und Ortsverkehrs) festgelegt. Eine Ausnahme bildet der Zürcher Verkehrsverbund. Hier entscheidet der Kanton alleine über die Tarife. Weil die Einzugsgebiete der Pendelnden zunehmend die Verbundgrenzen sprengen, wächst der Bedarf nach verbundübergreifenden Ticketlösungen. Erstmals in der Schweiz wurde dafür in der Metropolitanregion Zürich mit dem Z-Pass eine Lösung auf der Basis von "Raum und Zeit" gefunden. Ähnliche Entwicklungen sind im Gang zwischen Genf und Lausanne, im Raum Basel (trinationaler Tarifverbund) und im Raum Ostschweiz / Vorarlberg. Zudem ist die Branche aktuell daran, eine Lösung auf der Basis von "Strecke und Zone" zu erarbeiten.

Die heutige Tariflandschaft ist heterogen. Der Direkte Verkehr und die Tarifverbände sind nur punktuell miteinander verbunden. Wer mit Einzelbilletten reist, braucht deshalb oftmals mehrere Fahrausweise und wird mit unterschiedlichen Tarifbestimmungen konfrontiert. Davon nicht betroffen sind die Fahrgäste, die einen schweizweit gültigen Pauschalfahrausweis (GA oder Tageskarte) besitzen. Die ungenügende Tarifintegration und das Bedürfnis des Fernverkehrs und des touristischen Verkehrs nach stark differenzierten Tarifen waren ausschlaggebend für den Start des Projektes „Zukünftiges Preissystem öV Schweiz“ im Jahr 2008. Ziel ist es, die heutige Tariflandschaft für den Fahrgast einfacher zu gestalten und gleichzeitig die Gestaltungsräume der Akteure beim Sortiment und den Preisen zu vergrößern. Die Entwicklung in der Tariflandschaft geht europaweit in Richtung stärkere Preisdifferenzierungen mit dem Ziel, im Wettbewerb gegenüber den Airlines zu bestehen, die Nachfrage zu steuern oder die Zahlungsbereitschaft abzuschöpfen. Letzteres Ziel ist zentrales Thema der deutschen Verbände.



3. Tarifgestaltung

Die Preise im Einzelreiseverkehr haben sich in den letzten zehn Jahren parallel zur Teuerung entwickelt. In den 10 Jahren vom 1. Januar 2001 bis vor dem Fahrplanwechsel Anfang Dezember 2010 waren Teuerung (8,7 %) und Erhöhung der Normalpreise (beide Klassen 8,5 %) nahe beieinander. Beim Halbtax-Abonnement (HTA) stieg einzig das 2-Jährige HTA stärker an. Der Rest blieb unverändert und der günstigste Preis pro Jahr stieg auch nur um 5 %. Die GA hingegen stiegen etwas über die Teuerung um 10 % (2. Klasse) resp. 11 % (1. Klasse).

Mit der für das Fahrplanjahr 2011 getroffenen Tarifmassnahme wurde der Rabatt auf Retourbilletten abgeschafft, dafür der Einzelfahrpreis mit 2 % nur moderat erhöht.

Wird die Tarifmassnahme für 2011 bei der Betrachtung über die Kostenentwicklung einbezogen (11 Jahre: 2001 - vor Fahrplanwechsel Anfang Dezember 2011) so wirkt sich der relativ starke (und vom Markt problemlos verkraftete) Aufschlag von 2011 beim HTA deutlich aus und macht beim am schwächsten verkauften Typ – dem 2-Jahres-HTA – 35 % aus; bei 1-Jahres-HTA dagegen 10 %, bei 3-Jahres-HTA sind es 14 % und beim günstigsten Preis pro Jahr sind es 21 %. Das GA verteuerte sich während diesen 11 Jahren dagegen um 18 % (2. Klasse) resp. 17 % (1. Klasse). Diese differenzierten Preiserhöhungen erfolgten auch im Dezember 2012.

Datum/Jahr	HTA 1 Jahr	HTA 2 Jahre	HTA 3 Jahre	abon. HTA
01.01.2001	CHF 150	CHF 222		
01.05.2002	CHF 150	CHF 250	CHF 350	
01.05.2008	CHF 150	CHF 250	CHF 350	CHF 135
12.12.2010	CHF 165	CHF 300	CHF 400	CHF 135
09.12.2012	CHF 175	CHF 330	CHF 450	CHF 150

Ein Drittel der Erträge im schweizerischen Personenverkehr von 4.3 Milliarden Franken (2008) stammen aus den Einzelfahrausweisen des Direkten Verkehrs, ein Drittel aus schweizweit gültigen Pauschalfahrausweisen (GA, HTA, Tageskarten etc.) und ein Drittel aus Verbundfahrausweisen. Die Möglichkeiten der TU, ihre Einnahmen über die Tarife zu beeinflussen, variiert je nach Herkunft der Einnahmen. Die Einnahmen aus den Verbänden z.B. basieren auf jeweils konsumbasierten und bezüglich anzuwendenden Personenkilometern und Teilfahrten vereinbarten Verteilschlüsseln und sind abhängig von den Verbundtarifen. Diese werden innerhalb der Verbände von den beteiligten Akteuren gemeinsam bestimmt. Der Einfluss der einzelnen TU ist beschränkt. Ähnlich verhält es sich bei den Einnahmen aus den Pauschalfahrausweisen (GA, HTA, Tageskarten). Sie werden ebenfalls gemäss einem Verteilschlüssel aufgeteilt. Die Preise legen die daran beteiligten TU gemeinsam fest. Direkter Einfluss besteht dagegen bei der Festlegung der Preise für die Streckenfahrausweise im Direkten Verkehr, wobei deren Erhöhung jeweils mit dem Preisüberwacher ausgehandelt werden.



Bei der Ausgestaltung der Tarife ergeben sich in der Praxis verschiedene Zielkonflikte zwischen den Akteuren:

- Verursachergerechte Preise versus einfaches System mit Pauschalpreisen: Eine starke Differenzierung der Preise ermöglicht eine hohe Abschöpfung von Zahlungsbereitschaften sowie eine verursachergerechte Ausgestaltung der Preise. Eine solche Differenzierung läuft Gefahr, dass das Preissystem intransparent und schwer nachvollziehbar wird. Ein einfaches Preissystem mit vorwiegend Pauschalpreisen stellt den anderen Rand des Spektrums dar. Ein solches System bevorzugt aber wiederum die Vielfahrer, was aus Optik der Preisfairness fraglich ist. Studien zeigen, dass komplexe Preissysteme einen negativen Einfluss auf Kundenzufriedenheit und Kundenbindung haben, dass diesem Effekt mit einer klaren Kommunikation jedoch entgegen gewirkt werden kann. Die Einstellung gegenüber Preisdifferenzierungselementen ist abhängig von der Flexibilität der Fahrgäste: Insbesondere Pendelnde sind wenig flexibel; es besteht die Gefahr, dass Stammkunden verloren gehen.
- Preiserhöhung auf qualitativ hochwertigen Strecken versus Verlagerung auf andere Verkehrsträger: Eine Preisdifferenzierung mit verursachergerechter Preisanlastung muss auch bezüglich der Modal-Split-Wirkung betrachtet werden: Die Preiselastizitäten machen deutlich, dass bei einem übermässigen Anstieg des öV-Preises unter anderem ein Wechsel auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erwarten ist.
- Verbesserung des Modal-Split mit günstigen Tarifen und hohen Anreizen in Spitzenzeiten versus Anlastung der Grenzkosten: Mit günstigen Tarifen kann ein Anreiz gesetzt werden, auf den öV umzusteigen. Diese Anreize können z.B. auf Pendelnde, Freizeitreisende oder bestimmte Strecken ausgerichtet werden. Bei einer solchen Zielsetzung für die Preisgestaltung ist es allerdings schwierig, einen kostendeckenden Betrieb zu ermöglichen, weil die Grenzkosten vor allem im Spitzenverkehr mit einem hohen Anteil an Pendelnden hoch sind.

Integrationsansätze: Der Direkte Verkehr und die Tarifverbände sind punktuell miteinander verknüpft durch sogenannte City-Tickets. Darin enthalten sind neben der Reise von A nach B wahlweise sämtliche Verkehrsmittel in der Stadtzone am Start und/oder am Ziel der Reise. City-Tickets werden derzeit ausgegeben für die wichtigsten Städte der Schweiz (rund 40 Destinationen mit steigender Tendenz). Nebst dem City-Ticket gibt es auch das InterAbo, welches den Direkten Verkehr und die Tarifverbände punktuell miteinander verknüpft. Dabei handelt es sich um Monats- oder Jahreskarten, bei denen an eine DV-Strecke auf einer oder beiden Seiten Verbundzonen angehängt werden. Die angebotenen Relationen werden dabei bilateral ausgehandelt; es gibt keinen „Automatismus“ bei dieser Art von Abonnementen.

Es gibt aber auch einige Unternehmen des Ortsverkehrs oder des touristischen Verkehrs, die weder im DV noch in einem Tarifverbund sind. Sie beteiligen sich nicht an den durchgehenden Fahrausweisen und setzen ihre Tarife nach eigenem Ermessen fest.

Insgesamt ist die heutige Tariflandschaft heterogen. Wer mit einem GA oder einer Tageskarte reist, spürt meist nichts davon. Auf speziellen Linien im Berggebiet und bei Nachtlinien sind bisweilen auch für Reisende mit Pauschalfahrausweisen Zuschläge zu entrichten. Reisende mit Pauschalfahrausweisen sind grösstenteils sehr zufrieden mit deren Einsatzmöglichkeiten. Andere



Reisende benötigen oftmals mehrere Fahrausweise und sind mit unterschiedlichen Tarifbestimmungen konfrontiert, weil:

- es nicht möglich ist, an alle öV-Haltepunkte in der Schweiz mit nur einem einzigen Fahrausweis zu reisen;
- sich die Benutzungsregeln für die Tickets im DV resp. in den Verbänden grundsätzlich und zwischen den verschiedenen Verbänden in einzelnen Punkten unterscheiden;
- es nur für ca. 40 Städte City-Tickets gibt, mit welchen die Verkehrsmittel in der Start- und Zielstadt sowie auf der dazwischenliegenden Strecke gültig sind.

4. Stärken und Schwächen des Tarifsystems Schweiz

In Bezug auf die allgemeinen Ziele des heutigen Tarifsystems Schweiz (Benutzerfreundlichkeit, Transparenz, Kohärenz, Gleichbehandlung) lassen sich folgende Stärken und Schwächen ausmachen:

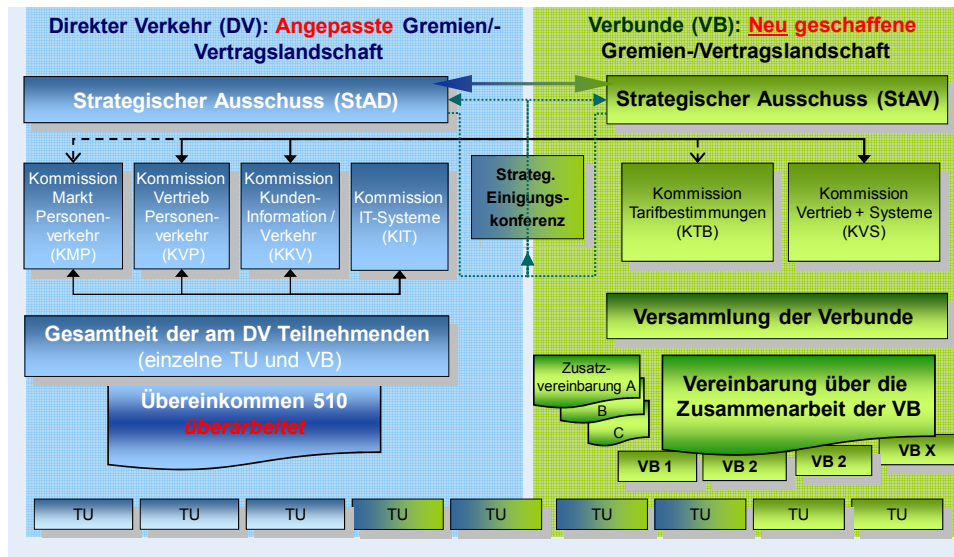
- Das Tarifsystem ist insbesondere mit dem Direkten Verkehr und den Pauschalfahrausweisen sehr benutzerfreundlich und kann als eigentliche USP (unique selling proposition, Aushängeschild) der Schweiz bezeichnet werden.
- Mit der Entwicklung der Verbände hat sich eine zweite Tarifebene entwickelt, die innerhalb der Verbundgebiete einen hohen Komfort bietet, jedoch unterschiedlich harmonisiert ist und nun zu Schnittstellenproblemen führt. Die fehlende Harmonisierung bezüglich Tarifbestimmungen und Fahrausweissortiment und die zahlreichen Schnittstellen zum DV und zu benachbarten Tarifverbänden schränken die Kundenfreundlichkeit indes ein.
- Eine Tariffifferenzierung ist wenig ausgeprägt. Tendenziell wird bei Angebotserweiterungen (Qualitätssteigerungen) die Zahlungsbereitschaft der Kunden nicht abgeschöpft. Insbesondere die Pauschalfahrausweise weisen eine unterdurchschnittliche Ertragskraft aus. Deren generelle Erhöhung löst aber das Ertragsproblem des öV noch nicht. Gerade Kunden, welche primär den Komfort von Pauschalangeboten schätzen, würden als erstes abspringen. Für solche Kunden ist die Branche daran, Alternativen zu entwickeln. Diese sollten ca. ab 2015 eingeführt werden.

5. Organisatorische Weiterentwicklung DV und Verbände

Der Direkte Verkehr und die Tarifverbände überschneiden sich immer mehr. Daher besteht ein Bedarf nach einer Abstimmung der Tarifpolitik. Dazu erforderlich ist ein strategisches Gremium, in dem schweizweit alle Verkehrssparten, die TU und die Besteller repräsentativ vertreten sind. Zu diesem Zweck haben die Tarifverbände im Januar 2012 ein übergeordnetes Gremium in Form eines strategischen Ausschusses Verbände (StAV) gegründet. Darin sind auch der Bund (vertreten durch das BAV) und die Gesamtheit der Kantone mit je einem Mitglied vertreten. Bund und Kantone sind neu bei Beschlüssen stimmberechtigt (je eine Stimme), die im Zusammenhang mit Artikel 28 des Personenbeförderungsgesetzes stehen. Gleiches wurde auf Seiten DV aufgegleist und die bisherige Organisation überarbeitet. Die konstituierende Sitzung des strategischen Ausschusses des Direkten Verkehrs (StAD) fand am 6. April 2011 statt.



Organisation DV und Verbünde



Übergreifende Themen werden nun von beiden Gremien gemeinsam angegangen. Der StAD wird präsiert von Ueli Stückelberger, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV). Die stimmberechtigten Mitglieder werden (mit Ausnahme von SBB und PostAuto, die ihre Vertreter selbst bestimmen), durch den Vorstand VöV gewählt.²

Der StAV wird präsiert von Christoph Stucki, Président Communauté tarifaire intégrale de Genève (unireso). Die stimmberechtigten Mitglieder werden durch die Versammlung der Verbünde gewählt³, mit Ausnahme der beiden Vertreter von SBB und PostAuto, welche in mehr als 2/3 aller Verbünde der Schweiz beteiligt sind.

² Aktuell setzt sich der StAD wie folgt zusammen: Hans Amacker, Direktor Rhätische Bahn AG; Vincent Ducrot, Directeur Transports publics fribourgeois SA; Bernard Guillemon, Vorsitzender der Geschäftsleitung BLS AG; Michel Joye, Directeur Transports publics de la région lausannoise SA; Franz Kagerbauer, Direktor Zürcher Verkehrsverbund ZVV; Fernando Lehner, Vorsitzender der Geschäftsleitung Matterhorn Gotthard Bahn; Jeannine Pilloud, Leiterin Personenverkehr SBB AG; Daniel Schlatter, Mitglied der Geschäftsleitung PostAuto Schweiz AG; Norbert Schmassmann, Direktor Verkehrsbetriebe Luzern AG. Zu diesen 9 Stimmberechtigten kommen noch die beschränkt (je nach Geschäft) stimmberechtigten Mitglieder: Andreas Büttiker, Leiter Tarifverbund Nordwestschweiz; Pierre-André Meyrat, Stv. Direktor Bundesamt für Verkehr; Christoph Stucki, Président Communauté tarifaire intégrale de Genève und die nicht stimmberechtigten Mitglieder Ueli Stückelberger, Direktor VöV (Präsident StAD) sowie Markus Thut, Geschäftsführer DV.

³ Aktuell setzt sich der StAV wie folgt zusammen: Ernst Boos, Vorsitzender Ostwind (Thurbo); Andreas Büttiker, Leiter TNW (BLT); Anna Barbara Remund, Leiterin Regionalverkehr SBB AG; André Burri, Mitglied der Geschäftsleitung PostAuto Schweiz AG; Roman Gattlen, Leiter Marketing libero (BERNMOBIL); Urs Hanselmann, Direktor Mobilis; Albrecht Strohbach, Leiter Passepartout (Verkehrsverbund Luzern); Christoph Stucki, Präsident unireso; Severin Rangosch, Präsident A-Welle (BDWM); Lukas Tenger, Leiter Marketing Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Zu diesen 10 Stimmberechtigten kommen noch die beschränkt (je nach Geschäft) stimmberechtigten Mitglieder dazu: Regula Herrmann, Sektionschefin Personenverkehr BAV; Stephan Herzog, Vertreter KKDöV und das nicht stimmberechtigte Mitglied Markus Thut, VöV.



C) Aktuelle Projekte

6. Zukünftiges Preissystem öV Schweiz (ZPS)⁴

Brancheninterne Diskussionen zur Reform des heutigen, historisch gewachsenen und relativ unflexiblen öV-Systems werden seit 2007 geführt. Dabei hat sich gezeigt, dass nicht nur die Methode für die Preisberechnung der Einzelbillette überarbeitet werden muss, sondern auch die öV-Vertriebs- und Verkaufsinfrastruktur nicht mehr modernen Anforderungen entspricht.

Das Programm ZPS des VöV umfasst drei komplementäre Ziele:

- technische Ablösung und intelligente Erneuerung der gemeinsamen Verkaufs- und Vertriebsinfrastruktur (öV-Plattform);
- Umsetzung der in Art. 16 PBG verankerten Forderung nach einer nahtlosen Verknüpfung des Direkten Verkehrs mit dem Nah- resp. Ortsverkehr nach der Vision "eine Reise, ein Ticket".
- Einführung einer flexibleren, angebotsorientierten Preisbildung für den Direkten Verkehr.

6.1. öV-Plattform

Die zentralen Preis- und Vertriebssysteme sind in den 1990er Jahren entstanden, damals mit dem Ziel, Billette an jedem Schalter zu drucken. Sie sind ausgerichtet auf den bedienten Verkauf, ein einfaches Sortiment sowie auf die visuelle Billettkontrolle. Seither hat sich vieles verändert. Die Methode zur Berechnung der Distanzpreise steht in der Kritik. In den Mobilitätsräumen haben sich Zonensysteme etabliert, die mit dem Streckennetz verknüpft werden müssen. Und fast 20 Jahre Weiterentwicklungen «vom Schalter bis zum Handy» haben eine komplexe Vertriebslandschaft hervorgebracht. Das Ende des Lebenszyklus ist erreicht und eine baldige Ablösung ist zwingend. Das Programm dient also in erster Linie der langfristigen Sicherstellung des durchgängigen öV-Vertriebs. Die Mittel dazu sind vorwiegend technischer Natur, speziell also IT-Entwicklungen. Die öV-Plattform ist das Kernstück von ZPS, die Vertriebsdrehzscheibe des öV Schweiz. Sie löst die Altsysteme ab und umfasst alle Module, die für den Vertrieb von existenzieller Bedeutung sind: öV-Netz, öV-Sortiment, öV-Tarife, Kunde, Abrechnung und (durch das Programm öV-Karte realisiert) Kontrollservice. Die öV-Plattform soll jedoch so „offen“ gebaut werden, dass allfällige Sortimentsänderungen in den nächsten Jahren einfacher als mit dem heutigen System umgesetzt werden können. Zudem werden neue Schnittstellen angeboten (NOVA-Schnittstelle), die den Transportunternehmen erlauben, über eigene Backend- und Verkaufssysteme direkt auf die gemeinsame Plattform zuzugreifen. Diese Plattform wird nach heutigem Stand der Planung im Jahr 2017 abgeschlossen sein. Sie wird als „Gemeinsames Eigentum“ durch eine Eigentümergesellschaft betrieben. Eigentümer sind direkt oder indirekt alle am DV teilnehmenden Transportunternehmen und Verbände. Dies hat der StAD im November 2012 nochmals bestätigt. Auftraggeber werden die strategischen Organe des Direkten Verkehrs und

⁴ Quellen: - Tagung VöV: Schritte in die öV-Zukunft: Ein Blick auf die zentralen Preis- und Vertriebsprojekte des öffentlichen Verkehrs, 14. Dezember 2011;
- Programmbericht des VöV per Januar 2012 über ZPS



gegebenenfalls der Verbände sein. Die Rechtsform ist noch in Evaluation, ebenso die genaue Ausgestaltung der benötigten Gremien. Hingegen ist schon jetzt klar, dass die öV-Plattform durch den StAD gesteuert wird, Geschäftsstelle der öV-Plattform die Geschäftsstelle des Direkten Verkehrs (beim VöV) sein wird und dass die SBB als Auftragnehmerin die öV-Plattform betreiben wird.

"Eine Reise, ein Ticket"

Die Mobilitätsbedürfnisse der öV-Kunden machen vor Verbundgrenzen nicht Halt. Um der im Personenbeförderungsgesetz verankerten Vision "eine Reise, ein Ticket" vollständig gerecht zu werden, müssen die Tarifsysteme der Verbände und des Direkten Verkehrs verknüpft werden. Damit soll von jeder beliebigen Haltestelle der Schweiz zu jeder anderen ein einziger Fahrausweis angeboten werden. Eine erste Beschreibung des Modells zur Strecke-Zone-Verknüpfung liegt vor und wird mit den öV-Partnern abgestimmt. Damit aus Sicht der Kundschaft möglichst rasch erste Fortschritte erzielt werden können, wurde als erste Etappe eine auf dem heutigen City-Ticket beruhende, weiterentwickelte Lösung entworfen. So sollen per Fahrplanwechsel Dezember 2013 die heute rund 40 City-Ticket-Destinationen verdoppelt und die Preisbildung optimiert werden.

6.2. Angebotsorientierte Preise (Relationspreise)

Die herkömmliche Preisbildung im öffentlichen Verkehr Schweiz beruht auf Distanzen und Preistabellen. Eine zusätzliche Steuerungsmöglichkeit ist die Erhöhung der Distanzen, das heisst die Schaffung von sogenannten Tarifikilometern, welche höher angesetzt werden als die effektiven Kilometer oder es wird bei den Verbänden eine zusätzliche Zone eingeschoben.

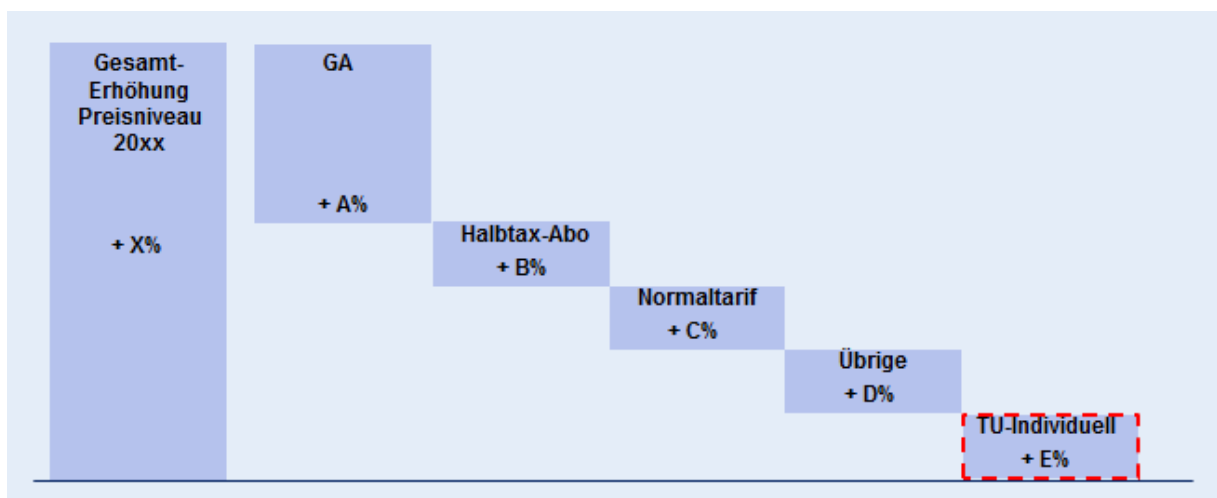
Demgegenüber soll bei angebotsorientierten Preisen grundsätzlich jede Strecke (Relation) mit einem marktbezogenen Preis versehen werden. Das heisst, bei einer hohen Nachfrage und einem guten Angebot soll ein hoher Preis erhoben werden können. Dies gegenüber der heutigen Regelung, wonach die Distanzen rechnerisch zusätzlich erhöht werden können, um damit einen höheren Preis zu erheben.

Diese angebotsorientierten Preise wirken nur dort, wo Mehrnutzen oder -kosten und die entsprechende Nachfrage entstehen. Die beiden Grundsätze „offenes System“ (keine "zugsgebundenen" Fahrausweise, das heisst die Fahrausweise sind gültig für alle Züge des Fernverkehrs und des Regionalverkehrs auf der entsprechenden Relation ohne vorab eine Anmeldung zu tätigen) und „keine Reservationspflicht“ sollen beibehalten werden. Jedes Transportunternehmen gestaltet im Rahmen der gemeinsamen Regeln die Preise ihres Netzes selbst. Bei Fahrten über mehrere Transportunternehmen kommen fixe Verknüpfungsregeln zur Anwendung. Diese stellen sicher, dass analog der heutigen Distanzdegression ein gewisser Mengenrabatt für längere Strecken zur Anwendung kommt. Ebenfalls fix geregelt bleibt die Verteilung der Einnahmen aus Fahrausweisen, welche über das Netz mehrerer Transportunternehmen führen. Verbände bleiben beim Zonenpreissystem.

„Preisregulation“, Prozess und Regeln für die gemeinsame Preisentwicklung:



In einem ersten Schritt entscheidet der Strategische Ausschuss des Direkten Verkehrs (StAD) über die prozentuale Anpassung des Preisniveaus. In einem zweiten Schritt wird die vorgegebene Summe den einzelnen Sortimentsbestandteile des Direkten Verkehrs zugeschrieben. Dazu gehören zum Beispiel das GA und das Halbtax-Abonnement. Ein Teil der Gesamterhöhung kann den Transportunternehmen für individuelle Massnahmen zugeteilt werden. Die individuellen Anpassungen können die Unternehmen, unter Berücksichtigung einiger Vorgaben, auf ihren Strecken (Relationen) aufteilen und dabei zum Beispiel Angebotsverbesserungen auf dieser Strecke berücksichtigen. Gemäss Einschätzung BAV wird dies wohl nur auf Strecken mit grosser Nachfrage wie bei Linien des Fernverkehrs oder bei einigen touristischen Angeboten Anwendung finden.



Quelle: VöV

Der StAD hat im Februar 2013 beschlossen, die Einführung solcher angebotsbezogener Preise auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Damit sollen die anstehenden Arbeiten für das ZPS priorisiert und entschlackt werden. Zudem soll die Zeit genutzt werden, um vertiefere Abklärungen über allfällige Auswirkungen solcher angebotsbezogener Preise zu tätigen.

6.3. Kosten und Finanzierung ZPS⁵

Da mit ZPS die heutigen Kernsysteme (PRISMA) abgelöst werden, werden die Kosten anhand der entsprechenden Kostenverteilungsschlüssel auf den Ertragsanteilen, die jedes Unternehmen über PRISMA zugeschrieben erhält, den TU zugeordnet und somit auch den Sparten resp. den Verbänden:

⁵ Quelle: Schreiben VöV vom 27. September 2012 an das BAV betr. Vorgesuch gemäss Art. 10 und 28 ARPV betreffend die Finanzierung der öV-Programme «Zukünftiges Preissystem ÖV Schweiz (ZPS)» und «öV-Karte»



Typ/Sparte	Summe von Kosten ZPS
Fernverkehr (FV)	42'377'044
Ortsverkehr	1'272'585
regionaler Personenverkehr (RPV)	16'574'572
touristischer Verkehr	1'757'817
Verbünde	22'017'982
Gesamtergebnis	84'000'000
RPV inkl. Verbundanteile, geschätzt	23'914'000

Die Anteile Regional- und Fernverkehr werden in der Summe höher sein als auf der Zusammenstellung ausgewiesen, da ein beträchtlicher Teil der den Verbänden belasteten Kosten ebenfalls auf Unternehmen des Regional- und des Fernverkehrs fällt. Da die internen Verteilschlüssel der Verbände zurzeit nicht bekannt sind, wird in vorgängiger Liste der Anteil des Regionalverkehrs in der Summe aber auf rund einen Drittel der ausgewiesenen Verbundanteile geschätzt. Der Anteil Fernverkehr ist ebenfalls geschätzt. Mit «touristisch» wird vorliegend der RPV ohne Erschliessungsfunktion gemeint.

Die Kosten für das Grobkonzept ZPS werden gemäss aktueller Planung⁶ 11,7 Millionen Franken und die Kosten der Umsetzung für den Zeitraum 2013 bis 2017 auf 84 Millionen Franken geschätzt, gesamthaft also nur noch 95,7 Millionen Franken bei einer Planungsunsicherheit von +/- 10 %.

ZPS ist primär ein technisches Ablöseprojekt. Die jährlich wiederkehrenden Kosten bewegen sich in etwa in der heutigen Grössenordnung von geschätzten 13 bis 15 Millionen Franken. Trotzdem sollen die kommerziellen Möglichkeiten, die sich daraus ergeben, natürlich auch zu Erlössteigerungen genutzt werden (speziell «1 Reise, 1 Ticket» und Relationspreise). Erste Abklärungen ergeben ein Potenzial an Mehreinnahmen von jährlich 65 bis 90 Millionen Franken. Die spezifischen Applikationen würden sich demnach bereits nach drei Jahren rechnen.

⁶ Quelle: Zukünftiges Preissystem öV Schweiz (ZPS), öV-Plattform Bericht Grobkonzept, VöV, Dezember 2012



D) Elektronisches Ticketing

7. Easy-ride

Schon vor einigen Jahren (2001) befasste sich die öV-Branche mit dem Thema Einführung eines elektronischen Ticketings unter dem Namen "easy ride". Es ging darum, die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen berührungsfrei zu registrieren, die Daten per Funk an die Zentrale zu übermitteln und dann auf Grund der gefahrenen Kilometer mit Bahn, Schiff, Bus und Tram eine monatliche Rechnung zu erstellen. Ziel war es, dass die Reisenden nicht mehr zwingend an einen Bahnschalter oder einen Automaten müssen, bevor sie in ein öffentliches Verkehrsmittel steigen (GA-Komfort ohne GA).

Die Lösung „easy ride“ wurde dann als zu teuer und technisch kaum machbar nicht mehr weiterverfolgt. Die Arbeiten wurden 2004/2005 eingestellt.

8. öV-Karte⁷

8.1. Wie funktioniert die öV-Karte

Die SBB haben unter dem Arbeitstitel öV-Karte einen erneuten Anlauf zur möglichen Einführung eines elektronischen Ticketings genommen. Mit der sogenannten öV-Karte sollen einerseits Erträge aus den General- und Halbtax- sowie Verbundabonnementen nachhaltig gesteigert und andererseits den Kunden einen einfacheren, barrierefreien Zugang zum öV-System angeboten werden. Zudem realisiert das Programm öV-Karte das Modul Kontrollservice, das als wichtiger Teil in das ZPS (vgl. oben) übernommen werden wird. Die öV-Abonnemente, wie HTA und GA sowie Verbundabonnemente sollen mit einem elektronischen Chip⁸ ausgestattet werden, vergleichbar mit Mobility, Skipässen oder Kreditkarte. Die Karte muss nicht mehr jährlich ersetzt werden, sondern wird zur abonnierten "Mitgliederkarte" des öV und soll sich automatisch erneuern.

Die Kontrolle der Abonnemente erfolgt elektronisch mit einem industrieüblichen Lesegerät mit welchem das Kontrollpersonal erkennt, ob der Kunde ein gültiges Abonnement besitzt. Das Lesegerät verbindet sich in kurzen Perioden mit einem zentralen Kontrollservice. Die RFID-Technologie wird bereits heute bei einigen Verbänden eingesetzt. Die Kontrolle wird mit der öV-Karte zwar elektronisch möglich werden, doch bildet die öV-Karte erst einen Zwischenschritt zu einem umfassenden elektronischen Ticketing.

⁷ Quelle: Unterlagen SBB zuhanden StAD-Sitzung vom 14. Februar 2013 sowie Stellungnahme VöV vom 19. November 2012 im Rahmen der Anhörung zum vorliegenden Bericht.

⁸ RFID; Basis: ISO 14443-2,-3,-4 (Kommunikation) und ISO 7816-2,-3 (Sicherheit)



Ziele der öV-Karte:

- Steigerung der Erlöseinnahmen durch nahtlose Erneuerung bei GA und HTA
- Einführung eines schweizweiten, einheitlichen Standards
- Steigerung der Kundenattraktivität durch das Anbieten eines sukzessiven, erweiterbaren Kundenmehrwertprogramms mittels eines Marktplatzes (analog zum App Store von Apple)

Die öV-Karte ist ein erster wichtiger Schritt hin zu einer alle Sortimente umfassenden Ticketlösung und damit aufwärtskompatibel in Richtung automatischer Reiseerfassung mit nachträglicher Preisberechnung.

Die SBB haben ihr Projekt dem StAD und dem StAV zur Genehmigung als Projekt der gesamten Branche vorgelegt. Damit soll neben der gemeinsamen Finanzierung insbesondere auch die Abstimmung mit dem Vorhaben ZPS sichergestellt und die Kompetenzen resp. Projektverantwortung festgelegt werden. Der positive Entscheid über die Unterstellung der öV-Karte als öV-Projekt und deren Realisierung wurde im Februar 2013 von den öV-Gremien StAD und StAV gefällt und das Programm öV-Karte soll bis Ende 2015 umgesetzt sein.

Zurzeit sind Abklärungen über die technische Ausgestaltung der Kontrollgeräte-Lösungen zusammen mit den öV-Partnern anhand von vier verschiedenen Varianten geprüft (Postauto, SBB-Kontrollgerät, Industrie-Smartphone mit integriertem RFID-Scanner für TU, die bis heute keine Kontrollgeräte im Einsatz haben sowie "Bring your own device"). Auch Fragen im Zusammenhang mit dem Datenrecht (Datenschutz, Datennutzung) werden angegangen. Grössere Diskussionen stehen an über den Kündigungsmodus der Abonnemente. Dem Kunden soll vor Ablauf der Kündigungsfrist das Folgeabo in Rechnung gestellt werden. Ein Ausstieg soll für den Kunden je nach Abo monatlich oder jährlich mit einer Frist von rund einem Monat möglich sein. Bei Nichtbezahlung wird das Abo innerhalb von einem Monat abgestellt und der Inkassoprozess eingeleitet.

8.2. Kosten und Finanzierung

Die Einführung der öV-Karte ist ein nachhaltiger Systemwechsel im öV-Schweiz und legitimiert damit die wirtschaftliche Betrachtung über die normale Abschreibungsdauer von vier Jahren für IT-Projekte. Ab dem fünften Jahr wird eine Ergebniswirkung von jährlich 40 Millionen Franken, ohne Betriebskosten für Kontrollgeräte erwartet.

Nach aktuellem Programmstand werden die Kosten auf knapp 41.8 Millionen Franken geschätzt. Durch schlankere Abläufe in der Projektabwicklung sollte zudem ein Einsparungspotential von ca. 5 Millionen Franken realisiert werden können. Somit wird ein Budgetziel von 36.5 Millionen Franken vorgegeben. Dazu kommen noch die Kosten für die Kontrollgeräte, die jedes Unternehmen selbst beschaffen wird, verbundspezifische Projekte, Einführung von Kundenmehrwerten, TU-spezifische Einführungs- und Schulungsaufwände. Gesamthaft werden für 10'000 Kontrollgeräte Investitionskosten von 15 Millionen Franken geschätzt.



In den Kosten von 41.8 Millionen Franken sind auch Leistungen enthalten, die den TU als Betriebskosten weiterbelastet werden (gleich wie heute schon bei den GA und HTA). Werden nur die Projektinvestitionen betrachtet, werden rund 22 Millionen Franken zu finanzieren sein (davon 18 Millionen Franken ab 2013), was für die Jahre ab 2013 die folgende Tabelle ergibt.

TOTAL	FV	11'132'382
	Ortsverkehr	623'812
	RPV	4'526'507
	Touristisch	514'212
	Verbünde	1'203'087
	Total 13-17	18'000'000

RV inkl. Verbundanteile, geschätzt auf die Jahre:

2013	RPV	2'600'644
2014	RPV	1'916'264
2015	RPV	410'628
2016	RPV	0
2017	RPV	0
Total	RPV 13-17	4'927'536

Mit dem Programm öV-Karte wird in einem ersten Schritt eine öV-Mobilitätskarte geschaffen, welche die heutigen General- und Halbtax-Abonnemente ablöst. Entsprechend basiert der Kostenverteilungsschlüssel auf den Ertragsanteilen aus GA und Halbtax-Abonnements, die jedes Unternehmen erhält. Die Projektkosten für die Grob- und Detailkonzeptphase von insgesamt 4.6 Millionen Franken werden durch die SBB vorfinanziert.

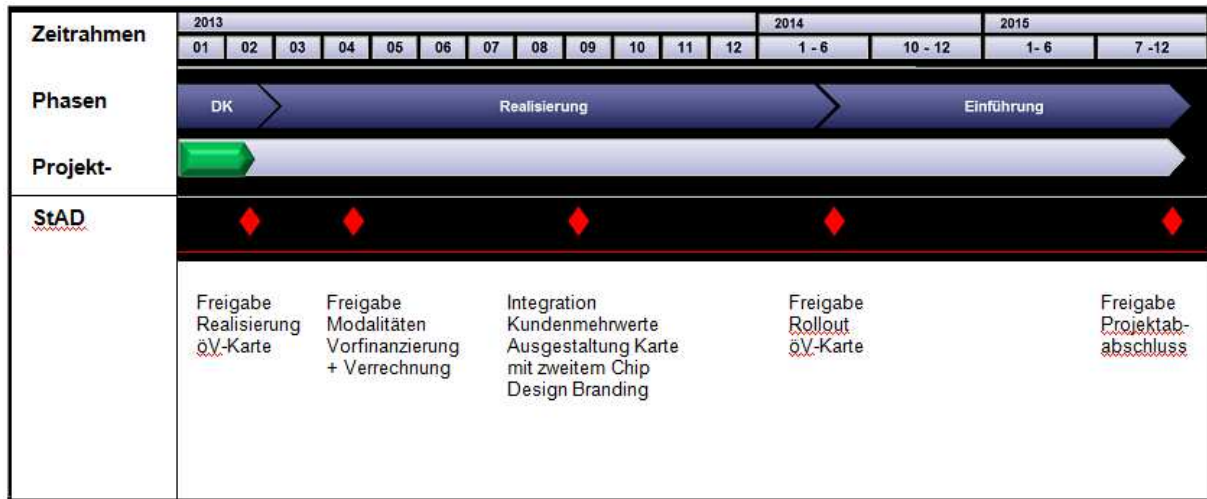
Das Programm öV-Karte geht davon aus, dass künftig weniger Kosten anfallen werden (insbesondere Kartenproduktion sowie Debitoren- und Inkassomanagement); sodass künftig rund 5 Millionen Franken mehr verbleiben werden. Es rechnet in den ersten sechs Jahren mit einem positiven Effekt von ca. 41 Millionen Franken. Die höheren Erträge ergeben sich primär aus dem Lückenschluss (Nahtloserneuerung) und aus der Verminderung von Fälschungen und Missbrauch.

Bandbreiten im Business Case

- Zusatzeinnahmen durch Nutzung der öV-Karte für Verbundkarten sind nicht berücksichtigt.
- Zusatzeinnahmen durch den Einsatz der öV-Karte für Zusatzleistungen und Mehrwerte sind nicht berücksichtigt.
- Kosten für Kontrollgeräte, Karten und sonstige Produktionskosten sind noch nicht verhandelt.
- Unternehmensspezifischer Einführungs- und Schulungsaufwand ist nicht berücksichtigt.
- Unternehmensspezifische Betriebskosten für Kontrollgeräte sind nicht berücksichtigt.



8.3. Termine und Vorgehen



9. BIBO⁹

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz bietet, dank dem offenen Zugang und dem breiten Angebot an Pauschal-Fahrausweisen, vielen Kunden bereits heute einen sehr einfachen Zugang. Konventionelle Lösungen, wie zeitabhängige oder fahrzeugabhängige Fahrausweise, geschlossene Anlagen oder gar eine Reservationspflicht für einzelne Züge, können und sollen in der Schweiz aus Kundenakzeptanzgründen nicht eingeführt werden.

Die Vision "BIBO" (be in, be out; also kontaktloses Erfassen der Reisenden) baut auf den Projekten ZPS und öV-Karte auf: mit dem ZPS werden die Grundlagen geschaffen, mit der öV-Karte werden Kundenmehrwerte generiert und mit BIBO soll die Vision „Hürdenfreier Zugang zum öffentlichen Verkehr“ für alle Fahrgäste umgesetzt werden.

Mit einem BIBO-System können die durch den Investitionsbedarf im Infrastruktur- und Rollmaterialbereich notwendigen Preissteigerungen fair und verursachergerecht auf die Fahrgäste abgewälzt werden.

Weiterer Nutzen des Zugangssystems BIBO sind:

- Die langfristige Reduktion der Vertriebskosten durch die Verminderung des Fahrausweisverkaufs;
- Die langfristige Reduktion der Clearingkosten durch die Verwendung der automatisch erfassten Nutzungsdaten;
- Das Potential für Mehrkonsum dank "GA-Komfort" und Nutzung der Konsumdaten für Marketing-Aktivitäten.

⁹ Quelle: Neues Zugangssystem für den öV Schweiz, Abschlussbericht ETIK-BIBO-Studie SBB, Juni 2012 sowie Bericht Entscheidungsgrundlage SBB, Dezember 2012



9.2. Grundannahmen zum System

Nach einer Einführungsphase von etwa zwei bis drei Jahren (ab 2020) wird davon ausgegangen, dass das System für über 90 % der Fahrten benutzt wird. Für Nicht-BIBO-Kunden werden lediglich streckenbezogene Fahrausweise angeboten und es werden keine Rabatte gewährt. Der Kauf solcher Fahrausweise erfolgt mehrheitlich in Selbstbedienung über möglichst kostengünstige Vertriebskanäle.

Der Hauptnutzen von BIBO im Bereich der Preisdifferenzierungs-Dimensionen liegt in den folgenden Bereichen:

- Reduktion der pauschalen Mengenrabatte, da die Verknüpfung von Komfort und Rabatt aufgelöst werden kann. Es sind konsumbeschränkte Angebote mit GA-Komfort für alle realisierbar. In diesem Punkt unterscheidet sich eine BIBO-Lösung deutlich von einer potentiellen Umsetzung auf Basis einer erweiterten Funktionalität der öV-Karte.
- Zeitliche Differenzierungen können auch im Basissortiment eingeführt werden und sind nicht auf rabattierte Artikel beschränkt. Der Kunde muss sich beispielsweise nicht vor dem Konsum für Fahrausweise zwischen Nebenverkehrszeiten und Hauptverkehrszeiten entscheiden. Damit bleibt das offene System der öV-Schweiz grundsätzlich bestehen.
- Mit BIBO kann jegliches Tarif-Sortiment (heutiges sowie angedachtes im Rahmen von ZPS) umgesetzt werden.

Mit BIBO können zukünftig auch die bestehenden aufwändigen Clearing-Systeme (Zuscheidung der Einnahmen) abgebaut werden. Damit ergeben sich Einsparungsmöglichkeiten, da u.a. die heutigen Fahrgastzählung und die Frequenzerhebung ersetzt würden und wegfallen könnten.

In diversen Arbeitsgruppen wurden bis Ende 2012 unter der Leitung der SBB die sich stellenden Fragen (Payment, Clearing, Distribution, Datennutzung/Datenschutz, Kundennutzen, etc.) bezüglich ihrer rechtlichen wie auch ihrer technischen sowie wirtschaftlichen Machbarkeit und die Finanzierung näher abgeklärt. Eingebunden waren neben dem VöV die Sparten touristischer Verkehr (Jungfraubahn, GoldenPass/MOB, Zentralbahn, RhB, SGV), Stadtverkehr / Nahverkehr (BernMobil, TL, TPG, ZVB) und Regionalverkehr (BLT, Postauto AG, BLS, asm) sowie vier Tarifverbände (ZVV, Frimobil, Libero, A-Welle). Das Bundesamt für Verkehr brachte sich ebenfalls verstärkt ein. An der StAD-Sitzung vom Februar 2013 gab die Vertreterin der SBB bekannt, dass die nächsten Konkretisierungsarbeiten zu BIBO erst wieder aufgenommen werden, wenn die Erfahrungen aus ZPS und öV-Karte vorliegen. Zudem sei ein Mobility Pricing für den öV nur gleichzeitig mit einem solchen für die Strasse einzuführen, um die ÖV-Kunden nicht zu benachteiligen. Bei BIBO wird daher neu von einem Zeithorizont 2025 ausgegangen.



10. Erfahrungen im Ausland

Zahlreiche Versuche mit E-Ticketing im Ausland haben gezeigt, dass diese Systeme komplex und kostspielig sind. Weil die TU alleine nicht in der Lage sind, solche Projekte zu stemmen, muss die öffentliche Hand die Anschubfinanzierung übernehmen (Bsp. Holland). Die meisten Modelle im Ausland basieren im Unterschied zu BIBO auf einer aktiven Handlung der Kundinnen und Kunden beim Ein- und Ausstieg (CheckIn-CheckOut="CICO"). Dies führt oft dazu, dass die Kundinnen und Kunden das CheckOut vergessen (z.B. 5 % bei Touch&Travel, 6 % bei Oyster im Overground)

10.1. Holland (OV-Chipkart)

Derzeit wird in Holland eine Chipkarte für den öffentlichen Verkehr eingeführt. Sie basiert auf einem „Check In- and CheckOut“-Prozess. Abgerechnet wird die effektive Strecke. Sie ist in allen Verkehrsmitteln gültig und stellt damit die in Holland bis heute fehlende tarifarische Verbindung zwischen dem Fernverkehr und dem Regional- und Nahverkehr dar. Dank der öV-Chipkarte können künftig die 19 regionalen Besteller ihre Preise individuell festlegen. Die Einführung des Systems erfolgte 2005 in Rotterdam und seit 2010 ist auch die holländische Staatsbahn voll eingebunden. Betrieben wird das System durch ein Konsortium von Verkehrsunternehmen, welche gemeinsam ca. 80 % des niederländischen öffentlichen Verkehrs betreiben.

10.2. England (Oyster Card in London)

Die Oyster Card wurde auf behördlichen Auftrag hin von einem Konsortium 1998 in London sowie in weiteren urbanen Gebieten eingeführt.

10.3. Deutschland (Intermobil in Dresden)¹⁰

Das Projekt Intermobil Dresden verfolgte eine komplex angelegte Doppelstrategie zur koordinierten Beeinflussung der Nachfrage nach motorisiertem Individualverkehr und des Angebots des öffentlichen Verkehrs. Ziel war es, mit innovativen Technologien und intelligentem Verkehrsmanagement die Effizienz und Flexibilität der Verkehrssysteme zu erhöhen und zur Verkehrsvermeidung beizutragen. Es handelt sich um Produkte aus den Gebieten Mobilitätsregelung und -information, verkehrsträgerübergreifende Anschlusssicherung, virtuelle Mobilität und electronic ticketing. Möchte man heute im Frankfurter Raum ein Handy-Ticket nutzen, ist die Anmeldung auf der Website des Rhein-Main-Verkehrsverbund erforderlich. Anschliessend lädt man ein Programm auf das Handy. Ist dieses aktiv, registriert es alle gefahrenen Strecken und am Ende des Monats werden die Fahrten abgerechnet.

¹⁰ Quelle: http://www.vvo-online.de/de/ueber_den_vvo/projekte_und_initiativen/abgeschlossene_projekte/1036.aspx



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-03-25/116

10.4. Italien (Metrebus Karte in Rom)

Die Versuche mit E-Ticketing in Rom wurden mangels Erfolg abgebrochen.

10.5. Hong Kong (Octopus Card)

Seit etwa 2000 hat die Octopus Card Ltd (Joint-Venture der fünf grössten Verkehrsunternehmen) die Erlaubnis bis zu 50 % der Transaktionen ausserhalb des öffentlichen Verkehrs zu tätigen. Damit ist die Octopus Card neben einer Transport-Karte mit einer Verbreitung zu einem in vielen anderen Bereichen akzeptierten Zahlungsmittel geworden.



E) Einschätzung des Bundesrates

11. Grundsätzliches

Kundenfreundliche Tarife sind ein zentraler Erfolgsfaktor für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Es bestehen bereits heute zahlreiche attraktive und unternehmensübergreifende Angebote. Bisher fehlte aber eine Kraft, die sich schweizweit, vom Fern- über den Regional- bis zum Ortsverkehr, für ein einheitliches, transparentes, kostengünstiges und entwicklungsfähiges Tarifsysteem stark macht. Mit der Schaffung der zwei neuen Gremien (StAD für den Direkten Verkehr, StAV für die Tarif- und Verkehrsverbünde), besteht nun die Chance, die Tariflandschaft langfristig zu harmonisieren und zu vereinfachen. Ziel beider Gremien ist es, gemeinsam die anstehenden Tarifrager anzugehen und schweizweit einheitliche Standards vorzugeben. Die Erfahrung zeigt aber auch, dass der Bund seine Rolle als Aufsichts- und Bestellbehörde verstärkt und konsequent wahrnehmen muss. Er hat gewisse Leitlinien zur Tarifentwicklung (Tarifniveau, Struktur) und zur Zusammenarbeit mit den Tarifpartnern (Fernverkehr, Regionalverkehr, Verbünde, touristischer Verkehr) festzulegen und auf Bundesebene die Bedürfnisse von Besteller, Eigner, Preisüberwacher und Aufsichtsbehörde zu koordinieren.

Nur mit einem stark auftretenden Bundesamt für Verkehr wird in den Tarifrager der nötige Druck erzeugt, damit die Tarifgremien sich auf einheitliche und effiziente Lösungen einigen. Das Bundesamt für Verkehr hat dementsprechend seine Präsenz in den diversen Kommissionen und Arbeitsgruppen verstärkt. Zudem ist es nun auch stimmberechtigtes Mitglied im StAD und StAV. Es hat in den letzten zwei Jahren klare Vorgaben betreffend Direkter Verkehr sowie der Weiterentwicklung der City-Ticket-Lösung kommuniziert und setzt diese mittels Konzessionsverfahren durch. Bei den laufenden Projekten von ZPS und öV-Karte steht das Bundesamt für Verkehr zurzeit in Diskussion mit dem VöV, um die Kosten sowie deren Finanzierung genauer zu analysieren und die diesbezüglichen Arbeiten zu begleiten. Es unterstützt daher die Forderung, die Gründung einer Eigentümergesellschaft zur Realisierung dieser öV-Produkte zu prüfen. Diese Gesellschaft soll die Projektarbeiten vorfinanzieren und den Betrieb mittels Lizenzgebühren finanzieren. Mit einer solchen Organisationsform würde die Transparenz in den Zahlungsflüssen hergestellt und das Interesse an einem positiven business case gestärkt.

Trotz Einführung neuer Instrumente (ZPS, öV-Karte) wird die Berechnung der Tarife für die Kunden des öV kurz- und mittelfristig kaum transparenter und nachvollziehbarer als heute. Aber aufgrund ausgebauter Automatismen bei der Fahrkartwahl wird eher sichergestellt, dass die öV-Reisenden ohne grösseren Aufwand das für sie beste und richtige Billett erwerben. Der Zugang zum öV wird somit erleichtert.



12. ZPS

Das Projekt wird unter der Leitung des VöV vom StAD sehr gut geführt. Als Projektrisiken sind die rechtzeitige notwendige Ablösung des heutigen Systems Prisma, die klare Zuordnung der Verantwortlichkeiten sowie die Finanzierung zu nennen.

Gerade im Hinblick darauf, dass die Finanzierung des ZPS direkt oder indirekt durch die Besteller des RPV mitgetragen wird, ist deren Einbezug zu verstärken und zu automatisieren.

Der Bundesrat nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass das zuständige Gremium (StAD) den Realisierungsentscheid zu ZPS gefällt hat. Er erwartet nun die Zustimmung der TU über die Weiterführung des Projektes. Ansonsten besteht die Gefahr, dass hohe Projektkosten auflaufen, ohne dass ein sinnvolles System realisiert wird. Ein klares Commitment aller Projektpartner ist von Nöten. Mit ZPS wird nicht nur ein altes System abgelöst, sondern die Chance zur Weiterentwicklung des Tarifsystems realisiert. Dabei wird der öV als Gesamtes gestärkt.

13. öV-Karte

Der Bundesrat anerkennt, dass sich mit der Einführung der öV-Karte per 2015 die einmalige Chance bietet, im öV einen schweizweiten RFID-Standard einzuführen. Damit kann individuellen Lösungen bei TU und in Verbänden zuvorgekommen werden und ein wesentlicher Beitrag zur Vereinheitlichung und somit Vereinfachung des Systems geleistet werden. Dem Kunden wird zudem erstmalig ermöglicht, mit einer einzigen Karte alle Transportangebote des öV Schweiz DV und Verbände übergreifend zu benutzen. Zusätzlichen Komfort erfährt der Kunde durch die Nutzung weiterer Services entlang der Reisekette (Mobility, Museumseintritt, Skidestinationen, u.a.) Auf der öV-Karte werden lediglich die Personalien der reisenden Person gespeichert. Diese werden verschlüsselt und entsprechend den Anforderungen des schweizerischen Datenschutzes gehandhabt, so dass kein Datenmissbrauch möglich ist. Die öV-Karte ist kein vordringliches Anliegen des Bundesrates, er unterstützt sie aber, da deren Einführung für die öffentliche Hand längerfristig kostenneutral erfolgt und auch einen Kundennutzen mit sich bringt.

14. BIBO

Das Projekt BIBO befindet sich noch im Stadium eines Vorprojektes. Doch ist es bezüglich technischer Machbarkeit schon weit fortgeschritten. Erst wenn auch die Kostenseite aufgearbeitet ist, wird eine abschliessende Beurteilung möglich sein. Gesagt werden kann aber bereits, dass sich mit Einführung einer E-Ticketing-Lösung der Auftritt des öV in der Schweiz markant verändern würde und der Zugang zur Benutzung noch kundenfreundlicher ausgestaltet werden könnte. Mit dem Entscheid der SBB, die Projektarbeiten an BIBO erst nach Einführung von ZPS und öV-Karte wieder aufzunehmen, wird die Einführung einer E-Ticketing-Lösung in der Schweiz noch Jahre brauchen.



15. Kosten-Nutzen für den Bund

Der RPV wird von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt und abgegolten. So sind für das Jahr 2013 871 Millionen Franken an Bundesmitteln für die bestellten Angebote des RPV eingestellt und 885 Millionen Franken für das Jahr 2014 budgetiert. Der Abgeltungsmehrbedarf durch Kosten, welche für die Einführung und des Betriebes von ZPS dem RPV zugeschrieben werden, ist bei der Budgeterstellung noch nicht berücksichtigt worden. Solche Kosten gelten aber als abgeltungsberechtigt, da der RPV auf die öV-Plattform (technische Ablösung und Erneuerung der gemeinsamen Verkaufs- und Vertriebsinfrastruktur) angewiesen ist. Gemäss heutigem Kenntnisstand wird sich der Bund im Rahmen des Bestellverfahrens zu 50 % an den dem RPV angelasteten jährlichen Betriebskosten zu beteiligen haben. Wie gross die effektive Belastung des Bundesbudgets durch die dem Gesamtprojekt jährlich angelasteten 14 Millionen Franken sein wird, ist zur Zeit noch in Abklärung. Ebenfalls näher abzuklären ist, inwiefern die zu erwartenden Mehreinnahmen (im Gesamtsystem schätzungsweise 65-90 Millionen Franken) mögliche Kostensteigerungen im RPV kompensieren respektive überkompensieren könnten.

Die gesamten Projektkosten für die öV-Karte konnten von ursprünglich 45.9 Millionen Franken auf ein Budgetziel von 36.5 Millionen Franken (inklusive Schnittstellen Verbünde) gesenkt werden. Der Business Case ist grundsätzlich für die öV-Branche rentabel. Wird die Projektierung der öV-Karte analog wie ZPS durch eine Eigentümergesellschaft vorfinanziert und später betrieben, dann sollte der Abgeltungsbedarf für den RPV infolge Einführung und Betrieb der öV-Karte insgesamt nicht steigen. Bei der öV-Karte kann daher auch für den Bund von einem mindestens neutralen wenn nicht sogar positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgegangen werden.

FAZIT

Die derzeitigen koordinierten Arbeiten der Transportunternehmungen gehen aus Sicht des Bundesrats in die richtige Richtung. Per 1. Juli 2013 werden andere preisrelevante Kriterien für die Tarifbildung eingeführt (Art. 15 PBG). Die Systeme werden modernisiert, der freie Zugang und somit der DV wird beibehalten und sogar ausgebaut. Dem Kunden werden neue Nutzungsmöglichkeiten geboten. Einzig die Preisberechnung wird nicht transparenter. Langfristig ist jedoch in diesem Bereich eine grössere Transparenz anzustreben. Der Bundesrat verfolgt die Entwicklung, das schrittweise Vorgehen und die einzelnen Zwischenentscheide mit Interesse. Die Entwicklung und die einzelnen Teilprojekte werden vom Bundesamt für Verkehr begleitet. Neben der Machbarkeit sind dabei auch die Marktakzeptanz und die politischen Auswirkungen zu beachten. Da die Projekte insgesamt kosten- und ressourcenintensiv sind, ist eine enge Begleitung durch die öffentliche Hand weiterhin zwingend.



Glossar

BIBO	Be-in, Be-out: Raumerfassungssystem für berührungsfreies Reisen mit dem öV; ermöglicht verschiedene Rechnungslegungsmodelle
DV	Direkter Verkehr; einziger Transportvertrag für die ganze Reise, z.B. GA
GA	Generalabonnement
HTA	Halbtax-Abonnement
öV-Karte	Ausrüstung der heutigen DV-Abonnemente mit einem RFID-Chip, der auf die Kundendatenbank referenziert. Mittels elektronischer Kontrolle werden Kundendaten, Abotyp und Gültigkeit des Abonnementes erfasst.
RFID	Radio Frequency IdentificationRPV Regionaler Personenverkehr
StAD	Strategieausschuss Direkter Verkehr; Lenkungsausschuss für die strategisch wichtigen öV-Projekte
StAV	Strategieausschuss Verbünde; Lenkungsausschuss für die strategisch wichtigen öV-Projekte
TU	Transportunternehmen
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
ZPS	Zukünftiges Preissystem öV Schweiz, öV-weites Programm zur Ablösung der veralteten IT-Verkaufs- und Vertriebssysteme sowie zur Reform des heutigen Tarifsystems.