



Die öV-Branche kurz erklärt

Handbuch zur Alliance SwissPass

Alliance
Swiss
Pass⁺

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3	9	öV-Sortiment	26	
1 Der öffentliche Verkehr.	4	Einzel- und Streckenbillette.	27	Tageskarten zum Halbtax und in Verbänden	27
PBG als rechtliche Grundlage	4	Pauschalfahrausweise	28	Das Halbtax	29
Die öffentliche Hand finanziert den öV mit	4	Das Halbtax PLUS	30	Touristische Angebote	30
«Eine Reise, ein Ticket» – national und regional ausgestaltet	5	Zusatzangebote	30		
2 Der Nationale Direkte Verkehr (NDV)	6				
Eine Idee so alt wie die Eisenbahn	6	10 Vertrieb und Vermarktung der Angebote	32	Die NOVA-Plattform	32
Streckenbillett, Generalabonnement und Halbtax – die Premiumprodukte des Nationalen Direkten Verkehrs	6	Vertriebsstrukturen	33	Die Zukunft des Vertriebs: Automatisches Ticketing	33
Die Vision des Nationalen Direkten Verkehrs	6	Die Einnahmen- und Kostenverteilung	34	Vermarktung und Kundenbewirtschaftung im NDV	33
3 Die öV-Verbünde	8	Die Einnahmenverteilung im NDV: Drei Prinzipien	34		
Die Verbundarten.	9	Die Einnahmenverteilung in den Verbänden.	35		
4 Die Organisation der Alliance SwissPass.	10	Verteilung der gemeinsamen Kosten	36		
Die Statuten: Das Übereinkommen 500	11	Entschädigung von Beratungsaufwänden im NDV	36		
5 Die Gremien der Alliance SwissPass.	12	12 Kundeninformation	38	Der nationale Branchenstandard Kundeninformation	38
Die Gesamtheit der am Nationalen Direkten Verkehr Teilnehmenden	12	Die Systemaufgabe Kundeninformation (SKI)	38	Die verschiedenen Anzeigesysteme	39
Die Versammlung der Verbünde	12				
Der Strategierat	13	13 Weitere Institutionen im öV-Umfeld	40		
Die Kommissionen	13	14 Der Blick in die Zukunft: Strategie 2035	42		
Die Arbeitsgruppen.	14	15 Abkürzungsverzeichnis	44		
6 Querschnittsfunktionen in der Alliance SwissPass	16				
Mandate der Alliance SwissPass	16				
Kontrollinstanzen	18				
7 Der SwissPass	20				
SwissPass Mobile: Der digitale SwissPass	21				
Der SwissPass als zentrales Vermarktungselement im öV	21				
8 Tarifsystematik im öV Schweiz	22				
Grundlagen der Preisberechnung.	22				
Übersicht über die geltenden Tarife	23				
Tarifarisches Sonderfälle	24				
Anpassungen der Tarife	24				
Vorschriften	24				

Herausgeber

Alliance SwissPass, Länggassstrasse 7, 3012 Bern
Tel. +41 31 359 22 40, info@allianceswisspass.ch



BERNMOBIL

Vorwort

Wer entscheidet über den Preis des Generalabonnements? Wieso kann ich bei der Rhätischen Bahn ein Billett der BLS kaufen? Weshalb gibt es Zonen- und Streckenbillette? Wie werden die Einnahmen im öffentlichen Verkehr verteilt? Warum ist es in der Schweiz möglich, trotz 250 Transportunternehmen eine innovative Vertriebslösung wie das Automatische Ticketing einzuführen?

In 14 Kapiteln nimmt das Handbuch «Die öV-Branche kurz erklärt» der Alliance SwissPass die zentralen Handlungsfelder und Prozesse in den Bereichen Tarif und Sortiment, Vertrieb, Vermarktung, Einnahmen- und Kostenverteilung sowie Kundeninformation unter die Lupe. Der erste Teil steht jedoch im Fokus der Branchenorganisation selbst. Nach einleitenden Beschreibungen der beiden zentralen Tarifsysteme im öffentlichen Verkehr – dem Nationalen Direkten Verkehr (NDV) und den Tarifverbänden – nimmt sich das Handbuch der Organisation der Branche innerhalb der Alliance SwissPass an. Neben dem Strategierat und den Kommissionen, welche den Kern der Branchenorganisation bilden, befassen sich viele weitere Gremien und Organe mit wesentlichen Aufgaben im öffentlichen Verkehr.

Im zweiten Teil befasst sich das Handbuch mit den operativen Themen der Alliance SwissPass. Das zentrale und verbindende Element in diesen Themen ist der SwissPass. Er ist einerseits Trägermedium für eine ganze Reihe von Fahrausweisen des öffentlichen Verkehrs, andererseits das sichtbare gemeinsame Aushängeschild und damit die Grundlage für die Vermarktungsaktivitäten der Branche. Die Tarife setzen die Leitplanken für den Zugang zum öV Schweiz und definieren sowohl das gemeinsame Sortiment wie auch die Vertriebsmöglichkeiten der Transportunternehmen. Der Vertrieb basiert auf einer gemeinsamen Datenbank, der «Netzweiten öV-Anbindung» (NOVA). An diese Datendrehscheibe docken die Vertriebskanäle wie Billettautomaten, Webshops oder Smartphone-Anwendungen an. NOVA ist somit die Basis für die auf die Digitalisierung ausgerichtete Weiterentwicklung des Vertriebs.

Zwei weitere zentrale Handlungsfelder der Alliance SwissPass sind die Einnahmenverteilung und die Kundeninformation. In der Einnahmen- und Kostenverteilung geht es darum, die durch das gemeinsame Sortiment und die gemeinsamen Aufgaben entstehenden Einnahmen und Kosten innerhalb der Branche gerecht auf die beteiligten Unternehmen aufzuteilen. In der Kundeninformation setzt sich die Organisation dafür ein, dass sich die Kundinnen und Kunden an den Haltestellen sowie in den Transportmitteln einfach zurechtfinden. Abgeschlossen wird das Handbuch mit einem Blick in die Zukunft, welche durch die «Strategie 2035» der Alliance SwissPass, die fortschreitende Digitalisierung sowie die Weiterentwicklung des öV-Tarifsystems geprägt sein wird.

Als Leitfaden zur Branchenorganisation im öffentlichen Verkehr soll Ihnen dieses Handbuch helfen, einen Überblick über die Themenvielfalt innerhalb der Alliance SwissPass zu erhalten. Sie finden Beschreibungen zu den zentralen Handlungsfeldern der Branchenorganisation. Dazu enthält das Handbuch wertvolle Zusatzinformationen, etwa zur Geschichte des Generalabonnements, der Einführung des Automatischen Ticketings oder der Vielfalt an Institutionen, welche sich mit dem öffentlichen Verkehr beschäftigen. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine spannende Lektüre.



René Schmied
Präsident Alliance SwissPass



Helmut Eichhorn
Geschäftsführer Alliance SwissPass

Der öffentliche Verkehr

Der öffentliche Verkehr (öV) ist ein Stück Identität der Schweiz und ein wichtiger Eckpfeiler der Gesellschaft und der Wirtschaft. Das Netz des öffentlichen Verkehrs auf Schiene, Strasse, Wasser und in der Luft ist rund 28'700 Kilometer lang. Im ähnlichen Bereich bewegt sich die Anzahl Haltepunkte, was bedeutet, dass im Schnitt nach jedem Kilometer öV eine Haltestelle kommt. So verfügt die Schweiz über eines der dichtesten Verkehrsnetze der Welt. Es gibt kaum einen Ort, der nicht mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist. Und das Netz wird auch rege genutzt. In keinem anderen europäischen Land werden pro Jahr und Einwohner mehr Kilometer im öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Rund 3'170 Kilometer fuhr jede Person in der Schweiz – vom Säugling bis zur Greisin – vor der COVID-19-Pandemie mit dem öV. Auf Rang zwei folgt Österreich mit knapp 1'500 Kilometer pro Person (Quelle: Litra Verkehrszahlen, Ausgabe 2021). Das Erfolgsrezept des öV Schweiz basiert auf vielen essenziellen Zutaten, etwa der ausgebauten Infrastruktur, dem Taktfahrplan, dem abgestimmten Angebot, der klaren Finanzierung oder dem modernen Rollmaterial. Die Alliance SwissPass befasst sich mit jenen Teilen, welche den Zugang zum öffentlichen Verkehr regeln.

PBG als rechtliche Grundlage

Eine wichtige Grundlage für einen starken öffentlichen Verkehr ist die rechtliche Verankerung. Damit der öffentliche Verkehr gut funktionieren kann, braucht es unter anderem Förderung, Finanzierung und Regulierung von staatlicher Seite. Die Rechtsgrundlage für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz bildet das Bundesgesetz über die Personenbeförderung, kurz Personenbeförderungsgesetz (PBG), welches per Januar 2010 in Kraft getreten ist und die relevanten Bestimmungen aus dem Transportgesetz übernommen hat. Das PBG regelt die Beförderung von Personen in Eisenbahnen, Bussen, Trams, Schiffen und anderen spurgeführten Transportmitteln.

Verbunden mit dem PBG verteilt der Bund die Konzessionen an Transportunternehmen. Zuständig für die Verteilung, Änderung, Erneuerung und den Entzug von Konzessionen ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Transportunternehmen, welche eine Konzession erhalten, sind verpflichtet, sich an die mit ihr verbundenen Grundpflichten zu halten. Diese beinhalten unter anderem:

- Fahrplanpflicht: Die Unternehmen sind verpflichtet, einen Fahrplan zu erstellen und zu publizieren sowie der nationalen Sammelstelle zu liefern.
- Betriebspflicht: Die Unternehmen sind verpflichtet, die Fahrten gemäss Fahrplan durchzuführen, ausser es handelt sich um Umstände, die nicht vermieden werden können.
- Tarifpflicht: Die Unternehmen sind verpflichtet, einen Tarif aufzustellen, zu publizieren und gegenüber jedem gleich anzuwenden.
- Transportpflicht: Die Unternehmen sind verpflichtet, jeden Fahrgast, der die Beförderungsbestimmungen einhält, zu befördern. Es darf niemand vom öV ausgeschlossen werden.

Diese und weitere rechtliche Grundlagen stellen sicher, dass der öffentliche Verkehr in seiner Form funktionieren kann.

Die öffentliche Hand finanziert den öV mit

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz folgt den Vorgaben der öffentlichen Hand bezüglich des «Service public». Dieser sieht ein Mindestangebot vor, welches die gleichmässige Erschliessung aller Landesteile sicherstellen soll. Im Gegenzug beteiligen sich Bund, Kantone und Gemeinden direkt an der Finanzierung des öV und übernehmen mittels entsprechenden Zielvereinbarungen rund die Hälfte der Gesamtkosten im Regionalen Personenverkehr (RPV). Die andere Hälfte wird durch die Nutzerinnen und Nutzer über die Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf finanziert. Der Regionale Personenverkehr ohne Erschliessungsfunktion, sprich Verbindungen zu Orten mit weniger als 100 Einwohnern, sowie der Ortsverkehr werden von den Kantonen und/oder den Gemeinden selbstständig bestellt und finanziert. Eine Beteiligung des Bundes an den Kosten für die Bereitstellung eines Angebots ist bei diesen Verkehren nicht vorgesehen.

Der Fernverkehr wird nicht vom Bund und den Kantonen bestellt und erhält auch keine Abgeltungszahlungen. Im Rahmen der Konzessionsvergabe macht der Bund den im Fernverkehr tätigen Transportunternehmen Vorgaben zur Mindesterschliessung, finanziert diese aber nicht mit. So ist der Fernverkehr selbsttragend zu betreiben und hat die dazu notwendigen Erträge ausschliesslich über den Billetverkauf zu erwirtschaften. Ähnlich verhält es sich mit dem rein touristischen Verkehr, welcher ebenfalls eigenwirtschaftlich erfolgt, aber neben den Pflichten aus der Konzession keine weiteren Vorgaben zum Angebot zu erfüllen hat.

«Eine Reise, ein Ticket» – national und regional ausgestaltet

Artikel 16 des Personenbeförderungsgesetzes verpflichtet die öV-Betriebe, den Kundinnen und Kunden bei Reisen mit mehreren Transportunternehmen einen durchgehenden Transportvertrag anzubieten – also lediglich ein einziges Billett. Diese Bestimmung ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Schweizer öV. Obschon in der Schweiz rund 250 Transportunternehmen tätig sind, ist es möglich, diese meist mit einem einzigen Billett zu nutzen – und somit unterschiedliche Verkehrsmittel wie Bahn, Bus, Schiff oder Seilbahn zu kombinieren. Zudem ist dieses Billett auch an praktisch jeder Verkaufsstelle beziehbar. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen bedienten Verkauf über Automaten, Webshops oder Smartphone-Apps handelt.

Entsprechend der unterschiedlichen politischen Kompetenzen bezüglich der Bestellung und Finanzierung des Angebots und der damit verbundenen Rahmenbedingungen ist auch das Prinzip «Eine Reise, ein Ticket» national und regional unterschiedlich ausgestaltet.

National sind die Transportunternehmen im «Nationalen Direkten Verkehr» (NDV) zusammengeschlossen. Alle Haltepunkte innerhalb des NDV können frei miteinander verbunden werden. Reisende können also von jeder Abgangshaltestelle zu jeder Zielhaltestelle ein einziges Billett kaufen, ungeachtet der zu nutzenden Unternehmen und Trans-

portmittel. Der Preis wird streckenbasiert aufgrund der Distanz zwischen Start und Ziel berechnet. Dieses Tarifsystem zeichnet sich vor allem durch seine Einfachheit für die Reisenden aus. Mit einer Selbstverständlichkeit erwirbt man mittlerweile ein einziges Billett für den Ausflug von der Bushaltestelle vor der Haustüre auf den Berggipfel. Zudem bietet der NDV einen durchgängigen Distanzrabatt an: Der Preis für einen gefahrenen Kilometer wird günstiger, je mehr Kilometer zurückgelegt werden. Details erfahren Sie in [Kapitel 8](#).

Regional haben sich die Transportunternehmen in weiten Teilen der Schweiz zusätzlich in Tarif- und Verkehrsverbänden organisiert. Die Verbände erfüllen denselben Grundgedanken von «Eine Reise, ein Ticket» auf regionaler und lokaler Ebene. Innerhalb eines Verbands ist es ebenfalls möglich, mit einem Billett das Netz mehrerer Transportunternehmen zu nutzen. Anders als im Nationalen Direkten Verkehr erfolgt in den Verbänden die Preisberechnung jedoch nicht aufgrund der über eine bestimmte Strecke zurückgelegten Distanz, sondern über die Addition von durchfahrenen Tarifzonen. Dazu sind die Verbundgebiete in einzelne Zonen unterteilt, deren Festlegung aufgrund der jeweiligen regionalen und lokalen Bedürfnisse erfolgt. Der Vorteil des Zonensystems liegt darin, dass die Kundinnen und Kunden die Möglichkeit haben, während einer bestimmten Zeit sämtliche Verkehrsmittel innerhalb der gewählten Zonen uneingeschränkt zu nutzen, also auch Umwege oder Retourfahrten durchzuführen.

Der Nationale Direkte Verkehr (NDV)

2

Der Nationale Direkte Verkehr als eine Art nationaler Tarifverbund ermöglicht durchgehende Reisen über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg – beim NDV im Grundsatz gleichbedeutend mit der Staatsgrenze – ist es nicht von Bedeutung, wie viele verschiedene Transportmittel auf einer Reise benutzt werden. Ein einziges Billett genügt. Mittels durchgehender Abonnemente und Streckenbillette können Kundinnen und Kunden ungehindert in alle Bahnen, Busse und Trams, viele Schiffe sowie einige Bergbahnen einsteigen – getreu dem Grundsatz «Eine Reise, ein Ticket». Der NDV deckt mit Ausnahme von wenigen touristischen Linien praktisch das gesamte Schweizer Netz des öffentlichen Verkehrs ab. Denn die Transportunternehmen, welche entweder im Fernverkehr tätig sind oder für ihre Transportleistungen Abgeltungen von Bund, Kantonen oder Gemeinden erhalten, sind mit wenigen Ausnahmen (die in der Konzessionsvergabe festgelegt werden) verpflichtet, am Nationalen Direkten Verkehr teilzunehmen und dessen Bedingungen zu akzeptieren. Für alle anderen Unternehmen ist eine Teilnahme fakultativ.

Eine Idee so alt wie die Eisenbahn

Die Idee einer nationalen Kooperation im Sinne eines Tarifverbunds ist fast so alt wie die Eisenbahn selbst. Kurz nach der Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnstrecken begannen die damals grössten privaten Bahnen der Schweiz, ihre Personenverkehrstarife zu vereinheitlichen. 1857 wurde der erste durchgehende Tarif in der Schweiz eingeführt. Seither entwickelte er sich stetig weiter und stellt bis heute sicher, dass mit einem Fahrausweis eine Reise mit unterschiedlichen Transportmitteln und -unternehmen möglich ist.

Streckenbillett, Generalabonnement und Halbtax – die Premiumprodukte des Nationalen Direkten Verkehrs

Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs haben unterschiedliche Bedürfnisse. Damit sowohl Berufspendelnde als auch öV-Gelegenheitsnutzende ein passendes Angebot finden, wird ihnen ein breites Sortiment verschiedener Fahrausweise angeboten. Das Streckenbillett, das eigentliche Basisprodukt des NDV, gehört so sehr zum Alltag der Schweizerinnen und Schweizer, dass dessen Vorzüge gar nicht mehr wahrgenommen werden. Erst bei einer Reise ins Ausland, wenn für eine Reise mehrere Billette an verschiedensten Verkaufsstellen und mit unterschiedlichsten Nutzungsbedingungen erworben werden müssen, erinnert man sich an die Vorzüge des integrierten Tarifsystems des NDV und dessen Einzigartigkeit. Weltweit bekannt ist der Nationale Direkte Verkehr vor allem für das General- und das Halbtaxabonnement. Weit über drei Millionen Menschen besitzen einen dieser Fahrausweise. Das Generalabonnement (GA) ermöglicht die freie Fahrt bei rund 160 Transportunternehmen, durch das Halbtaxabonnement wird eine Vergünstigung von 50 Prozent auf alle Streckenbillette innerhalb des NDV gewährt. Alle Details zu den beiden Angeboten, wie beispielsweise der Geltungsbereich oder der Preis, sind im Tarif 654 geregelt. Mehr zum Sortiment des öffentlichen Verkehrs erfahren Sie in [Kapitel 9](#).

Die Vision des Nationalen Direkten Verkehrs

Der NDV ist einfach

In der Schweiz gibt es rund 250 verschiedene Transportunternehmen. Es ist aber trotzdem möglich, mit einem einzigen Billett mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln wie Bahn, Bus, Schiff und Seilbahn zu fahren – und dieses Billett auch an praktisch jeder Verkaufsstelle zu beziehen. «Eine Reise, ein Ticket» lautet die wichtigste Vision.

Der NDV belohnt seine Kundinnen und Kunden

Auf langen Reisen gewährt der NDV einen Distanzrabatt, der vielfach auch übergreifend für Reisen mit verschiedenen Transportunternehmen gilt.

Der NDV bietet viel Flexibilität

Der Nationale Direkte Verkehr kennt weder Reservationspflicht noch Zugsbindung. Mit einem normalen Billett kann während der Gültigkeitsdauer jede Verbindung für die gelöste Fahrt benutzt werden. Das Generalabonnement bietet einem sogar während 365 Tagen freie Fahrt auf praktisch allen Linien der Transportunternehmen. Neben dem koordinierten Fahrplanangebot unter den verschiedenen Verkehrsmitteln erhalten Kundinnen und Kunden mit dem NDV auch einen durchgängigen Zugang zu diesem Angebot.

Der NDV bringt jedoch nicht nur den Fahrgästen Vorteile, sondern auch den beteiligten Transportunternehmen. Die Attraktivität des Gesamtsystems lässt mehr Kundinnen und Kunden auf Bahn, Bus, Schiff und Seilbahn umsteigen. Mit dem Beitritt zum NDV schliessen sich die Transportunternehmen einem schweizweiten Distributionsnetz und einer Vermarktungsorganisation mit enormer Kommunikationskraft an. Wenn jedes Unternehmen ein eigenes Distributionsnetz unterhalten müsste, würde dies zu deutlich höheren Kosten führen.

Zonenplan/Plan des zones

libero»



3-Bahnen Olten-Solothurn.

SBB CFF FFS

Was der NDV auf nationaler Ebene ist, verkörpern auf regionaler Ebene die öV-Verbünde. Sie ermöglichen in ihren jeweiligen Perimetern die Reise mit einem einzigen Fahrausweis. Während der Nationale Direkte Verkehr den Regional-, Fern- und teilweise touristischen Verkehr abdeckt, regeln und vereinfachen die Verbünde vor allem den Zugang zum Orts- und Agglomerationsverkehr.

Der erste Tarifverbund wurde im Zuge der Umweltdebatte in der Schweiz 1984 in Basel gegründet. Die Wahl des Transportmittels und der Reiseweg sollten den Kundinnen

und Kunden auch im städtischen und regionalen Umfeld freistehen. Heute zählt die Alliance SwissPass 20 teilnehmende Verbünde, die bis auf die alpinen Gebiete alle Regionen der Schweiz abdecken.

Verbünde vereinfachen vor allem im Orts- und Agglomerationsverkehr die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, weil es bei den kurzen Strecken und im dichten Takt und Netz der Städte oftmals mehrere Reisemöglichkeiten gibt, wodurch ein streckenbasiertes Ticket für die Kundinnen und Kunden kompliziert wäre.

Anders als im Nationalen Direkten Verkehr wird in einem Verbund das Verbundgebiet in unterschiedliche Zonen aufgeteilt und der Preis nicht auf Basis der Distanz, sondern auf Basis der durchfahrenen Zonen berechnet. Dies gibt den Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, sich während eines definierten Zeitraums in den gelösten Zonen frei mit unterschiedlichen Transportmitteln fortzubewegen. Mehr dazu lesen Sie in [Kapitel 8](#).

Übersicht der verschiedenen Verbünde (gemäss Übereinkommen 500)

Name	Art	Region
Arcobaleno	Integraler Tarifverbund	Tessin
A-Welle	Integraler Tarifverbund	Aargau und Solothurn
BÜGA	Abonnementsverbund	Graubünden
Engadin mobil	Integraler Tarifverbund	Oberengadin
Frimobil	Integraler Tarifverbund	Freiburg und Waadtländer Broye
Libero	Integraler Tarifverbund	Bern und Solothurn
Mobilis	Integraler Tarifverbund	Waadt und Wallis
Onde Verte	Integraler Tarifverbund	Neuenburg
Ostwind	Integraler Tarifverbund	Appenzell, Glarus, St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen
Passepartout	Integraler Tarifverbund	Luzern, Obwalden und Nidwalden
Tarifverbund Davos	Integraler Tarifverbund	Davos
Tarifverbund Klosters	Integraler Tarifverbund	Klosters
Tarifverbund Nordwestschweiz	Integraler Tarifverbund	Basel, Aargau und Solothurn
Tarifverbund Schwyz	Integraler Tarifverbund	Schwyz
Tarifverbund Zug	Integraler Tarifverbund	Zug
TransReno	Integraler Tarifverbund	Chur/Landquart
Unireso	Integraler Tarifverbund	Genf
Vagabond	Abonnementsverbund	Jura
Z-Pass (Tarifverbund Wirtschaftsraum Zürich)	Integraler Tarifverbund	Verbundgebiet des ZVV und Teile der angrenzenden Verbünde
Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)	Verkehrsverbund	Zürich und angrenzende Gebiete der umliegenden Kantone

Die Verbundarten

Jeder der 20 Verbünde ist eigenständig organisiert und funktioniert anders. So verfügt beispielsweise jeder Verbund über eigene Entscheidungsstrukturen. Trotzdem verfolgen alle Verbünde das gemeinsame Ziel der Vereinfachung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für die Kundinnen und Kunden im Orts- und Agglomerationsverkehr. Beim Umfang der Verbünde ist zu unterscheiden zwischen reinen Tarifverbänden (Abonnementsverbund, integraler Verbund) und Verkehrsverbänden.

Abonnementsverbund

Wie der Name schon sagt, ist das Angebot des Abonnementsverbands auf Abonnemente beschränkt – mit dem Ziel, dass die Kundinnen und Kunden mit einem Abonnement innerhalb der gelösten Zonen alle Transportunternehmen nützen können. Dadurch spricht das Angebot eines Abonnementsverbands vor allem die Zielgruppe der Pendelnden und Vielfahrenden an. Die Abonnemente werden grundsätzlich nach den unterschiedlichen Zonen eingeteilt, pauschal tarifiert und als Monats- oder Jahresabos angeboten. Innerhalb der gewählten Zonen können die Verkehrsangebote der unterschiedlichen Transportunternehmen frei kombiniert werden und erlauben den Abonnentinnen und Abonnenten somit, innerhalb des Verbundgebiets einfach von A nach B zu gelangen. Für Einzelfahrausweise gilt das auf Strecken basierende Angebot des Nationalen Direkten Verkehrs.

Integraler Tarifverbund

Der integrale Tarifverbund ist eine Weiterentwicklung des Abonnementsverbands und mittlerweile die in der Schweiz am meisten verbreitete Verbundart. Das Sortiment eines integralen Tarifverbands ist im Gegensatz zu jenem des Abonnementsverbands mit Einzelfahrausweisen erweitert. Es umfasst auch Einzelbillette, Tageskarten oder Mehrfahrtenkarten. Die Vorteile der Bewegungsfreiheit innerhalb der gelösten Zonen können hier somit alle Kundengruppen nutzen, egal ob sie ein Abonnement oder einen Einzelfahrausweis besitzen.

Verkehrsverbund

Als weitere Ausprägung gibt es in der Schweiz auch Verkehrsverbände. Diese legen neben dem Tarifangebot auch das Fahrplanangebot fest und nehmen gegenüber den Transportunternehmen die Rolle des Bestellers ein. Sie planen also nicht nur die Tarifgestaltung, sondern übernehmen auch Kompetenzen in der Netz- und Fahrplanplanung sowie die Organisation der Finanzierung. Bei dieser Art der Verbundorganisation ist somit die sonst bei den Transportunternehmen angesiedelte Tarifhoheit auf die Bestellerorganisation übertragen.

Die Organisation der Alliance SwissPass

Der Nationale Direkte Verkehr mit seiner überregional ausgerichteten und streckenbasierten Tarifstruktur und die öV-Verbünde mit ihrer Zonenlogik und ihrem Fokus auf den Orts- und Agglomerationsverkehr sind in ihrer Systematik unterschiedlich. Sie verfolgen jedoch gleiche Ziele, bedienen mitunter dieselbe Kundschaft und engagieren sich in vergleichbaren Themenfeldern. Zudem funktionieren beide Systeme nach dem gesetzlich verankerten Grundprinzip von «Eine Reise, ein Ticket».

Deshalb haben sich die öV-Verbünde und die am Nationalen Direkten Verkehr teilnehmenden Transportunternehmen ab dem Jahr 2020 in einer gemeinsamen Organisation zusammengeschlossen: der Alliance

SwissPass. In der Alliance SwissPass verschmolzen die vorher getrennten Gremien und Entscheidungsstrukturen des NDV und der öV-Verbünde. Fast alle Kompetenzen, welche bisher in den Händen der Gremien des NDV respektive der öV-Verbünde lagen, fielen an die neue Organisation. Die innerhalb der Alliance SwissPass behandelten Themen sind grundsätzlich weiterhin in die Bereiche NDV und Verbünde aufgeteilt. Allerdings haben neu alle Beteiligten ein Mitbestimmungsrecht. Im gemeinsamen Geschäftsfeld «öV» behandelt die Branchenorganisation zudem Themen, die beide Tarifsysteme betreffen. Damit ermöglicht sie zum Wohle der Kundinnen und Kunden sowie des öffentlichen Verkehrs ein gemeinschaftlicheres, harmonischeres Zusammenspiel,

effizientere Prozesse und abgestimmtere Weiterentwicklungen in den beiden Tarifwelten. Gegenüber der Politik, den Behörden und anderen Anspruchsgruppen kann die Alliance SwissPass zudem als legitime Vertretung des gesamten öffentlichen Verkehrs auftreten.

Im Nationalen Direkten Verkehr koordiniert die Alliance SwissPass weiterhin die gemeinsamen Tätigkeiten in den Bereichen Tarif, Sortiment und Vermarktung. In der Verbundwelt unterstützt sie die Bestrebungen zu einer verstärkten Harmonisierung unter Berücksichtigung der regionalen Rahmenbedingungen. Die Governance-Strukturen erlauben es der Branchenorganisation zudem, zugunsten der Kundinnen und

Was versteht man unter «Sparten» im öffentlichen Verkehr?

Im Personenbeförderungsgesetz werden im öffentlichen Verkehr Sparten unterschieden, um die abgeltungsberechtigten Bereiche wie den Regionalen Personenverkehr zu separieren. Nach diesem Prinzip sind die Transportunternehmen im Personenverkehr in Sparten unterteilt. Neben dem durch den Bund und die Kantone mitfinanzierten Regionalen Personenverkehr gibt es den kantonal und lokal finanzierten Ortsverkehr sowie die eigenwirtschaftlich betriebenen Sparten Fernverkehr und touristischer Verkehr ohne Erschliessungsfunktion.

- Der **Fernverkehr** verbindet die Handlungsräume und übergeordneten Zentren der Schweiz miteinander und stellt die Anbindung der Schweiz an die europäischen Hauptverkehrsachsen sicher. Es handelt sich dabei insbesondere um Intercity-Verbindungen, beispielsweise Zürich–Bern oder Lausanne–Genf.
- Dem **Regionalen Personenverkehr (RPV)** gehören Transportunternehmen an, deren Transportleistungen durch den Bund und die Kantone abgegolten werden. Zum Regionalverkehr gehören eine Vielzahl von Transportunternehmen auf Schiene und Strasse, sowohl kleine und grössere Busbetriebe wie auch S-Bahn-Betreiber. Auch einzelne Schifffahrtsbetriebe sowie Seil- und Bergbahnen bieten Verbindungen innerhalb des RPV an.
- Der **Ortsverkehr** umfasst den meist städtischen Nahverkehr, sprich Tram- und Buslinien. Der städtische Nahverkehr ist oft vollständig in einen regionalen öV-Verbund integriert und wird durch die Kantone und Gemeinden finanziert.
- Der **touristische Verkehr ohne Erschliessungsfunktion** deckt im Wesentlichen Strecken in peripheren Räumen, auf dem Wasser und in den Bergregionen ab. Diese Linien zeichnen sich durch eine im Vergleich zu Fern-, Regional und Ortsverkehr unterschiedliche Auslastungsverteilung aus. Während im Fern-, Regional- und Ortsverkehr an Werktagen mehr Personen befördert werden, sind touristische Strecken vor allem am Wochenende stark frequentiert. Touristische Strecken werden oftmals nicht ganzjährig oder nicht täglich bedient.

Kunden auch Harmonisierungen und Vereinheitlichungen im gesamten öffentlichen Verkehr einzuführen – also sowohl im NDV als auch in den Verbänden. Wie lange ist eine Mehrfahrtenkarte gültig? Unter welchen Umständen darf ein Hund kostenlos mitreisen? Welche Entschädigungen können bei Verspätungen geltend gemacht werden? Diese und weitere Regelungen gelten dank der Alliance SwissPass einheitlich auf allen Strecken des öV Schweiz.

Die Statuten: Das Übereinkommen 500

Eine nationale Branchenorganisation wie die Alliance SwissPass als Zusammenschluss von 250 Transportunternehmen und 20 Verbänden braucht geeignete Strukturen und Prozesse, welche eine effiziente Zusammenarbeit ermöglichen und die verschiedenen Interessen der beteiligten öV-Betriebe opti-

mal berücksichtigen. Zudem muss klar sein, welche Zuständigkeiten und Kompetenzen innerhalb der Organisation herrschen.

Deshalb hat die Alliance SwissPass das Übereinkommen 500 (Ue500) erarbeitet. Das Ue500 regelt in Ausführung der Artikel 16 und 17 des Personenbeförderungsgesetzes die Beziehung zwischen den an der Alliance SwissPass Teilnehmenden und bildet damit die Statuten der Organisation. Es beinhaltet insbesondere:

- Grundlagen und Struktur der Zusammenarbeit der beteiligten öV-Unternehmen,
- Zuständigkeiten, Rechte und Pflichten der Beteiligten,
- Handlungsfelder, Kompetenzen und Befugnisse der Organisation sowie dessen Organe,
- Finanzierung und Entschädigung der durch die Erfüllung des Ue500 entstehenden Aufwände.

Organigramm der Alliance SwissPass



Die Gremien der Alliance SwissPass

Sämtliche Themen des Übereinkommens 500 werden in einer gemeinsamen Gremienstruktur der Verbände und Transportunternehmen erarbeitet und entschieden.

Die Alliance SwissPass ist ähnlich wie eine Genossenschaft aufgebaut. Die demokratische Basis und obersten Organe bilden die «Gesamtheit der Teilnehmenden am Nationalen Direkten Verkehr» und die «Versammlung der Verbände», welche aus den früheren, getrennten Strukturen der beiden Tarifwelten übernommen wurden. Sämtliche Entscheide ab einer gewissen Tragweite müssen von beiden Organen bestätigt werden. Darunter wirkt der Strategierat. Ihm sind drei Kommissionen unterstellt. Die Kommissionen haben zudem die Möglichkeit, zur fachlichen Unterstützung Arbeitsgruppen zu gründen.

Die Gesamtheit der am Nationalen Direkten Verkehr Teilnehmenden

Die «Gesamtheit der am Nationalen Direkten Verkehr Teilnehmenden» ist die höchste Instanz des Nationalen Direkten Verkehrs. Die Gesamtheit umfasst alle Transportunternehmen und Verbände, die mindestens einen NDV-Tarif, sprich einen Sortimentsbestandteil akzeptieren. Das kann beispielsweise das Halbtaxabonnement sein. Die Beschlussfassung erfolgt ausschliesslich auf dem Korrespondenzweg.

Die Gesamtheit der am NDV Teilnehmenden entscheidet final über alle gewichtigen Beschlüsse im Nationalen Direkten Verkehr, welche mit grossen Investitionen und Veränderungen bei den Beteiligten verbunden sind. Dies betrifft insbesondere:

- Grundlegende Preis- und Sortimentsanpassungen, sofern sie die Kompetenz des Strategierats übersteigen,
- Änderungen am Übereinkommen 500 oder dessen Anhängen,
- Änderungen der Verkaufs- und Benützungsbestimmungen im öffentlichen Verkehr mit erheblicher finanzieller Auswirkung,
- Grundsätze der Einnahmen- und Kostenverteilung,
- Kostenintensive Anpassungen und Erneuerungen der gemeinsamen Vertriebssysteme.

Die Versammlung der Verbände

In der Versammlung der Verbände sind die 20 Abonnements-, Tarif- und Verkehrsverbände der Schweiz zusammengeschlossen, die Teil der Alliance SwissPass sind. Im Unterschied zur Gesamtheit der am NDV Teilnehmenden trifft sich dieses Gremium zweimal jährlich physisch. Entscheide können aber auch auf dem Korrespondenzweg gefällt werden.

Da die Tarifgestaltung Sache jedes einzelnen Verbands ist, sind die Handlungsfelder und Kompetenzen der Versammlung der Verbände limitierter. Das primäre Ziel der Verbundzusammenarbeit ist auch nicht die Weiterentwicklung eines gemeinsamen Sortiments, sondern die verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Verbänden und dem Nationalen Direkten Verkehr sowie die Harmonisierung der Benützungsbestimmungen. In folgenden Bereichen fällt die Versammlung der Verbände Entscheide:

- Änderungen am Übereinkommen 500,
- Aufnahme themenspezifischer Zusatzvereinbarungen unter den öV-Verbänden.

Sowohl bei der Gesamtheit der am NDV Teilnehmenden als auch bei der Versammlung der Verbände sind alle Mitglieder paritätisch stimmberechtigt. Grundsätzlich gilt dabei: Ein Antrag ist angenommen, wenn ihm innert der gesetzten Frist mindestens zwei Drittel aller abstimmenden respektive anwesenden Mitglieder zustimmen. Stimmen weniger als zwei Drittel, aber mehr als die Hälfte der jeweils Abstimmenden zu, so gilt eine Vorlage als angenommen, wenn diese Abstimmenden zusammen mindestens 50 Prozent der Einnahmen- respektive Kostenanteile im betreffenden Geschäft auf sich vereinen.

In den Gremien der Alliance SwissPass werden drei Geschäftsfelder unterschieden

Innerhalb der Alliance SwissPass werden die ihr zugeteilten Aufgaben jeweils in die Geschäftsfelder «öffentlicher Verkehr», «Nationaler Direkter Verkehr» und «Verbünde» gegliedert. Diese Aufteilung berücksichtigt die im Übereinkommen 500 festgelegte Kompetenzaufteilung auf nationaler und regionaler Ebene. Unabhängig des Geschäftsfelds sind in den jeweiligen Gremien immer alle Mitglieder stimmberechtigt. So können Kommissionsmitglieder von Transportunternehmen Verbundthemen und Kommissionsmitglieder von Verbänden Themen aus dem Nationalen Direkten Verkehr mitgestalten.

- Im Geschäftsfeld **«öffentlicher Verkehr»** werden sämtliche Geschäfte bearbeitet, welche für alle an der Alliance SwissPass Teilnehmenden verbindlich sind. Dies beinhaltet beispielsweise die Tarifnebenbestimmungen des Grundtarifs 600, Vertriebsentwicklungen oder Kontrollstandards.
- Im Geschäftsfeld **«Nationaler Direkter Verkehr»** werden Geschäfte zu Themen des NDV wie Preis- und Sortimentsgestaltung oder Vermarktung behandelt.
- Im Geschäftsfeld **«Verbünde»** stehen Themen in Bezug auf Harmonisierungen und Abstimmungen zwischen den einzelnen Verbänden im Vordergrund.

Der Strategierat

Dem Strategierat obliegt die strategische und operative Leitung der Alliance SwissPass. In dieser Rolle entscheidet er über strategische Geschäfte, Fragen und Grundsätze in allen drei Geschäftsfeldern und definiert die Eckpunkte der Weiterentwicklung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr.

Der Strategierat besteht aus 8 bis 13 stimmberechtigten Mitgliedern und setzt sich aus Vertretungen von am NDV Teilnehmenden mit festem Sitz (SBB, PostAuto AG und Zürcher Verkehrsverbund) und Vertretungen der Sparten Fernverkehr, Regionaler Personenverkehr, Ortsverkehr und touristischer Verkehr ohne Erschliessungsfunktion zusammensetzt (siehe Kasten Seite 11). Mitglieder mit festem Sitz dürfen eine Stellvertretung ernennen.

Der Strategierat ist beschlussfähig, wenn mindestens acht Mitglieder (beziehungsweise ihre Stellvertretungen) anwesend sind, wobei die Mitglieder mit festem Sitz zu den Anwesenden zählen müssen. Jedes Mitglied besitzt eine gewichtete Stimme. Die Stimmen werden so gewichtet, dass

die Mitglieder mit festem Sitz zusammen das gleiche Stimmengewicht haben wie die übrigen anwesenden Mitglieder zusammen. Ein Antrag gilt als angenommen, wenn er die Mehrheit der abgegebenen, gewichteten Stimmen auf sich vereint.

Zur Ausübung seiner Tätigkeit, insbesondere für die Vorbereitung und -beratung wichtiger Geschäfte, hat der Strategierat drei Ausschüsse ins Leben gerufen: «Strategie», «Finanzen und Risiko» sowie «Nomination».

Die Kommissionen

Den Kommissionen obliegt die operative Verantwortung in den vom Übereinkommen 500 erfassten Fachbereichen. Alle Kommissionen arbeiten nach einem definierten und durch den Strategierat abgesegneten Pflichtenheft, welches insbesondere die Aufgabenbereiche und Kompetenzen regelt. Ihre Entscheidungskompetenzen sind limitierter, ab einer definierten finanziellen Tragweite müssen Geschäfte nach der Kommission zusätzlich vom Strategierat genehmigt werden. Innerhalb der Kommissionen gibt es keine Stimmengewichtung.

Kommission Markt (KoM)

Die Kommission Markt (KoM) fällt operative Entscheidungen in den Fachbereichen Preis und Sortiment, Vermarktung, Einnahmenverteilung und Entschädigungsmodelle im Vertrieb. Sie ist für die laufende Analyse und Weiterentwicklung des NDV-Fahrausweissortiments und der Tarife zuständig und unterbereitet dem Strategierat entsprechende Anträge. Sie entscheidet ausserdem über die Neuaufnahmen von Transportunternehmen in Tarife des Nationalen Direkten Verkehrs.

Kommission Vertrieb (KoV)

Die Kommission Vertrieb (KoV) fällt operative Entscheide zu sämtlichen Vertriebsthemen. Diese umfassen die Zahlungsmittel, das Clearing, die Einnahmensicherung, die Fahrausweiskontrolle sowie die Kostenverteilung. Sie legt im Vertrieb die Standards für neue Verkaufsmittel sowie für die Datenträger und den Datenaustausch fest und ist zuständig für das Layout und die Sicherheit der Fahrausweise. Ihr obliegt auch die Steuerung

und Weiterentwicklung der zentralen Vertriebsplattform NOVA («Netzweite öV-Anbindung»). Der KoV sind zudem die meisten Vorschriften des Nationalen Direkten Verkehrs angegliedert.

Kommission Kundeninformation Verkehr (KKI)

Die nationale Kommission Kundeninformation (KKI) koordiniert und entwickelt die Kundeninformation im öffentlichen Verkehr. Sie erarbeitet mithilfe einer permanenten Arbeitsgruppe «Nationaler Branchenstandard» sowie weiteren temporären Arbeitsgruppen die fachlichen Anforderungen für den nationalen Branchenstandard in der Kundeninformation. Ziel ist, die Kundeninformation im öV-Schweiz im Sinne des Zielbildes weiterzuentwickeln. Sie fällt zu diesem Zweck verbindliche Entscheide für alle konzessionierten Transportunternehmen der Schweiz. Geführt wird die Kommission vom Strategierat der Alliance SwissPass und dem Bundesamt für Verkehr.

Die Arbeitsgruppen

Die Kommissionen der Alliance SwissPass können zwecks Ausführung ihrer Aufgaben themenspezifische temporäre oder permanente Arbeitsgruppen einsetzen. Für eine permanente Arbeitsgruppe erstellt das auftraggebende Organ ein Pflichtenheft. Dieses regelt insbesondere die Zusammensetzung, die Aufgaben und die Kompetenzen der Arbeitsgruppe. Die Wahl der Arbeitsgruppenmitglieder erfolgt durch das auftraggebende Organ. Die Arbeitsgruppen handeln

ausschliesslich im Auftrag des Organs, das die Arbeitsgruppe gebildet hat und verfügen gegenüber diesem über ein Vorschlagsrecht. Die Beschlussfassung in den Arbeitsgruppen erfolgt gemäss den für die Kommissionen geltenden Bestimmungen.

Die Zahl der aktiven Arbeitsgruppen schwankt jährlich. Drei Arbeitsgruppen müssen gemäss Übereinkommen 500 permanent geführt werden:

- **Arbeitsgruppe Gemeinsame Tarifebenbestimmungen:** Die Aufgabe dieser Arbeitsgruppe ist die Pflege und Weiterentwicklung der gemeinsamen Tarifebenbestimmungen des Nationalen Direkten Verkehrs und der Tarifverbünde. Diese sind im Tarif 600 festgelegt. Sie regeln beispielsweise die Altersgrenzen im öffentlichen Verkehr oder die Bestimmungen zur Mitnahme von Tieren.
- **Arbeitsgruppe Verbünde:** Diese Arbeitsgruppe eruiert Harmonisierungspotenzial zwischen den öV-Verbänden in den Bereichen Sortiment, Preisbildungsvorschriften und Vertrieb. Sie stellt einen permanenten Austausch innerhalb der Verbünde sicher und fördert die Konvergenz von Nationalem Direkten Verkehr und Verbänden bei spezifischen Themen.
- **Arbeitsgruppe Finanzexperten:** Die Arbeitsgruppe führt die Abrechnung der effektiven oder voraussichtlichen Kosten innerhalb der Alliance SwissPass in der Vorschrift 512. Dies umfasst ebenfalls das gemeinsame Budget der Alliance SwissPass, die drei Jahre umfassende Mittelfristplanung sowie die Ist-Abrechnung. Sie handelt hierbei vorberatend für die Beschlussfassung in der Kommission Vertrieb.



21 Interlaken

ADOLF
KREBS

BE-752171

Querschnitts- funktionen in der Alliance SwissPass

Neben der hierarchisch organisierten Gremienstruktur gibt es in der Alliance SwissPass auch diverse Querschnittsorgane. Einerseits gibt es Mandatstragende, welche im Auftrag und Namen der Alliance SwissPass definierte Aufgaben der Branchenorganisation wahrnehmen. Dazu gehören beispielsweise die Geschäftsführung der Alliance SwissPass, die Vermarktung des Sortiments des Nationalen Direkten Verkehrs oder das Führen der Datenbank für Reisende ohne oder nur mit teilgültigem Fahrausweis. In dieser Funktion erarbeiten die mandatstragenden Unternehmen auch Anträge mit Weiterentwicklungsmöglichkeiten an die diversen Gremien. Andererseits gibt es verschiedene interne und externe Kontrollinstanzen, welche unter anderem die Arbeit oder die Einhaltung der Organisationsbestimmungen der Alliance SwissPass überprüfen.

Mandate der Alliance SwissPass

Die Bereiche Tarif und Sortiment, Vertrieb, Vermarktung, Einnahmen- und Kostenverteilung sowie Kundeninformation bilden die zentralen Handlungsfelder der Alliance SwissPass. Daneben gibt es weitere operative Tätigkeiten, etwa den Unterhalt der gemeinsamen IT-Systeme, die Produktion der SwissPass-Karten oder den Betrieb des zentralen Informationssystems (SynServ). Zur Ausübung dieser und weiteren gemeinsamen operativen Aufgaben – auch innerhalb der genannten Handlungsfelder – vergibt die Alliance SwissPass Mandate an einzelne Unternehmen. Sie üben diese stellvertretend für die gesamte Branche des öffentlichen Verkehrs aus. Die Mandate werden – mit Ausnahme des Mandats der Geschäftsführung, welches dem Strategierat untersteht – durch die einzelnen Kommissionen geführt

und durch die Geschäftsstelle koordiniert und kontrolliert. Die Mandatsaufgaben werden für jedes Mandat in einem Pflichtenheft geregelt. Derzeit nehmen drei Mandatsträgerinnen die unterschiedlichen Mandate wahr: SBB, PostAuto AG und ch-integral.

Mandat Preis und Sortiment (Mandatsträgerin SBB)

Das Mandat Preis und Sortiment befasst sich primär mit dem Nationalen Direkten Verkehr. Es umfasst die Preis- und Sortimentsstrategie des NDV sowie die Planung und Umsetzung von Massnahmen in diesem Bereich. Operativ kümmert sich die Mandatsträgerin um die Bereitstellung des bestehenden Sortiments, die Preisfindungslogik des Automatischen Ticketings sowie die Betreuung der internationalen Sortimente für den gesamten öV Schweiz.

Die 7 Mandate der Alliance SwissPass

Preis und Sortiment SBB

Das bestehende Sortiment betreuen und neue Sortimentsbestandteile entwickeln und einführen.

Marketing SBB

Das Sortiment gegenüber den Kundinnen und Kunden bewerben.

Vertrieb – Services SBB

Das Sortiment im Verkauf verfügbar machen, die Transportunternehmen übergreifende Kontrolle und den Service Après Vente sicherstellen.

Abrechnung SBB

Die Kosten und Erträge auf die öV-Unternehmen verteilen.

IT und Services SBB

Die öV-Systeme betreiben, warten und weiterentwickeln.

SynServ PostAuto AG

Die öV-weite Datenbank für Reisende ohne oder nur mit teilgültigem Fahrausweis betreiben.

Geschäfts- führung ch-integral

Die Geschäfte der Alliance SwissPass gemäss Übereinkommen 500 führen.

Mandat Marketing (Mandatsträgerin SBB)

Das Mandat Marketing umfasst die gesamten Vermarktungsaktivitäten für den NDV. In strategischer Hinsicht ist dies die Planung der Marketingaktivitäten (beispielsweise Kampagnenplanung). Operativ beinhaltet das Mandat die gesamte Konzeption und Umsetzung von Marketingaktivitäten wie Kampagnen oder Aktionen, aber auch den Betrieb des Customer-Relationship-Managements (CRM) und die Interpretation der Verkaufsauswertungen, um weitere Massnahmen zu treffen. So stellt die SBB im Mandat das Branding des Angebots des NDV sicher.

Mandat Vertrieb – Services (Mandatsträgerin SBB)

Das Mandat Vertrieb – Services umfasst Dienstleistungen im Bereich Vertrieb für alle Transportunternehmen und Verbände im öV Schweiz. Die strategischen Aufgaben beinhalten die Konzeption, den Aufbau und die Weiterentwicklung von einheitlichen, branchenweit standardisierten Vertrieb-Services, die Trägermedien (SwissPass, E-Tickets, usw.), die Kontrolle (Einnahmensicherung) und den Service Après Vente (SAV). Das Mandat hat das Ziel, den Transportunternehmen einen einfachen und effizienten Vertrieb zu ermöglichen und die Interoperabilität in der Kontrolle und dem SAV in einem vollständig digitalen Vertrieb sicherzustellen. Die Weiterentwicklung der SwissPass-Assets und Partnerschaften gehören ebenfalls zum Vertriebsmandat.

Im operativen Bereich umfassen die Aufgaben des Mandats u.a. das Betreiben der Gutschein- und Coupon-Lösungen, den Betrieb des automatischen Abonnementserneuerungsprozesses für Generalabonnement, Halbtax und Halbtax PLUS oder auch die Abwicklung der Fahrgastrechte sowie der assistierten Mobilität.

Mandat Abrechnung (Mandatsträgerin SBB)

Da Transportunternehmen auch Fahrausweise anderer Transportunternehmen verkaufen, muss sichergestellt sein, dass der Ertrag auch zum jeweiligen Unternehmen gelangt. Dafür sorgt das Mandat Abrechnung, indem es die Saldierung der Verkehrserträge aller öV-Unternehmen (Clearing) sowie das öV-Abrechnungsreporting übernimmt. Alle Unternehmen liefern ihre Einnahmen bei der Mandatsträgerin ab, welche diese anschliessend gemäss der Verkaufsauswertungen respektive Verteilungsschlüssel wieder verteilt.

Weiter beinhaltet das Mandat die Standardisierung und Automatisierung des Abrechnungsprozesses im öV Schweiz sowie die treuhänderische Verwaltung der Kundenguthaben Halbtax PLUS.

Mandat IT und Services (Mandatsträgerin SBB)

Das Mandat IT und Services umfasst die Wartung und Weiterentwicklung der IT-Systeme, darunter die Planung und Weiterentwicklung der Architektur der NOVA-Plattform. Zudem stellt die SBB in diesem Mandat über den Kontrollservice (KoServ) die Kontrolle und Validierung der elektronischen Fahrausweise (SwissPass, PDF, Mobile) sicher – in der gesamten Schweiz und im grenzüberschreitenden Verkehr.

Im Mandat fest verankert ist der IT-Verpflichtungskredit, welcher die Finanzierung des Betriebs und der Weiterentwicklung der Hauptvertriebssysteme der Branche sicherstellt.

Mandat Nationale Datenbank für Reisende ohne gültigen Fahrausweis (Mandatsträgerin PostAuto AG)

Seit 2019 führt die Branche eine zentrale Datenbank für die Erfassung von Reisenden ohne oder mit nur teilgültigem Fahrausweis. Dank dieser zentralen Schnittstelle können Personen, die wiederholt schwarzfahren, schneller identifiziert, die Praxis schweizweit vereinheitlicht und Prozesse vereinfacht werden.

Das Mandat der PostAuto AG beinhaltet den Betrieb und die Weiterentwicklung der Datenbank für Reisende ohne oder nur mit teilgültigem Fahrausweis.

Mandat Geschäftsführung (Mandatsträgerin ch-integral)

Die Geschäftsstelle führt die Geschäfte der Alliance SwissPass gemäss den Vorgaben des Übereinkommens 500. Sie stellt den Support für den Strategierat und die Kommissionen sicher, koordiniert die Anträge an die jeweiligen Gremien und kann auch eigene Anträge stellen. Sie steht den Mitgliedern des Strategierats und der Kommissionen, den verschiedenen Kontrollinstanzen, den Verantwortlichen der Mandatsträger sowie den Transportunternehmen und Verbänden für Koordinationsaufgaben aller Art zur Verfügung. Die Geschäftsstelle der Alliance SwissPass ist verantwortlich für die zeit- und kundengruppengerechte Kommunikation der Geschäfte der Branchenorganisation. Das Mandat liegt in den Händen des Vereins ch-integral.

Kontrollinstanzen

Revisionsstelle NDV

Im Nationalen Direkten Verkehr werden allein durch den Verkauf von Pauschalfahrausweisen wie dem Generalabonnement jährlich mehrere Milliarden Franken umgesetzt. Diese Einnahmen werden prozentual gemäss dem jeweiligen Transportvolumen an die beteiligten Transportunternehmen verteilt. Mehr dazu lesen Sie in **Kapitel 11**. Die interne Revisionsstelle des NDV überprüft regelmässig die Qualität der Verteilmechanismen und verbessert sie. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf der Kontrolle der folgenden Bereiche:

- Verkehrsabrechnungen der am NDV Teilnehmenden,
- Abrechnungen der SBB-Clearingstelle,
- Gemeinsame Kostenrechnungen gemäss der Vorschrift 512, beispielsweise Kosten für die Geschäftsführung der Alliance SwissPass,
- Erstellung der Verteilschlüssel durch die Geschäftsstelle Alliance SwissPass.
- Halbtaxausfall-Anmeldungen

Die Revisionsstelle NDV ist aus zwei Vertretungen des Mandatsträgers «Abrechnung», je einer Vertretung der SBB und der PostAuto AG sowie Vertretungen weiterer am Nationalen Direkten Verkehr teilnehmenden öV-Unternehmen zusammengesetzt. Die Mitglieder werden durch den Strategierat gewählt. Sie sind in drei Revisionsgruppen aufgeteilt, die sich jeweils einem der drei Teilbereiche Allgemeine Revision des NDV, Halbtaxausfall und Kostenrechnungen widmen.

Nationale Prüfgruppe der Konsumkennzahlen

Die Nationale Prüfgruppe der Konsumkennzahlen (NPK) ist zuständig für die Qualitätssicherung der Erhebung der Konsumkennzahlen in den Verbänden sowie das Vorgehen bei Systemveränderungen, sofern mehrere Verbände betroffen sind. Als relevante Konsumkennzahlen gelten die Anzahl Einsteigende pro angebotene Verbindung, die Gesamtzahl der Personenkilometer sowie der Fahrausweismix.

Die NPK befasst sich ausschliesslich mit verbundübergreifenden Themen. Für Änderungen, die nur einen Verbund isoliert betreffen, gelten die Organisation und Entscheideregeln des betroffenen Verbunds.

Die NPK besteht aus maximal elf Mitgliedern, wobei mindestens ein Mitglied einen Verbund mit Sitz an einem Ort lateinischer Sprache vertreten muss. Die Mitglieder werden durch die Versammlung der Verbände gewählt.

Compliance & Governance Board

Das Compliance & Governance Board prüft die Einhaltung der Organisationsbestimmungen des Übereinkommens 500 sowie die Arbeit der Organe der Alliance SwissPass im Rahmen ihres Pflichtenhefts. Es beauftragt zur Umsetzung der Prüfungshandlungen eine externe Prüfgesellschaft und erstellt jährlich einen Bericht zuhanden des Strategierats. Darin schlägt es auch Massnahmen vor und überwacht deren Umsetzung.

Zudem dient das Compliance & Governance Board allen an der Alliance SwissPass Teilnehmenden als Anlaufstelle für Anliegen im Zusammenhang mit der Einhaltung der Organisationsbestimmungen und der Arbeit der Organe der Alliance SwissPass.



Der SwissPass

Der SwissPass ist das Aushängeschild und zentrale, verbindende Element des öffentlichen Verkehrs und ein Symbol für die Zusammenarbeit der Transportunternehmen und Verbände in der Schweiz. Nach seiner Einführung am 1. August 2015 löste der SwissPass nach und nach die bis dahin weit verbreiteten blauen Karten im NDV (für Abonnemente wie GA oder Halbtax) sowie die unterschiedlichen Karten der öV-Verbände als Trägermedium von Abonnements ab. Mittlerweile besitzen 75 Prozent der in der Schweiz lebenden Personen einen SwissPass. Bei seiner Einführung brachte der SwissPass unterschiedliche Neuerungen mit sich und öffnete so die Tür zum digitalen Zeitalter im öffentlichen Verkehr.

Durch die Verwendung von integrierten Chips können auf der SwissPass-Karte mehrere unterschiedliche Leistungen referenziert werden. Gab es zuvor für jedes Abonnement eine einzelne Karte, sind heute die Abonnemente des öffentlichen Verkehrs auf dem SwissPass referenziert.

Neben den klassischen öV-Leistungen ist es zudem möglich, eine Vielzahl von Partnerangeboten auf die Karte zu laden. Dazu gehören unter anderem Skipässe in über 80 Skigebieten, Mobility Carsharing, und PubliBike. Die Partnerschaften werden laufend weiterentwickelt.

Die neueste Generation der SwissPass-Karte bietet zudem die technischen Voraussetzungen für viele weitere Einsatzmöglichkeiten, welche die öV-Branche und Partnerfirmen ihren Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeitenden zur Verfügung stellen:

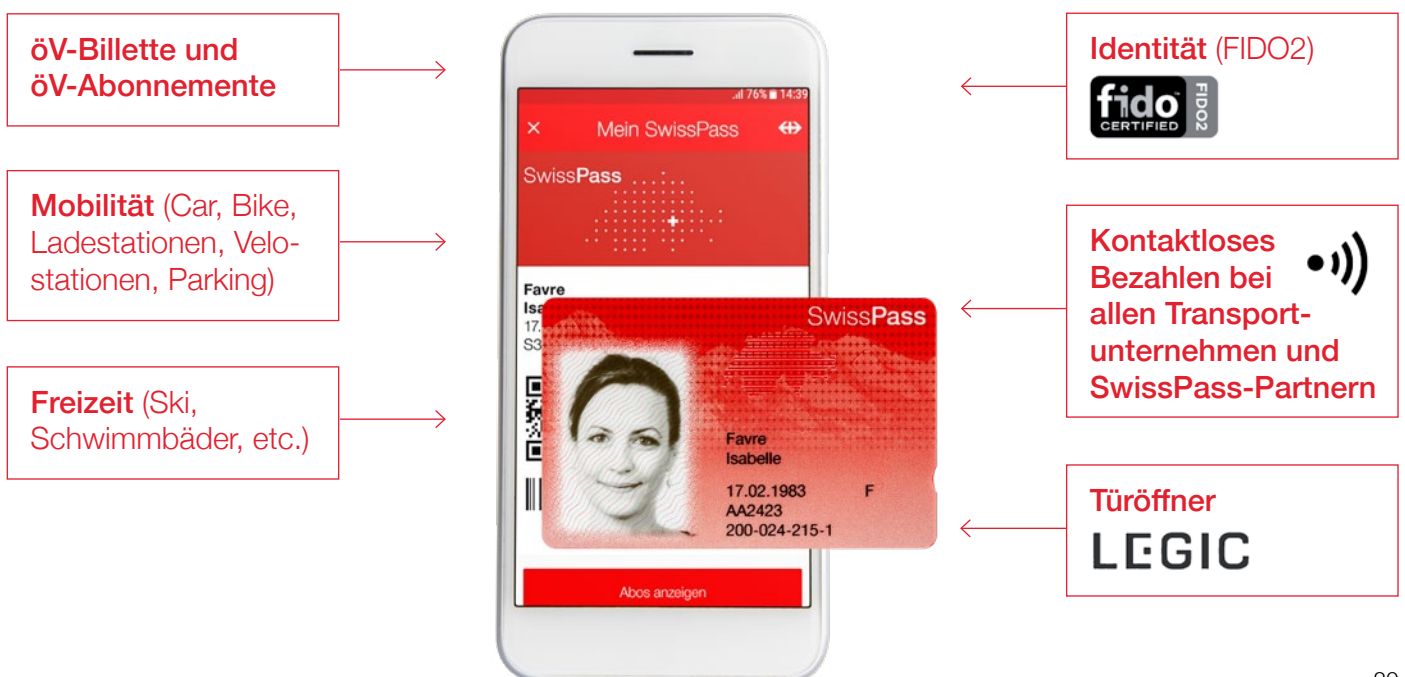
- Kontaktloses Bezahlen: Dank eines eingebauten EMV-fähigen Chips kann der SwissPass zum kontaktlosen Bezahlen am Zahlkartenterminal genutzt werden. EMV ist ein von Europay, MasterCard und VISA entwickelter Standard für Bezahlkarten.
- Türöffner: Die Sicherheitssysteme der Schweizer Firma LEGIC werden weltweit eingesetzt, unter anderem für Türsysteme. Der SwissPass kann von Unternehmen,

welche die LEGIC-Technologie einsetzen, als Zutritts- oder Identifikationsmedium genutzt werden.

- Sichere Anmeldung im Internet: Der Fast-Identity-Online-Standard – kurz FIDO – ist ein weltweit genutzter Authentifizierungsstandard, der eine vereinfachte Anmeldung bei Geräten und Webdiensten ermöglicht.

Da auf der SwissPass-Karte keine Leistungen mehr aufgedruckt sind, sondern mittels elektronischer Kontrolllösung abgefragt werden, brachte der SwissPass neue Möglichkeiten bezüglich Erneuerung der Abonnemente. Im Nationalen Direkten Verkehr werden die General- und Halbtaxabonnemente und das Halbtax PLUS automatisch verlängert, ohne dass die Kunden aktiv werden müssen. Um rechtzeitig kündigen zu können, werden die Abonentinnen und Abonnenten rechtzeitig vor Ablauf des Abos auf die bevorstehende Erneuerung aufmerksam gemacht. Dadurch bleibt genügend Zeit, ein Abonnement zu kündigen. Auch bei

Das kann der SwissPass



den Strecken- oder Verbundabonnementen erleichtert der SwissPass die Verlängerung, indem die Kundinnen und Kunden mittels Kommunikationsmassnahmen auf die Erneuerung aufmerksam gemacht werden. Der Kauf kann anschliessend bequem über den mitgeteilten Link erfolgen. Und der Gang zum Schalter erübrigt sich damit. Gerade in Verbänden mit einem hohen Anteil an Monatsabonnementen ist dies eine wesentliche Erleichterung.

Ein weiterer Vorteil des SwissPass ist die digitale Plattform www.swisspass.ch, dank der die Kundinnen und Kunden die Gültigkeit ihrer Abonnemente sowie die Rechnungen einsehen, die Abonnemente kündigen (inklusive Kündigung zurückziehen) und die Partnerdienste sowie die eigenen Daten verwalten können. GA-Inhaberinnen und -Inhaber können über die Plattform zudem ihr Abo hinterlegen.

SwissPass Mobile: Der digitale SwissPass

Mit SwissPass Mobile können sämtliche Leistungen des öffentlichen Verkehrs digital hinterlegt und kontrolliert werden: Was ist nötig, um SwissPass Mobile zu nutzen?

- gültige SwissPass-Karte (seit Mitte 2024 nicht mehr Voraussetzung)
- verknüpftes SwissPass-Login
- öV-App

SwissPass-Gütesiegel Standard für Printprodukte



Der SwissPass als zentrales Vermarktungselement im öV

Als Aushängeschild der gesamten öV-Branche eignet sich der SwissPass hervorragend als Vermarktungssymbol der gemeinsamen Sortimente. Die Vermarktung der Produkte des Nationalen Direkten Verkehrs wird von der SBB auf Mandatsbasis betrieben (siehe Kapitel 6). Dafür wurde ein Branding im SwissPass-Look entwickelt, da das SwissPass-Symbol dank seiner Verbreitung einen hohen Wiedererkennungswert aufweist.

Alle Transportunternehmen und Verbände sind verpflichtet, das SwissPass-Gütesiegel in ihrer Kundenkommunikation mitzuführen. Wenn beispielsweise ein Verbund Sortimentswerbung betreibt, erfolgt dies im jeweiligen Verbundbranding, allerdings unter Berücksichtigung des SwissPass-Gütesiegels. Für die Transportunternehmen des Nationalen Direkten Verkehrs besteht ein weiter ausgearbeitetes Branding für die Vermarktung von NDV-Produkten.

SwissPass-Label Kleinanwendung für digitale Kanäle



Tarifsystematik im öV Schweiz

Der öffentliche Verkehr der Schweiz basiert auf verschiedenen Tarifbestimmungen, welche die vertragliche Beziehung zwischen den öV-Unternehmen und den Reisenden definieren und Leitplanken setzen. Sie entsprechen damit der Funktion von Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Die Tarife regeln insbesondere:

- die Grundlagen der Preisberechnung für die jeweilige Strecke,
- die vorhandenen Angebote,
- Voraussetzungen und Bedingungen für die Nutzung des Angebots,
- die Gültigkeitsdauer,
- den Leistungsumfang.

Die Tarifbestimmungen sind integraler Bestandteil des Transportvertrags und werden durch das Einsteigen in ein öffentliches Transportmittel akzeptiert. Je nachdem, ob man sich im Nationalen Direkten Verkehr oder in einem Verbund bewegt, gelten unterschiedliche Tarifbestimmungen. Unterschiedlich sind vor allem die Grundlagen der Preisberechnung, das Angebot und die Gültigkeitsdauer. Weitgehend harmonisiert und einheitlich sind hingegen beispielsweise die Bedingungen für die Nutzung des Angebots.

Grundlagen der Preisberechnung

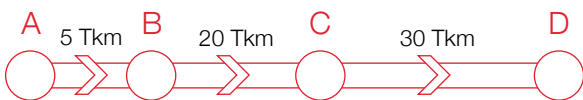
Der öffentliche Verkehr der Schweiz kennt im Grundsatz zwei Systeme zur Preisberechnung: die Strecken- sowie die Zonentarifierung. Sie regeln die Berechnung des Preises für ein Strecken- oder Einzelbillett. Die berechneten Preise wiederum sind die Grundlage für die Festsetzung der Preise weiterer Angebote mit grösserem oder kleinerem Gültigkeitsrahmen innerhalb der Strecken- und der Zonentarife.

Die Streckentarifierung: Anwendung von Tarifkilometern

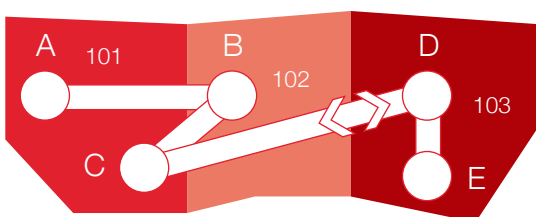
Die Streckentarifierung kommt auf dem gesamten Streckennetz des Nationalen Direkten Verkehrs zur Anwendung. Sie basiert auf der Logik, dass für eine Strecke von Punkt A zu Punkt B die entsprechende Distanz in Tarifkilometern festgelegt wird. Die Strecke darf anschliessend auch nur in die gewählte Richtung und über den gewählten Weg zurückgelegt werden. Jede Distanz entspricht einem in einer Tabelle im Tarif 601 festgelegten Preis. Die Festlegung des Preises geschieht dabei auf zwei Arten:

- Im **Kilometeranstoss** ist ein Basispreis definiert, der bei 3 Franken liegt (2. Klasse, Vollpreis). Der Preis erhöht sich anschliessend alle zwei bis fünf Tarifkilometer, bei sehr grossen Distanzen alle zehn Tarifkilometer. Die Erhöhung entwickelt sich dabei degressiv. Je weiter man fährt, desto günstiger wird die Fahrt pro Tarifkilometer. Den Kundinnen und Kunden wird somit ein Distanzrabatt gewährt. Während beispielsweise der Preis pro Tarifkilometer bei einer Strecke von zehn Tarifkilometern 46 Rappen beträgt, sinkt der Preis bei einer Strecke von 100 Tarifkilometern auf 34 Rappen pro Tarifkilometer. Für die Berechnung des Billettpreises werden sämtliche Strecken aller Transportunternehmen zusammengezählt, welche ihre Preise im Kilometeranstoss tarifieren.
- Im **Preisanstoss** hingegen ist für jede Strecke ein Preis festgelegt. Die Transportunternehmen legen diesen Preis teilweise nicht kontinuierlich gemäss der Anzahl Tarifkilometer fest. Zudem werden diese Strecken nicht mit anschliessenden Teilstrecken anderer Transportunternehmen zusammengerechnet. Dadurch entfällt der Distanzrabatt. Diese Preislogik

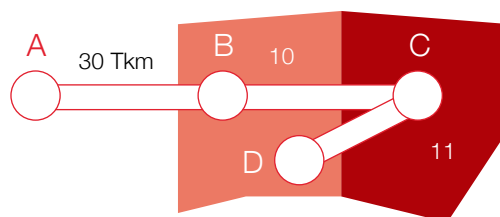
Strecke und Zeit ► Streckentarifierung



Raum und Zeit ► Zonentarifierung



Kombination (z.B. Modulabonnement, City-Ticket)



verwenden vor allem Transportunternehmen mit touristischem Charakter wie Schiffe, Berg- oder Seilbahnen sowie Busunternehmen wie PostAuto. Die nötigen Minimalstandards und die erlaubten Varianten sind im Tarif 604 geregelt.

Bei Reisen, welche sowohl Strecken im Kilometeranstoss als auch Strecken im Preisanstoss beinhalten, werden alle Strecken im Kilometeranstoss addiert und bepreist. Die Strecken im Preisanstoss werden einzeln dazugerechnet und ergeben den Gesamtpreis der Reise.

Die Zonentarifierung: Anwendung von Raum- und Zeitkomponenten

Die Zonentarifierung wenden alle Tarif- und Verkehrsverbünde in der Schweiz an. Für die Berechnung des Preises wird dabei das Verbundgebiet in Zonen unterteilt. Ein Einzelbillett von A nach B innerhalb eines Verbunds muss sämtliche Zonen enthalten, welche auf dem Weg durchfahren werden. Die durchfahrenen Zonen werden addiert und ergeben den Preis. Die Zonentarifierung kennt ebenfalls eine Degression, da mit der Zunahme der Anzahl gekaufter Zonen der Einzelpreis pro Zone sinkt. Gleichzeitig sind viele Zonentarife gedeckelt, sprich man bezahlt ab einer gewissen Anzahl Zonen immer denselben Betrag.

Der Fahrgast erwirbt sich mit dem Zonenbillett grundsätzlich das Recht, innerhalb der gekauften Zonen während einer definierten Zeitspanne sämtliche Transportmittel ohne Distanzlimit oder Richtungszwang zu benützen. Da im dichten Orts- und Agglomerationsverkehr oft verschiedene Transportmittel und -unternehmen dieselben Strecken befahren – teilweise auch auf unterschiedlichen Wegen – und die Taktfrequenz hoch ist, bietet die Zonentarifierung den Reisenden im städtischen Umfeld den grösstmöglichen Komfort.

Übersicht über die geltenden Tarife

Wie bereits erwähnt regeln die Tarife die Beziehung zwischen den öV-Betrieben und den Reisenden. Sie haben verbindlichen Rechtscharakter und basieren auf dem Übereinkommen 500 der Alliance SwissPass. Unterschieden wird zwischen den gemeinsamen Tarifbestimmungen des Nationalen Direkten Verkehrs und der öV-Verbünde sowie den Tarifen, welche nur für den NDV oder den jeweiligen Verbund gelten.

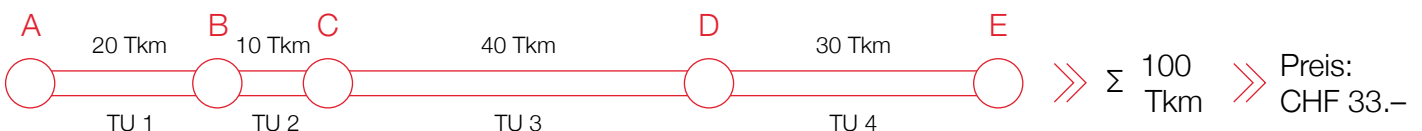
Der zentrale Tarif der Alliance SwissPass und der öV-Branche ist der Tarif 600. Die darin enthaltenen Bestimmungen gelten

Die zwei Arten der Streckentarifierung

Kilometeranstoss

TU-übergreifende Degression («Mengenrabatt»)

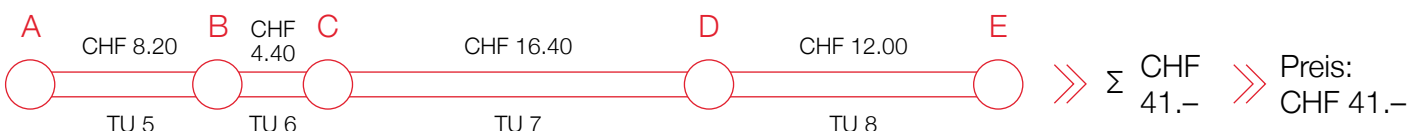
Der Billettpreis wird aufgrund der Gesamtdistanz aller Teilstrecken berechnet.



Preisanstoss

Keine TU-übergreifende Degression (kein «Mengenrabatt»)

Der Billettpreis wird für jede Teilstrecke einzeln gerechnet und die Preise werden anschliessend summiert.



Warum verwendet der öffentliche Verkehr Tarifkilometer anstatt der effektiven Kilometer?

Im öffentlichen Verkehr weicht die Anzahl der Tarifkilometer teilweise von der Anzahl der effektiven Distanzkilometer zwischen zwei Haltepunkten ab. Mittels fiktiver Erhöhung der Distanz lässt sich der Preis eines Streckenabschnitts etwas flexibler gestalten. So kann insbesondere Angebotsverbesserungen wie höhere Taktfrequenz, schnellere Verbindungen, neues Rollmaterial oder höherer Komfort (Bordrestaurant, Spielwagen etc.) Rechnung getragen werden. Die Idee, dass die verrechneten Kilometer nicht unbedingt den tatsächlichen entsprechen müssen, stammt aus dem Jahr 1869. Als die Gotthard-Eisenbahn gebaut wurde, suchte man nach einem Weg, die hohen Bau- und Unterhaltskosten etwas verursachergerechter auch auf die Reisenden abzuwälzen.

Das System der Tarifkilometer ermöglicht heute zudem in gewissen Fällen die Bildung von Wahlstrecken. Gelangt man auf unterschiedlichen Wegen von A nach B, bezahlt man im öV Schweiz auf Wahlstrecken für jeden Reiseweg denselben Preis – unabhängig der Distanz. Dies ist beispielsweise beim Gotthard- und Lötschbergtunnel der Fall, wo Kundinnen und Kunden sowohl durch den Basistunnel als auch über die Bergstrecke zum gleichen Preis reisen können. Dank der Wahlstrecke können die Reisenden frei über den Weg entscheiden. Die grösste Differenz zwischen effektiven und Tarifkilometern weisen in der Regel Bergbahnen auf, da sie aufgrund der Steilheit und anderer Faktoren für eine vergleichsweise kurze Strecke hohe betriebliche Aufwände bewältigen und das meist touristische Angebot eigenwirtschaftlich betreiben müssen.

Für die abschliessende Bewilligung der Tarifkilometer bei abgeltungsberechtigten Transportunternehmen ist das Bundesamt für Verkehr zuständig.

übergreifend sowohl im Nationalen Direkten Verkehr als auch in den Verbänden – und tragen damit zu einer Harmonisierung und Vereinheitlichung der Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr bei. Der Tarif 600 regelt beispielsweise die Vorgaben zu den verschiedenen Kundengruppen, die Voraussetzungen und Kosten für die Mitnahme von Tieren oder Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr oder die Höhe der Zuschläge für Reisende ohne gültigen Fahrausweis. Ein weiterer wichtiger Tarif ist der Tarif 654, welcher unter anderem alle Benützungsbestimmungen zum General- und Halbtaxabonnement und dem GA Night enthält. Der Tarif 658 regelt die Bestimmungen zum Halbtax PLUS.

Die wichtigsten Tarife des Nationalen Direkten Verkehrs sind der Tarif 601 (Allgemeiner Personentarif), der Tarif 603 (Preise und Wegevorschriften SBB) und der Tarif 604 (Tarifdistanzen und Preise der konzessionierten Transportunternehmen), welche unter anderem sämtliche Bestimmungen zur Preisbildung regeln.

Jeder Verbund verfügt über einen eigenen Tarif, der mit «651» beginnt. In diesem regelt ein Verbund alle Rahmenbedingungen, welche nicht durch den allgemeinen Personentarif bestimmt sind. Diese enthalten insbesondere das angebotene Sortiment sowie die Regeln zur Preisbildung innerhalb des Verbunds.

Tarifarische Sonderfälle

Sowohl im Nationalen Direkten Verkehr als auch in den öV-Verbänden haben die Transportunternehmen grosse Teile ihrer Tarifhoheiten an eine koordinierende, unternehmensübergreifende Instanz abgegeben. Trotzdem lassen die Tarifbestimmungen den Transportunternehmen gewisse Freiheiten in der Angebots- und Preisgestaltung. Bekannt sind beispielsweise Kombiangebote von öV-Fahrausweisen und Eintrittskarten für Veranstaltungen, aber auch Zuschläge für Nachtfahrangebote. Die Tarifbestimmungen ermöglichen den Transportunternehmen zudem, für bestimmte Verbindungen Sparbillette anzubieten. Im nicht abgeltungsberechtigten Verkehr sind auch individuelle Preise möglich, welche sich beispielsweise an der Nachfrage orientieren (Sparangebote oder saisonale Preise).

Anpassungen der Tarife

Die Bestimmungen der einzelnen Tarife können grundsätzlich zweimal jährlich angepasst werden – jeweils auf die beiden Fahrplanwechsel am 1. Juni und am zweiten kompletten Wochenende im Dezember. Je nach finanzieller Auswirkung der Anpassung entscheiden eine Kommission, der Strategierat oder die Gesamtheit der am NDV Teilnehmenden und die Versammlung der Verbände über das Geschäft.

Vorschriften

Während die Tarife primär die Beziehung zwischen Transportdienstleister und Reisenden regeln, sind die Vorschriften für die Beziehung zwischen den einzelnen Transportunternehmen und Verbänden relevant. Die Vorschriften regeln insbesondere die gegenseitigen Rechte und Pflichten der einzelnen Betriebe im Rahmen der Einnahmen- und Kostenverteilung.



In der Sortimentsgestaltung steht die Alliance SwissPass stets vor der Herausforderung, den Spagat zwischen möglichst kundenorientierten und bedürfnisgerechten Angeboten und einem möglichst schlanken, verständlichen Sortiment zu meistern. Je nach Lebenslage haben die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs verschiedene





Bedürfnisse und Erwartungen an die Transportdienstleister. Gleichzeitig überfordert ein zu vielfältiges Sortiment die Reisenden.

Das öV-Sortiment kann grundsätzlich in folgende Bereiche eingeteilt werden:

- Billette
- Tageskarten

- Pauschalfahrausweise
- Halbtax (Ermässigungskarte)
- Halbtax PLUS (Abonnement in Form eines Zahlungsmittels)
- Touristische Angebote
- Spezial- und zeitlich beschränkte Angebote

Übersicht der dauerhaft erhältlichen öV-Fahrausweise

	6–15.99 Jahre 	16–24.99 Jahre 	25–64.99 Jahre 	65+ 
Billette	- Einzel- und Streckenbillett - Sparbillett	- Gruppenbillett - Mehrfahrtenkarte	- Klassenwechsel - Streckenwechsel	- Cityticket - Sparklassenwechsel
Tageskarten	Kinder-Tageskarte	- Tageskarte (mit/ohne Halbtax) - Spartageskarte Gemeinde - Spartageskarte	- Hunde-Tageskarte - Velo-Tageskarte	- Tandem-Tageskarte - Friends-Tageskarte
Pauschal-fahrausweise	Schultageskarte für 6–24.99 Jahre		- GA Erwachsene - GA Familia Erwachsene - GA Duo - GA für Reisende mit Behinderung - GA-Monatskarte	- GA Seniorin - GA Senior
	- GA Kind - GA Familia Kind	- GA Jugend - GA Familia Jugend	GA für 25-Jährige	
	- Junior-Karte - Kinder-Mitfahrkarte			
	- GA Night - Streckenabo Junior	- Modulabo Junior - Verbundabo Junior	- Streckenabo Erwachsene - Modulabo Erwachsene - Verbundabo Erwachsene	
	- Velo-Pass - Hunde-Pass			
Halbtax	Fahrt zum reduzierten Preis	Halbtax Jugend	Halbtax	
Halbtax PLUS		Halbtax PLUS Jugendliche (Guthabengrössen 1000, 2000 und 3000 Franken)	Halbtax PLUS (Guthabengrössen 1000, 2000 und 3000 Franken)	
Touristische Angebote	Gratis mit Swiss Family Card	- Swiss Travel Pass Youth - Swiss Travel Pass Flex Youth - Swiss Half Fare Card	- Swiss Travel Pass - Swiss Travel Pass Flex - Interrail/Eurail	
Zusatzangebote	- RailAway	- Gepäcktransport	- Mitfahrtageskarte	- Platzreservierungen

Hinweis: Aktionen, zeitlich beschränkte Angebote sowie Testprodukte werden in dieser Auflistung nicht aufgeführt.

Wieso gibt es im öffentlichen Verkehr Preisinkonsistenzen?

Die Koexistenz zweier Tarifsysteme mit unterschiedlichen Logiken in der Preisberechnung führt auf einzelnen Strecken zu Preisinkonsistenzen. Dies hat verschiedene Ursachen und kann in folgenden Fällen auftreten:

- Ein (Spar-)Billett für eine längere Strecke im Nationalen Direkten Verkehr ist günstiger als die getätigte Fahrt innerhalb des Verbunds. Sparbillette werden vielerorts nur für Strecken im Nationalen Direkten Verkehr verkauft. Sprich man muss zwingend die Verbundgrenzen überschreiten, um von diesem Angebot profitieren zu können. Obwohl die getätigte Fahrt ausschliesslich innerhalb eines Verbunds liegt, ist es deshalb in gewissen Fällen günstiger, ein Sparbillett bis zum ersten Halt ausserhalb des Verbundgebiets zu lösen. Selbiges kann auch bei NDV-Billetten im Normaltarif auftreten.
- Ein «gebrochenes» Lösen zweier Billette ist günstiger als das durchgängige Billett von A nach B. Beispielsweise:
 - Fahrt durch zwei Verbünde, wobei ein Zwischenhalt in beiden Verbänden liegt. Sobald eine Fahrt über eine Verbundgrenze hinausführt, kommt für die Preisbildung die Streckentarifung des Nationalen Direkten Verkehrs zur Anwendung. In einzelnen Fällen ist es jedoch günstiger, zwei einzelne Verbundbillette zu lösen.
 - Kombination einer Strecke des Nationalen Direkten Verkehrs mit der maximalen Anzahl Zonen eines Verbunds. Durch die Deckelung der Zonentarife fährt man ab einer gewissen Distanz innerhalb eines Verbunds immer zum selben Preis. Im Nationalen Direkten Verkehr wird dieselbe Strecke jedoch mit steigender Distanz fortlaufend etwas teurer. So kann es vorkommen, dass ein gebrochenes Lösen einer Teilstrecke des NDV in Kombination mit einem Verbundfahrausweis günstiger ist als ein durchgängiges Streckenbillett von A nach B.
 - Das Preisniveau einer Teilstrecke unterscheidet sich zwischen Verbund- und NDV-Tarif.
- Je nach gewähltem Reiseweg respektive Umsteigeort ist die Strecke vom Start- zum Zielort unterschiedlich teuer.

Einzel- und Streckenbillette

Das klassische Angebot im öffentlichen Verkehr ist das Einzel- respektive Streckenbillett. Es ist als Streckenbillett im Nationalen Direkten Verkehr für eine beliebige Strecke sowie als Einzelbillett in jedem Tarif- und Verkehrsverbund für eine beliebige Anzahl Zonen erhältlich. Das Billett kann auch für zum Transport im öV zugelassene Tiere oder Fahrzeuge gekauft werden. Es ist für die 1. und 2. Klasse jeweils zum vollen und zum reduzierten Preis (für Inhaberinnen und Inhaber eines Halbtaxabonnements respektive Kinder bis vor dem 16. Geburtstag) erhältlich.

Vom Streckenbillett gibt es einige Abwandlungen:

- Das **Sparbillett** vergünstigt den Preis eines bestimmten Einzel- oder Streckenbilletts, beschränkt die Gültigkeit jedoch auf eine bestimmte Zeit und Verbindung.
- Gruppen von mindestens zehn Personen, welche dieselbe Strecke fahren, profitieren dank des **Gruppenbilletts** von einem Rabatt.

- Eine **Mehrfahrtenkarte** enthält mehrere Billette für dieselbe Strecke, in den Verbänden teilweise zu einem reduzierten Preis im Vergleich zum Preis von Mehrfahrten.
- Der **Klassenwechsel** wird zusätzlich zu einem bereits gültigen Fahrausweis für die 2. Klasse gekauft und erlaubt für die gewählte Strecke das Fahren in der 1. Klasse. Der Sparklassenwechsel ermöglicht zudem vergünstigte, verbindungspezifische Klassenwechsel.
- Ein **Streckenwechsel** ergänzt ein bestehendes Streckenbillett, um eine Fahrt über einen anderen als den auf dem ursprünglichen Billett angegebenen Fahrweg zu tätigen.
- Das **Cityticket** ist ein Zusatzbillett, welches zu einer Strecke des NDV die Kernzonen eines städtischen Verbundgebiets hinzugefügt. Es stellt daher eine Kombination der beiden Tariforganisationen dar.

Tageskarten zum Halbtax und in Verbänden

Ab einer gewissen Tagesdistanz lohnt sich für die Fahrt im öffentlichen Verkehr der Kauf einer Tageskarte. Im NDV ermöglicht die Tageskarte zum Halbtax in 1. oder 2. Klasse die Fahrt auf dem gesamten GA-Geltungsbereich. Für Kinder bis 15.99 Jahre besteht im NDV mit der Kinder-Tageskarte ein spezielles Angebot. Wie beim Streckenbillett gibt es im NDV auch bei der Tageskarte eine Spar-Version. Bei der Spartageskarte ist die Gültigkeit auf den gewählten Tag beschränkt. Sie ist in verschiedenen Preisstufen in limitierter Auflage erhältlich, muss online im Vorverkauf erworben werden. Die Spartageskarte und die Spartageskarte Gemeinde sind auch für Personen ohne Halbtax erhältlich.

In Verbundgebieten bleibt die Gültigkeit auf die gewählten Zonen beschränkt, lediglich die Dauer wird erweitert. Die Tageskarte ist meist bis 5 Uhr des Folgetags gültig. Sie ist ebenfalls für die 1. und 2. Klasse erhältlich, jeweils zum vollen und zum reduzierten Preis (für Inhaberinnen und Inhaber eines Halbtaxabonnements).

Wie das Einzelbillett kann auch die Tageskarte zum Halbtax und im Verbund zum Transport im öV zugelassener Tiere oder Fahrzeuge gekauft werden.

Pauschalfahrausweise

Das Generalabonnement (GA)

Das Generalabonnement gilt als Passpartout des öffentlichen Verkehrs, denn es bietet den Inhaberinnen und Inhabern freie Fahrt bei rund 160 Transportunternehmen, darunter auch Schiffe, Berg- und Seilbahnen. Das GA-Netz ist rund 25'000 Kilometer lang. Das Abo ist für verschiedene Kundengruppen in unterschiedlicher Ausführung erhältlich:

- Die verbreitetste Form ist das «GA Erwachsene».
- Wer ein GA Erwachsene als Basis-GA besitzt, kann für Familienmitglieder und Personen im selben Haushalt vergünstigte weitere GA beziehen, so das «GA Familia Kind» für Kinder von 6 bis 16 Jahre, das «GA Familia Jugend» für Jugendliche bis 25 Jahre, sowie das «GA Familia Erwachsene» oder das «GA Duo» für Ehegatten oder Lebenspartner.
- Für Kinder und Jugendliche gibt es das GA auch in Einzelausführung als «GA Kind» respektive «GA Jugend».

- Im Übergang vom GA Jugend zum GA Erwachsene kann das «GA für 25-Jährige» erworben werden.
- Ältere Menschen ab 65 Jahre profitieren dank dem «GA Senior»/«GA Seniorin» ebenfalls von einem rabattierten GA.
- Zudem erhalten auch Personen mit einer Behinderung ein vergünstigtes Abonnement.

Die meisten GA-Ausführungen sind in einer Variante mit monatlichem und mit jährlichem Zahlungsintervall erhältlich und erneuern sich automatisch. Zudem ist das GA auch in einer Monatsvariante ohne automatische Erneuerung als GA-Monatskarte erhältlich.

Der Preis des Generalabonnements stieg in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder etwas an – seit 1988 hat er sich annähernd verdoppelt. Allerdings gingen die Preiserhöhungen auch mit deutlichen Angebotsausbauten einher, so etwa der Inbetriebnahme der «Bahn 2000», des Lötschberg-Basistunnels oder des Gotthard-Basistunnels, sowie der Integration der städtischen Bus- und Tramnetze in den Geltungsbereich.

Die Geschichte des GA

Das erste Generalabonnement wurde bereits 1898 auf Initiative des Vereins der berufstätigen Reisenden und der Nordostbahn eingeführt. Beteiligt waren 15 Bahnen mit insgesamt 3'195 Streckenkilometern. Aufgrund fehlender Kohlelieferungen während des Ersten Weltkriegs wurde der Verkauf vorübergehend eingestellt und das GA erst 1920 wieder ins Sortiment aufgenommen. Gegen Ende der 1920er-Jahre wuchs der Geltungsbereich auf 5'500 Kilometer. Ein weiterer Wachstumssprung erfolgte 1948, als das Netz von PostAuto dazukam. Allerdings war das GA auf den PostAuto-Strecken nur als Halbtaxabonnement gültig. Dafür waren bereits praktisch alle Eisenbahnen in den GA-Geltungsbereich integriert.

Lange war das GA jedoch eher ein Nischenprodukt und nur marginal verbreitet. 1970 befanden sich lediglich 8000 Stück im Umlauf. Ab den 1970er-Jahren stieg die Anzahl merklich an und erreichte 1989 eine Verbreitung von 38'330 Stück. Ein wichtiger Meilenstein war 1990 die Aufnahme von 24 städtischen Ortsverkehrsbetrieben in den Geltungsbereich. Es folgten stürmische 20 Jahre mit Zuwachsraten im zweistelligen Bereich. 1997 waren 224'100 GA im Umlauf, im Sommer 2006 wurde die 300'000er-Grenze und im Herbst 2019 die magische Grenze einer halben Million überschritten. Während der COVID-19-Pandemie in den Jahren 2020 bis 2021 sank der Umlauf zwischenzeitlich auf unter 400'000 Abonnemente. Ende 2023 wurden wieder rund 447'000 GA-Inhaberinnen und -Inhaber verzeichnet.

Das Verbundabonnement

Das Verbundabonnement als «regionales GA» funktioniert im Grundsatz gleich wie das Generalabonnement. Es berechtigt ebenfalls zur freien Fahrt während eines Jahres oder eines Monats, teilweise auch während einer Woche. Und je nach Verbund gibt es wiederum unterschiedliche Preisabstufungen für die verschiedenen Altersklassen. Im Unterschied zum Generalabonnement wählen die Kaufenden jedoch das gewünschte Gebiet aus, indem sie innerhalb des Verbundgebiets die benötigten Zonen definieren. Das Abo ist anschliessend nur innerhalb dieser Zonen uneingeschränkt gültig.

Das Streckenabonnement

Das Streckenabonnement ist das Pendant zum Verbundabonnement im Nationalen Direkten Verkehr. Anstatt Zonen wird jedoch eine beliebige Strecke definiert. Diese darf anschliessend während eines Jahres oder eines Monats frei befahren werden.

Das Modulabonnement

Das Modulabonnement verbindet das Verbund- und das Streckenabonnement, indem individuell Zonen und Strecken kombiniert und anschliessend während eines Jahres oder eines Monats uneingeschränkt befahren werden können. Dieses Angebot eignet sich insbesondere für Pendlerstrecken, die über die Grenze eines Verbunds hinausführen.

Weitere Pauschalfahrausweise

Das GA Night ist ein Jahresabonnement für 16- bis 25-Jährige und nur für diese Altersklasse käuflich. Mit dem GA Night können Jugendliche ab 19 Uhr bis zur letzten fahrplanmässigen Verbindung uneingeschränkt das gesamte GA-Streckennetz in der 2. Klasse benützen. An Samstagen, Sonntagen und offiziellen Feiertagen ist das Abo bis 7 Uhr morgens gültig und schliesst entsprechend die ersten Frühverbindungen mit ein.

Wer regelmässig mit einem Hund oder Velo im öffentlichen Verkehr unterwegs ist, kann einen Hunde- respektive Velo-Pass als Jahres- oder Monatsabo erwerben.

Das Halbtax

Der vierte wichtige Pfeiler im Angebot des öffentlichen Verkehrs neben Einzel-/Streckenbilletten, General- und Verbundabonnements ist das Halbtax. Dabei handelt es sich um eine Ermässigungskarte, welche in der Regel 50 Prozent Rabatt auf den normalen Billettpreis gewährt. Etwa jede dritte in der Schweiz lebende Person besitzt ein Halbtax und hat so die Möglichkeit, auf den Strecken von 250 Transportunternehmen und in den Zonen der 20 Tarif- und Verkehrsverbünde zum reduzierten Preis zu fahren. Damit ist das Halbtax das beliebteste Abonnement im öV Schweiz und relativ zur Bevölkerungszahl die weltweit meistverbreitete Rabattkarte im öffentlichen Verkehr.

Aus Kundensicht zahlt sich das Halbtax schon nach wenigen Reisen aus: Nach vier Retourfahrten 2.Klasse zwischen Bern und Zürich ist das Halbtax bereits amortisiert. Für Erwachsene ab 25 Jahren kostet das Halbtax 190 Franken (Erstkauf) respektive 170 Franken ab dem zweiten Jahr (Treuepreis). Jugendliche ab 16 bis 25 Jahre erhalten das Halbtax Jugend für 120 Franken (Erstkauf) respektive 100 Franken ab dem zweiten Jahr (Treuepreis).

Die Geschichte des Halbtax

Das erste Halbtaxabonnement wurde 1891 durch die «Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmen» geschaffen, jedoch 1898 wieder eingestellt und erst 1923 neu lanciert. Es wurde in den 1930er-Jahren durch die sehr attraktiven Sonntagsbillette massiv konkurrenziert und lag mit seiner Verbreitung weit unter 100'000 Stück, obwohl der Preis im Verlauf der 1920er-Jahre halbiert wurde. Bis 1983 kletterte der Preis auf 360 Franken hoch. Gleichzeitig entwickelten sich auch die Umlaufzahlen und erreichten rund 650'000 Stück. Die Umweltdiskussion nach 1980 im Zuge der Debatte um das Waldsterben führte zu einer markanten Steigerung der Subventionsbeiträge des Bundes. Möglichst viele Personen sollten zum Umstieg vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr motiviert werden. Das Abo wurde auf 100 Franken verbilligt, worauf die Umlaufzahlen massiv anstiegen. Nach dem Wegfall der Bundessubventionen 1997 und der damit verbundenen Preiserhöhung sank der Bestand zwar kurzfristig, erholte sich aber wieder und wächst seither kontinuierlich. Im April 2023 wurde die Marke von 3 Millionen Abos geknackt – die Tendenz ist weiter steigend.

Das Halbtax PLUS

Das Halbtax PLUS ist zwischen dem Generalabonnement und dem Halbtax ein sehr attraktives öV-Angebot. Es ist die richtige Wahl für Reisende, die oft mit dem Halbtax unterwegs sind und den öffentlichen Verkehr möglichst flexibel nutzen wollen: Sie zahlen ein Guthaben für eine bestimmte Paketgrösse in drei Varianten ein und erhalten einen Bonus von maximal 30 Prozent (für Erwachsene; für Jugendliche unter 25 Jahren 47,5 Prozent). Damit verfügen die Reisenden über ein persönliches Guthaben, das Halbtax PLUS, mit dem sie ihre (Spar-)Billette, (Spar-)Tageskarten, Klassenwechsel, Velo- und Hundefahrausweise sowie Sitzplatzreservierungen in den digitalen Kanälen bezahlen können. Das Guthaben (Kundeneinlage und Bonus) wird nach Aktivierung direkt angezeigt. Bei Nutzung wird davon der entsprechende Betrag abgebucht. Wer den eingezahlten Betrag nicht aufbraucht, bekommt den Restbetrag nach Ende des Vertragsjahres ausbezahlt – egal, ob das Halbtax PLUS wieder einbezahlt wird oder nicht. Die Kundinnen und Kunden haben damit kein finanzielles Risiko und keinen Nutzungszwang. Ein nicht benutzter Bonusbetrag verfällt.

Touristische Angebote

Für ausländische Gäste, welche die Schweiz während eines begrenzten Zeitraums mit dem öffentlichen Verkehr bereisen möchten, bietet die Alliance SwissPass mit dem Swiss Travel Pass (STS) einen passenden Fahrausweis mit unterschiedlicher Gültigkeitsdauer an. Sämtliche Varianten des STS sind auf einem Grossteil des GA-Streckennetzes uneingeschränkt gültig. Den Pass gibt es für 3, 4, 6, 8 und 15 Gültigkeitstage, entweder am Stück oder während eines fixierten Zeitraums flexibel einlösbar. Für Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahre gibt es ein vergünstigtes Angebot, Kinder bis 16 Jahre reisen in Begleitung einer Person mit einem gültigen Swiss Travel Pass gratis.

Als weiteres touristisches Angebot vertreiben die europäischen Bahngesellschaften gemeinsam ein Produkt, welches in einem oder mehreren frei wählbaren Ländern freie Fahrt ermöglicht. Für europäische Gäste nennt sich das Produkt «Interrail», für Gäste von anderen Kontinenten «Eurail». Ähnlich dem Swiss Travel Pass erlaubt es die Reise im Schweizer öV an einigen innerhalb eines fixierten Zeitraums flexibel wählbaren Tagen. Allerdings ist der Gültigkeitsbereich gegenüber dem STS eingeschränkt. So sind viele Bus- und Ortsverkehre nicht Teil des Interrail-/Eurailangebots.

Beide Angebote sind ausschliesslich für Personen käuflich, die ihren Wohnsitz ausserhalb der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein haben.

Zusatzangebote

- Über die Freizeitanbieterin RailAway vertreibt die öV-Branche Tages- und Mehrtagesausflüge mit Zusatzleistungen in der Schweiz für Individualreisende und Gruppen, insbesondere Kombiangebote aus öV-Fahrausweis und touristischem Angebot, beispielsweise Eintrittskarten für Museen oder Veranstaltungen oder Bergbahnen.
- Dank der Mitfahrtageskarte können GA-Inhaberinnen und -Inhaber für einen Tag eine Begleitperson mitreisen lassen.
- Angebote zum Gepäcktransport in verschiedenen Formen (Aufgabe/Abholung am Bahnhof, Tür zu Tür, Fluggepäck etc.) erleichtern das Reisen im öffentlichen Verkehr zusätzlich.
- Um garantiert einen Sitzplatz zu haben, können für einige Strecken vorgängig Platzreservierungen vorgenommen werden. Für Velos gilt zwischen März und Oktober auf einigen Fernverkehrslinien eine Reservationspflicht.



FAIRTIQ
Public transport made easy.

Vertrieb und Vermarktung der Angebote 10

Der Vertrieb spielt beim Streben nach der Vision «Eine Reise, ein Ticket» eine zentrale Rolle. Damit über jeden Vertriebskanal von jedem Punkt A zu jedem Punkt B ein durchgängiges Billett gelöst werden kann, bedarf es einer vollständigen, sehr performanten Datenbank mit sämtlichen Strecken-, Preis- und Kundeninformationen. In den Systemen mit den Rohdaten strebt die öV-Branche deshalb nach Zentralisierung und Vereinheitlichung, um eine möglichst umfassende, aktuelle und hochwertige Datenbasis zur Verfügung stellen zu können. Zu diesem Zweck nahm sie 2019 die «Netzweite öV-Anbindung» in Betrieb.

Die NOVA-Plattform

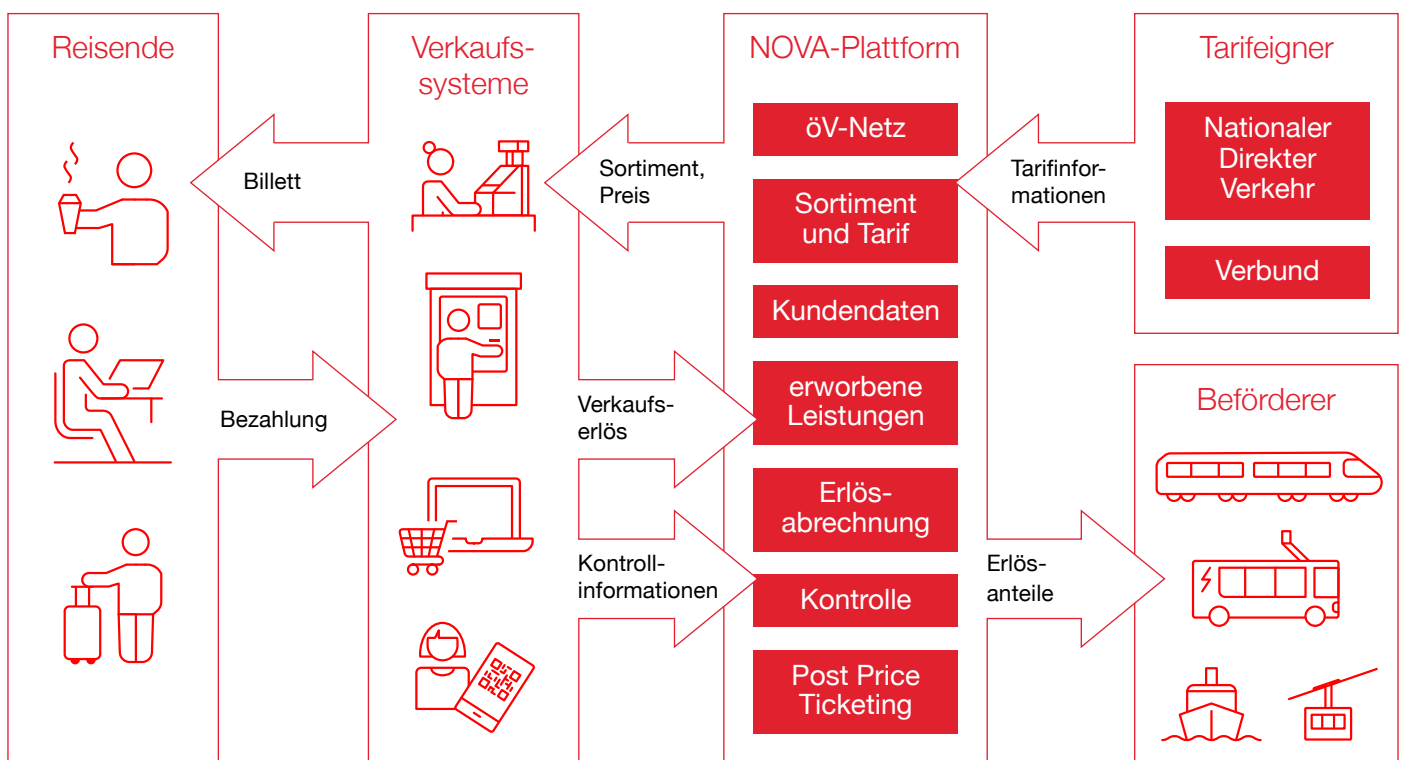
Die «Netzweite öV-Anbindung», kurz NOVA, ist eine technische Plattform für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Sie löst nach und nach alle bisherigen Kernsysteme des Nationalen Direkten Verkehrs und der Verbünde ab und vereint deren Inhalte in einem einzigen gemeinsamen Hintergrundsystem. NOVA beinhaltet alle zentralen Elemente für den Verkauf von öV-Leistungen:

- Die Netz- und Fahrplandaten aller Transportunternehmen,
- Sämtliche öV-Sortimente, Anwendungsbereiche und Tarifbestimmungen,
- Die Kundendatenbank,

- Abrechnungsgrundsätze, welche die Verteilung der Einnahmen und Kosten auf die beteiligten und berechtigten Transportunternehmen gewährleisten,
- Die SwissPass-Kundendaten inkl. der darauf vorhandenen öV-Leistungen,
- Alle für die Kontrolle in den Fahrzeugen nötigen Daten,
- Das öV-Reporting.

Somit deckt NOVA sämtliche Anwendungen von der Preisabfrage über den (Ver-)Kauf bis zur Kontrolle ab. Über Schnittstellen können Transportunternehmen und Verbünde ihre Verkaufssysteme (Schalter- und Chauffeurverkaufsgaräte, Billettautomaten, Webshops, Smartphone-Anwendungen etc.) mit NOVA verknüpfen.

So funktioniert die NOVA-Plattform



Vertriebsstrukturen

Im Vertrieb des öffentlichen Verkehrs werden grundlegend zwei Bereiche unterschieden: bediente und selbstbediente Kanäle.

- **Bediente Kanäle** umfassen sämtliche Schalter und Reisezentren sowie den Verkauf durch das Fahr- und Kontrollpersonal. Der Verkauf von Fahrausweisen im bedienten Vertrieb geht stetig zurück und macht mittlerweile weniger als zehn Prozent aller Ticketverkäufe aus.
- **Selbstbediente Kanäle** umfassen alle Verkaufsstellen, die der Kunde selbstständig bedient. Darunter fallen die Billettautomaten sowie sämtliche digitalen Kanäle wie Webshops, Smartphone-Anwendungen oder das Automatische Ticketing. Während noch knapp ein Viertel aller Fahrausweise über Billettautomaten gekauft werden, steigt der Anteil der digitalen Kanäle stetig. Mittlerweile machen Verkäufe über Webshops und Smartphone-Anwendungen fast 70 Prozent aller Fahrausweisverkäufe aus.

Für das Angebot und den Betrieb der verschiedenen Vertriebskanäle sind die Transportunternehmen und Verbünde grundsätzlich selbst verantwortlich. Insbesondere in der Weiterentwicklung der digitalen Kanäle ist dabei mitunter ein gewisser Wettbewerb erwünscht, um Innovationen zugunsten der Kundinnen und Kunden voranzutreiben. Alle öV-Betriebe haben jederzeit die Möglichkeit, ihre Kanäle an die zentrale Datendrehscheibe «NOVA» der öV-Branche anzubinden.

Die Zukunft des Vertriebs: Automatisches Ticketing

Auch dank NOVA wächst der digitale Vertrieb von öV-Fahrausweisen stetig. Entsprechend konzentriert sich die Weiter-

entwicklung der Verkaufskanäle auch auf dieses Segment. Ein innovatives Beispiel für diese Bestrebungen ist das Automatische Ticketing. Von Januar 2018 bis Dezember 2019 führte die öV-Branche gemeinsam mit Software-Entwicklern in verschiedenen Mobilitäts-Apps einen schweizweiten Markttest durch. Beim Automatischen Ticketing muss die Kundin vor der Reise kein Billett mehr kaufen. Stattdessen startet sie via Smartphone vor Fahrtantritt die Reiseerfassung. Am Ende des Tages berechnet das System den Preis für die getätigten Fahrten und stellt die aufgelaufenen Kosten in Rechnung.

Sowohl die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer des Automatischen Ticketings als auch der generierte Umsatz steigerten sich seit dem Start des Markttests um mehr als das Vierfache. Die Kundinnen und Kunden schätzen insbesondere den Komfort, da sie sorglos und spontan den öV kostenoptimiert nutzen können. Es entfallen das vorgängige Kaufen und Bezahlen des Tickets sowie das Festlegen der Route. Per 2020 wurde das Automatische Ticketing als Vertriebskanal in den Regelbetrieb aufgenommen. Die Schweiz ist damit weltweit das erste Land, welches Automatisches Ticketing im öffentlichen Verkehr landesweit anbietet.

Vermarktung und Kundenbewirtschaftung im NDV

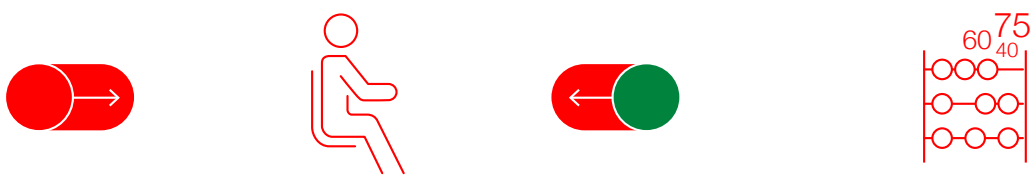
Die gemeinsame Vermarktung des NDV-Fahrausweissortiments wird zentral koordiniert und erfolgt einheitlich. Dafür wird eine jährliche Marketingmassnahmenplanung erstellt mit Aktionen für die verschiedenen Segmente wie Jugendliche, Pendlerinnen und Pendler oder GA-Inhaberinnen und -inhaber. Das jährliche Marketingbudget sowie die Planung müssen durch die Kommission Markt der Alliance SwissPass genehmigt

werden. Die Werbung für darüberhinausgehende, individuelle Angebote der Transportunternehmen (Ausflugsziele, Autoverlade etc.) obliegt den einzelnen öV-Betrieben. Die regionale Marktbearbeitung liegt in der Kompetenz der Verbünde, welche regional ausgerichtete Angebote (vor allem Abonnementen) in Eigenregie vermarkten. Als Mindeststandard und Zeichen der Zusammenarbeit sollte in allen Marketingaktionen das SwissPass-Label oder -Gütesiegel mitgeführt werden.

Ein Schwerpunkt in der Vermarktung des NDV stellt die Betreuung der weit über drei Millionen Stammkundinnen und Stammkunden mit GA oder Halbtax dar. Damit diese effizient betreut werden können, werden sie in der zentralen Kundendatenbank innerhalb der NOVA-Plattform erfasst. Dadurch wird sichergestellt, dass den Abonentinnen und Abonenten an praktisch jeder bedienten Verkaufsstelle identische Serviceleistungen (wie beispielsweise Kartenersatz bei Verlust) angeboten werden können. Der SBB obliegt die Verantwortung, die notwendigen Kundenkontakte (Aboerneuerung, Rechnungsstellung, Mahnung etc.) sicherzustellen. Dabei werden an den Datenschutz höchste Anforderungen gestellt. Diesbezüglich hat die Alliance SwissPass die «Gemeinsame Datenschutzerklärung» verfasst, welche insbesondere auch die Rechte und Pflichten der beteiligten Transportunternehmen in Bezug auf den Austausch und die Nutzung von Kundendaten regelt.

Automatisches Ticketing: Einfach einsteigen und fahren

Haltestelle A → Check-In → Haltestelle B → Check-Out → Anschliessend → Preisberechnung



Die Einnahmen- und Kostenverteilung

Der öffentliche Verkehr erwirtschaftet im Personenverkehr Einnahmen von jährlich über 6,5 Milliarden Franken. Etwas mehr als ein Drittel entfällt dabei auf Verbundangebote, der Rest auf Billette, Pauschalfahrausweise und sonstige Angebote des Nationalen Direkten Verkehrs. Allein mit dem Generalabonnement und dem Halbtax werden knapp zwei Milliarden Franken Umsatz generiert. Diese Einnahmen müssen gerecht, sprich konsumbasiert auf alle beteiligten Transportunternehmen aufgeteilt werden. Sämtliche Regelungen zur Einnahmenverteilung im NDV sind in der Vorschrift 511 zur «Verteilung der Einnahmen im Nationalen Direkten Personen- und Gepäckverkehr» zusammengefasst.

Die Einnahmenverteilung im NDV: Drei Prinzipien

Grundsätzlich werden bei der Verteilung von Einnahmen im Nationalen Direkten Verkehr drei Prinzipien unterschieden:

- Die **Verteilung nach Verkaufszahlen** von Einnahmen aus streckenbezogenen Fahrausweisen, zum Beispiel Streckenbilletten, Streckenabonnements oder Klassenwechseln.
- Die **Verteilung nach Verteilschlüssel** von Einnahmen aus Pauschalfahrausweisen, zum Beispiel Generalabonnements, Tageskarten oder GA Night.
- Eine Sonderform stellt die Verteilung der Einnahmen aus Halbtaxabonnements dar. Sie basiert zwar auf einem Verteilschlüssel, welcher aber wiederum auf **Ausfallmeldungen** von distanzbezogenen Fahrausweisen basiert.

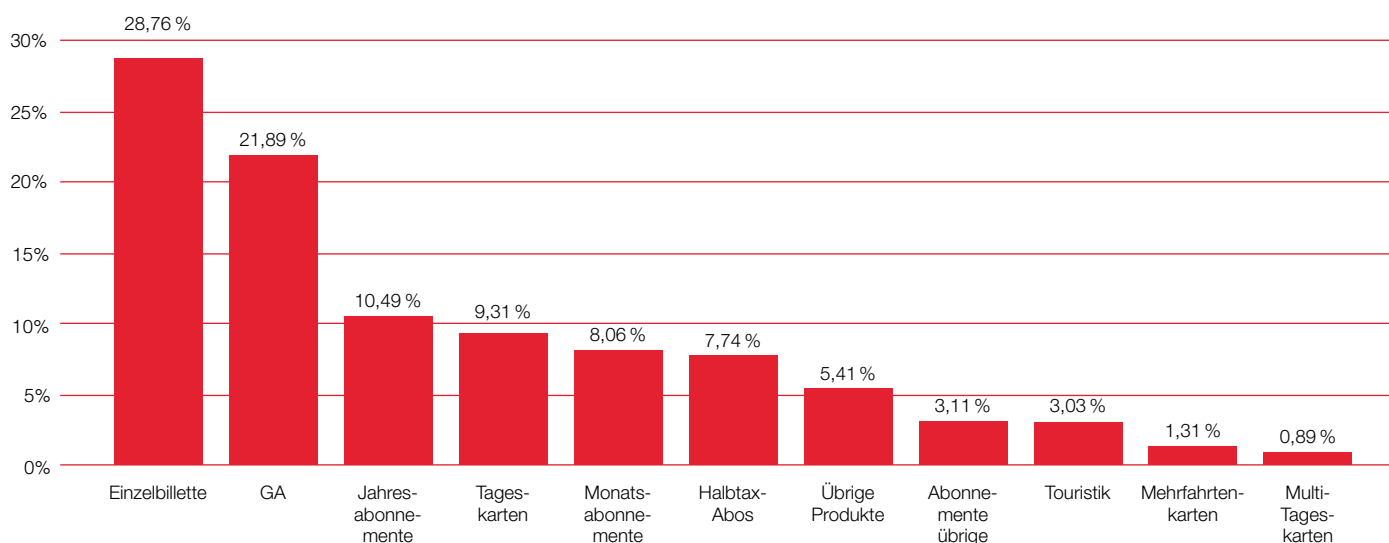
Verteilung nach Verkaufszahlen

Bei den streckenbezogenen Fahrausweisen im Nationalen Direkten Verkehr sind der Reiseweg und die durch die Reisenden benutzten Transportunternehmen bekannt. Entsprechend kann der Anteil pro Transportunternehmen an jedem verkauften NDV-Fahrausweis automatisch aufgrund der hinterlegten Tarifkilometer oder Preise berechnet und den Transportunternehmen auf ihrem Kontokorrent gutgeschrieben werden.

Verteilung nach Verteilschlüssel

Ungleich schwieriger ist die Ausgangslage bei Reisenden mit einem Pauschalfahrausweis wie dem Generalabonnement oder der Tageskarte. Dort sind der Reiseweg und die benutzten Transportunternehmen nicht bekannt, da während eines bestimmten Zeitraums unbeschränkt die öffentlichen

Umsatzanteile der wichtigsten Fahrausweise im öffentlichen Verkehr



Quelle: Alliance SwissPass; Stand 2023

Verkehrsmittel benutzt werden können. Deshalb führt die Alliance SwissPass Konsumerhebungen bei Inhaberinnen und Inhabern dieser Pauschalfahrausweise durch. Sie bilden die Grundlage für die Erstellung von Verteilschlüsseln. Die Einnahmen aus den Pauschalfahrausweisen werden anschliessend monatlich aufgrund der Verteilschlüssel den am Fahrausweis beteiligten Transportunternehmen zugeschrieben.

Die Konsumerhebungen werden durch die Geschäftsstelle der Alliance SwissPass durchgeführt. Jene beim Generalabonnement findet jedes Jahr statt, wobei wöchentlich rund 1'000 Abonentinnen und Abonnenten per E-Mail oder Brief angeschrieben und gebeten werden, sämtliche Fahrten im öffentlichen Verkehr während einer Woche zu dokumentieren. Die Geschäftsstelle plausibilisiert diese Angaben und weist ihnen virtuelle Erträge zu – jene Preise, die die Reisenden ohne GA beim Kauf von einzelnen Billetten für die Fahrten bezahlt hätten. Die Gesamtheit der virtuellen Erträge ergeben anschliessend den Verteilschlüssel.

Sehr ähnlich funktionieren alle 23 Verteilschlüssel des Nationalen Direkten Verkehrs. Die Datenbasis bilden dabei teilweise Nutzungserhebungen bei Reisenden, etwa bei den Tageskarten, dem GA Night oder dem Swiss Travel Pass.

Eine Sonderform stellt der Verteilschlüssel für die Halbtax dar. Er basiert auf den Ausfallanmeldungen der Transportunternehmen. Durch den Verkauf von Fahrausweisen zum Halbtax – zum reduzierten Preis – verlieren die Transportunternehmen einen Teil ihrer Einnahmen. Diese Ausfälle können pro Betrieb eindeutig ausgewiesen werden, da es sich ausschliesslich um den Verkauf von strecken- respektive zonenbezogenen Fahrausweisen handelt. Entsprechend melden die öV-Unternehmen einmal jährlich die Summe aller Ausfälle an die Geschäftsstelle der Alliance SwissPass. Aufgrund dieser Angaben wird anschliessend der Verteilschlüssel erstellt. Mit den Einnahmen aus den Halbtax-Verkäufen decken die Transportunternehmen rund einen Drittel ihrer Ausfälle.

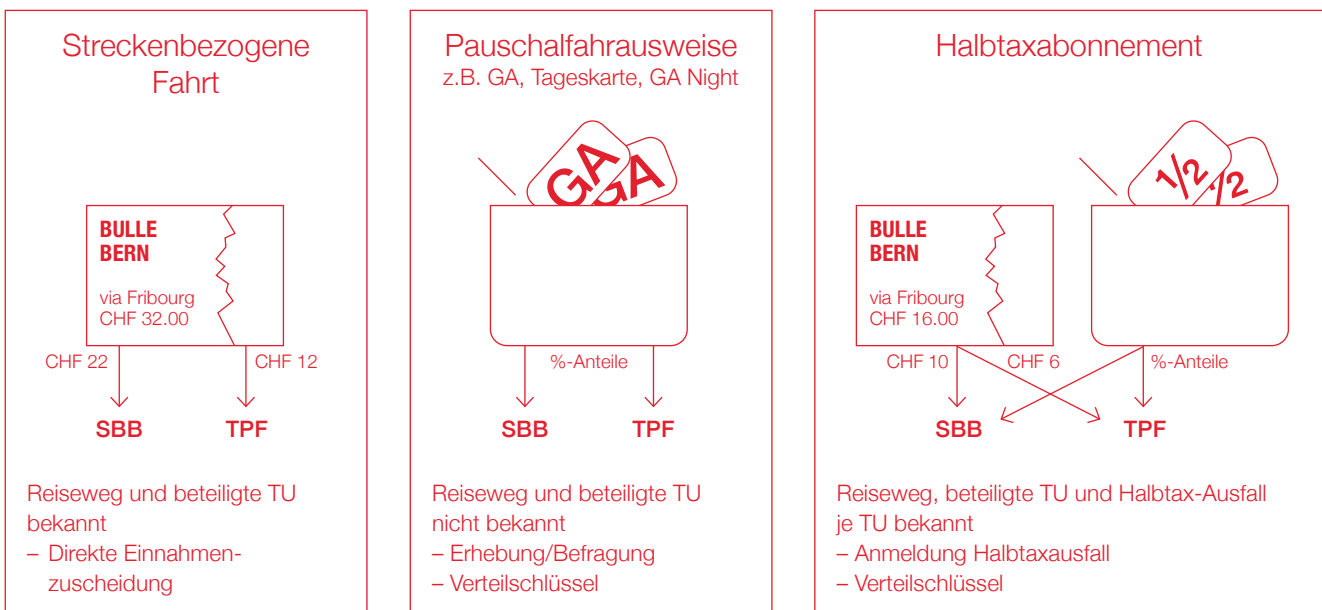
Die Einnahmenverteilung in den Verbänden

In den Verbänden müssen nicht nur die Einnahmen der Pauschalfahrausweise, sondern auch jene der Einzelbillette mittels eines Schlüssels verteilt werden, da sämtliche Reisewege aufgrund der Zonenlogik nicht exakt bestimmt werden können. Jeder Verband in der Schweiz ist selbst für die Einnahmenverteilung verantwortlich. Mit der Entstehung der integralen Tarifverbände wurde eine nachfrageabhängige Verteilmethodik entwickelt, welche von den meisten Tarifverbänden

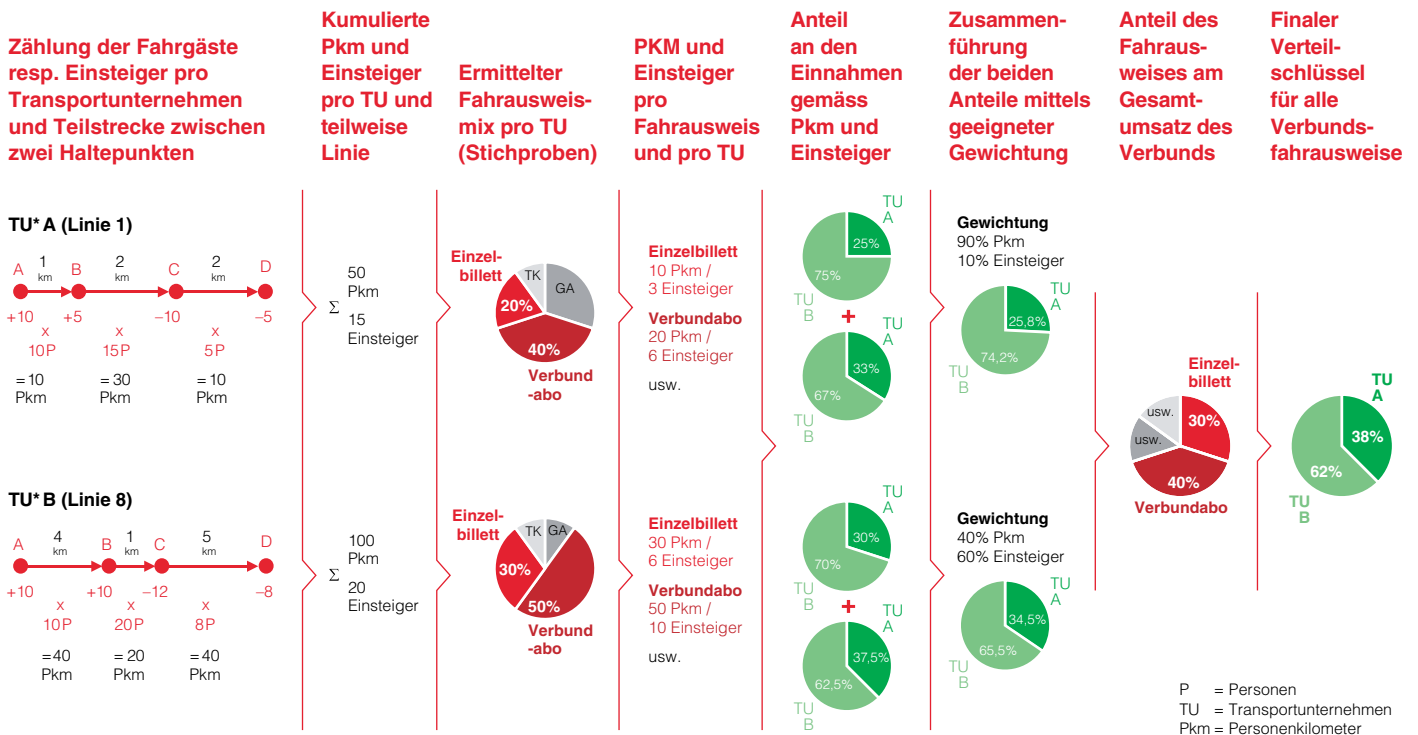
- angewandt wird. Folgende Indikatoren werden bei der Verteilung berücksichtigt:
- Passagieraufkommen: Alle Transportunternehmen zählen automatisiert, wie viele Fahrgäste pro Linie im Verbundperimeter in ihre Fahrzeuge einsteigen.
 - Personenkilometer: Die Anzahl Fahrgäste zwischen zwei Haltepunkten wird mit den gefahrenen Kilometern multipliziert. Beispiel: An Haltestelle A steigen 10 Personen ein und fahren 1 Kilometer. Dies ergibt 10 Personenkilometer. An Haltestelle B steigen 5 Personen aus, 10 dazu. Mit 15 Fahrgästen geht es 2 Kilometer weiter bis zur nächsten Haltestelle. Dies ergibt 30 weitere Personenkilometer.
 - Fahrausweismix: Stichprobenartig wird ermittelt, mit welchen Fahrausweisen die Reisenden in den öffentlichen Transportmitteln unterwegs sind (Einzelbillette, Verbundabonnemente, Tageskarten, GA etc.).

In vielen Verbänden werden das Passagieraufkommen und die Personenkilometer vollständig, der Fahrausweismix, welcher manuell erfasst werden muss, stichprobenartig erhoben. Die Daten pro Transportunternehmen werden anschliessend innerhalb des Verbunds zusammengezählt und ergeben pro Unternehmen und Fahrausweis einen Anteil. Auf Basis dieser Ergebnisse werden die Einnahmen auf die einzelnen Fahrausweisarten (sogenannte «Teiltöpfe») aufgeteilt. Für jeden Teiltopf wird der Prozentanteil pro Transportunternehmen ermittelt.

Die Prinzipien der Einnahmenverteilung



Die Einnahmenverteilung im Detail



Verteilung der gemeinsamen Kosten

Die gemeinsamen Kosten der Alliance SwissPass umfassen jährlich rund 220 bis 240 Mio. Franken. Sämtliche Regelungen zur Kostenverteilung sind in der Vorschrift 512 über die «Verteilung der Kosten in der Alliance SwissPass» zusammengefasst. Die grossen Kostenblöcke sind:

- Fahrausweisausgabe und -abrechnung durch technische Verkaufsmittel,
- Druck und Vertrieb von Fahrausweisen,
- Gemeinsame Marketing- und Werbekosten,
- Vermarktungsmandat des öV im Ausland (STS AG),
- Kosten für Fahrausweise im Kreditkarten- und Billettformat,
- Projekte und Innovationen,
- IT-Verpflichtungskredit,
- Geschäftsführungskosten.

Die Kosten werden in der Regel jährlich verrechnet. Die Kostenverrechnung erfolgt nach unterschiedlichen Prinzipien. Ein Teil der Kosten wird über einen Mischkostenschlüssel, den Standardschlüssel, abgerechnet. Dafür werden die Gesamteinnahmen aus den Verteilungsschlüsseln der Pauschalfahrausweise (ausgenommen internationale Angebote und Verbundangebote) addiert und so der Anteil pro Transportunternehmen an den Gesamterträgen gerechnet. Andere Kosten werden möglichst verursachergerecht mit speziellen Kostenverteilungsschlüsseln verrechnet.

Entschädigung von Beratungsaufwänden im NDV

Die elektronischen Vertriebskanäle gewinnen zunehmend an Bedeutung, der direkte Kundenkontakt im Verkauf von Fahrausweisen nimmt gleichzeitig ab. Selbstbediente elektronische Kanäle wie Webshops oder Smartphone-Anwendungen verursachen wenig Verkaufsaufwand, das Kundenbedürfnis nach Beratungs- und Serviceleistungen ist aber steigend. Damit diese Leistungen

von Verkaufsstellen und Service-Centern angemessen abgegolten werden können, wurde ein neues Entschädigungsmodell entwickelt. In diesem Modell werden die Aufwände von Beratungsleistungen nicht mehr mit einer Provision pro verkauftem Fahrausweis, sondern mit einem Deckungsbeitrag entschädigt. Die reine Verkaufsleistung wird derzeit nicht mehr provisioniert. Es sind aber Bestrebungen im Gang, wieder eine Verkaufsprovision einzuführen. Beiträge erhalten Verkaufsstellen und Service-Center der Transportunternehmen und Verbünde sowie das Contact Center Brig.

Damit Beratungs- und Serviceleistungen durch das Entschädigungsmodell NDV (EMNDV) abgegolten werden, müssen die Transportunternehmen qualitative Mindestanforderungen erfüllen. Dazu gehören Beratungskompetenz bezüglich des NDV-Sortiments, laufende Weiterbildung der eingesetzten Mitarbeitenden oder ein standardisierter Beratungs- und Serviceprozess. Finanziert wird das Modell durch einen Entschädigungstopf, der aus den Verkehrserträgen im Nationalen Direkten Verkehr geäuft wird.

				Gleis	Hinweis		
Nach						Nach	
S6	08:06	Europaplatz	Liebefeld Schwarzenburg	13 D-F		S31	08:16 Wankd
S8	08:07	Worblaufen	Oberzollikofen Jegenstorf	24		S1	08:16 Wankd
IC 8	08:07	Thun Spiez	Visp Brig	5	Gruppen Sektor F	S9	08:17 Felsen
IR 17	08:07	Burgdorf	Wynigen Olten	9		S31	08:17 Europa
S5	08:08	Bümpliz Nord	Kerzers Murten/Morat	13 B		S51	08:19 Stöcka
S5	08:08	Bümpliz Nord	Kerzers Ins Neuchâtel	13 C		S2	08:20 Europa
S7	08:08	Worblaufen	Papiermühle Ittigen Bolligen	23		S4	08:20 Wankd
RE	08:09	Düdingen	Fribourg/Freiburg Bulle	2 E-H		RE	08:20 Jegens
S2	08:12	Wankdorf	Konolfingen Langnau i.E.	3		S8	08:22 Worbla
S44	08:12	Belp Toffen	Kaufdorf Thurnen Thun	4		S7	08:23 Worbla
IR 65	08:12	Lyss	Biel/Bienne	49		S3	08:30 Wankd
S1	08:15	Niederwangen	Flamatt Fribourg/Freiburg	1 E-H		S7	08:30 Worbla
S7	08:15	Worblaufen	Papiermühle Worb Dorf	24		IC 1	08:31 Zürich
Fahrplanänderung Bern - Flamatt. Grund: Bauarbeiten in Bern Bümpliz Süd. Dauer bis Montag, 30.08.21, 04:30 Uhr. Die S1 hält nicht in Bern Europaplatz und Bern Bümpliz Süd. Prüfen Sie Ihre Verbindung im Online-Fahrplan.						S3	08:32 Europa
						S9	08:32 Felsen
						IR 16	08:33 Olten



Information  SBB CFF FFS



Die Kundeninformation soll dazu beitragen, dass sich die Kundinnen und Kunden online, an den Haltestellen sowie in den Transportmitteln einfach zurechtfinden. Der öffentliche Verkehr Schweiz ist bestrebt, standardisierte, auf einer einheitlichen Datengrundlage basierende und leicht verständliche Informationen für die Kundinnen und Kunden bereitzustellen. Sie sollen präzise und inhaltlich konsistent sein, sowohl vor als auch während der Reise, online, an den Haltestellen und Bahnhöfen sowie in den Verkehrsmitteln. Dies unter Berücksichtigung der gesamten Informationskette, und zwar im Regel- wie im Störfall.

Die normativen Grundlagen der Kundeninformation regelt das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Personenbeförderungsgesetz. Darauf aufbauend erarbeitete die Kommission Kundeninformation die «Vorschrift 580 – FIScommun». Sie enthält Richtlinien und Branchenstandards in Bezug auf Inhalt und Gestaltung der Informationselemente für alle konzessionierten Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (KTU) und deckt die gesamte Reisekette ab. Für die Kundinnen und Kunden sind auf der gesamten Reise in der Schweiz, auch vor und nach der Fahrt sowie im Störfall, alle Informationselemente möglichst gleich ausgestaltet, wodurch sich die Reisenden einfacher zurechtfinden.

Der nationale Branchenstandard Kundeninformation

Der nationale Branchenstandard Kundeninformation (BS KI) richtet sich direkt an Fachleute der öV-Betriebe. Die Industrie, Transportunternehmen, Besteller, Fahrgast-

und Behindertenverbände sollen sich auf die Vorschrift abstützen können, wenn es darum geht, Fahrgastinformationssysteme zu konzipieren und zu realisieren. Die Zuständigkeit der Vorschrift liegt bei der KKI. Sie koordiniert und entwickelt die Kundeninformation innerhalb des öffentlichen Verkehrs. Dabei werden fachliche Anforderungen für gemeinsame Branchenstandards und Vorschriften erarbeitet. Diese berücksichtigen insbesondere die gesetzlichen Vorgaben durch das BAV sowie das «Behindertengleichstellungsgesetz» (BehiG) und die «Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs» (VAböV).

Die Systemaufgabe Kundeninformation (SKI)

Die Systemaufgabe Kundeninformation (SKI) erfasst und veröffentlicht im Auftrag des Bundesamts für Verkehr Kundeninformationsdaten des gesamten öffentlichen Verkehrs der Schweiz. Die Infrastruktur enthält Daten von über 400 Transportunternehmen und leitet die Informationen an ebenso viele Empfänger weiter. Die Informationen müssen daher unter Einhaltung definierter Standards eingeliefert werden. Die Daten aus unterschiedlichen Systemen ermöglichen es den Transportunternehmen, den Kundinnen und Kunden in Echtzeit Informationen über Zugausstattung (Niederflureinstieg, Spielwagen, Speisewagen etc.), Streckensperungen, Verspätungen oder Umsteigezeiten zu liefern.

Die Geschäftsstelle der Systemaufgabe Kundeninformation ist bei der SBB angesiedelt.

Die verschiedenen Anzeigesysteme



Ein Kernelement der Kundeninformation sind die optischen Anzeigesysteme. Unterschieden wird dabei zwischen dynamischen und statischen Anzeigesystemen. Unter «optisch-dynamischen Anzeigesystemen» (Abbildungen oben und Mitte) werden alle Formen von optischen Anzeigen verstanden, die wechselnde Fahrgastinformationen vermitteln können. Sie sind einerseits an den Haltestellen, vor allem aber auch immer öfter in und an den Fahrzeugen zu finden. Dynamische Anzeigen werden insbesondere genutzt, um den Reisenden Echtzeitdaten zur Verfügung zu stellen. So können beispielsweise Verspätungen, veränderte Gleisangaben oder Informationen zur aktuellen Komposition kommuniziert werden.



Unter «optisch-statischen Anzeigesystemen» (Abbildung unten) fallen alle Formen von optischen Anzeigen, die statische Fahrplaninformationen vermitteln. Dazu gehören Aushangfahrpläne, Haltestellentafeln, Linienetz- und Zonenpläne oder Umgebungspläne. Sämtliche Details zur Gestaltung der verschiedenen Anzeigesysteme sind im nationalen Branchenstandard geregelt.



Weitere Institutionen im öV-Umfeld

13

Der öffentliche Verkehr als wichtiger Pfeiler des Lebens und des Wohlstands in der Schweiz ist eine nationale Errungenschaft, welche Bestandteil des öffentlichen, politischen und medialen Interesses ist. Deshalb beschäftigen sich viele Interessengruppen

direkt oder indirekt mit dem öffentlichen Verkehr und üben Einfluss auf die Handlungsfelder der Alliance SwissPass aus. Sie beeinflussen damit die Arbeiten der Branche und sind teilweise mitverantwortlich für Entschiede und Veränderungen im öV Schweiz.

Die wichtigsten Organisationen und Institutionen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs sollen im Folgenden kurz erwähnt werden (keine abschliessende Auflistung).

Politische Institutionen

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)	Dem UVEK obliegt die Oberaufsicht über den Service public in der Schweiz. Die Bevölkerung soll auf eine solide Grundversorgung mit wichtigen öffentlichen Dienstleistungen zählen können. Leitmotiv des UVEK ist die Nachhaltigkeit. Mittels Verordnungen und Gesetzen erlässt sie die Grundlagen für die Erstellung der Dienstleistungen im öffentlichen Personenverkehr.
Bundesamt für Verkehr (BAV)	Das Bundesamt für Verkehr ist das Aufsichtsorgan im öffentlichen Verkehr gemäss PBG. Das BAV ist befugt, Beschlüsse und Anordnungen der Alliance SwissPass aufzuheben oder ihre Durchführung zu verhindern, wenn sie gegen das Gesetz, die Konzession oder internationale Vereinbarungen verstossen oder wichtige Landesinteressen verletzen. Das BAV hat in sämtlichen Gremien der Alliance SwissPass Einsitz, ohne Stimmrecht.
Preisüberwachung	Die Preisüberwachung ist eine Wettbewerbsbehörde und ist administrativ dem Eidgenössischen Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung zugeordnet. Ihr oberstes Ziel sind möglichst wettbewerbsnahe Preise, insbesondere in Bereichen, in denen der Wettbewerb nicht spielt. Die Preisüberwachung kann Preissenkungen empfehlen oder sogar verfügen.
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)	Regierungsmitglieder der Schweizer Kantone, die sich mit Aufgaben des öffentlichen Verkehrs befassen, bilden zusammen die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Die KöV ist mit einem festen Beisitz ohne Stimmrecht im Strategierat der Alliance SwissPass vertreten.
Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDöV)	Die Konferenz setzt sich zum Ziel, auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrswesens die Zusammenarbeit unter den Kantonen sowie zwischen den Kantonen und dem Bund wirksam zu fördern und die kantonalen Interessen im öffentlichen Verkehr zu wahren.
Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen von Nationalrat (KVF-N) und Ständerat (KVF-S)	In den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen sind Parlamentarierinnen und Parlamentarier zusammengeschlossen, die sich um legislative Angelegenheiten im öffentlichen Verkehr kümmern. Mittels demokratischer Instrumente (Motionen, Parlamentarische Initiativen etc.) wirken sie auf der gesetzgeberischen Ebene regulierend auf den öffentlichen Verkehr ein.

Verbände, die im Bereich der Mobilität tätig sind

Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Litra

Schweizerischer Städteverband (SSV)

Schweizerischer Gemeindeverband (SGV)

Touring Club Schweiz (TCS)

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Städtekonferenz Mobilität

Swissrail

Movi+

OuestRail

RAILplus

(Partikulare) Interessensvertretungen

Gewerkschaften

Stiftung für Konsumentenschutz

Fédération Romande des Consommateurs

Pro Bahn

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IG öV)



Ein einfacher Zugang zum öV Schweiz

Wohin werden sich der öffentliche Verkehr im Allgemeinen und spezifisch die Alliance SwissPass in den nächsten Jahren entwickeln? Auf welchen Bereichen liegt der Fokus in der Weiterentwicklung des öV? Welche Vision verfolgt die Branche bei diesen Arbeiten? Dafür haben die Transportunternehmen und Verbünde die gemeinsame «Strategie 2035» der Alliance SwissPass entwickelt.

Die Strategie basiert auf der Vision, den Zugang zum öffentlichen Verkehr für alle Menschen möglichst einfach zu gestalten. Ob bei der Anwendung der Tarife, dem Sortimentsangebot, den Vertriebskanälen oder der Kundeninformation. Die Alliance SwissPass ermöglicht die Nutzung der Mobilität in der Schweiz nahtlos, einfach und effizient.

Darauf aufbauend entwickelte die Branche ein Leitbild, das strategische Zielbild sowie Stossrichtungen und einen Aktionsplan. Diese Elemente zeigen der Alliance SwissPass die Fokuspunkte und Entwicklungsrichtung der kommenden Jahre. Folgende Kernziele sollen bis 2035 erreicht werden:

Tarifsystem vereinfachen

Wir haben ein einheitliches, transparentes Tarifsystem mit individuell anpassbaren Angeboten.

Kundschaft gewinnen und binden

Mittels tiefer Einstiegshürden und attraktiver Tarifangebote gewinnen und binden wir laufend neuen Kundinnen und Kunden.

Klimabewusstsein stärken

Wir stellen sicher, dass Kundinnen und Kunden den öV Schweiz als Schlüssel zur Erreichung der Klimaziele verstehen und nutzen.

Zugang digitalisieren

Wir bieten Kundinnen und Kunden einen einfachen und durchgängig digitalen Zugang zum öV Schweiz.

Vertriebsinnovationen fördern

Wir unterstützen Innovation im Vertrieb und stellen gleichzeitig einen effizienten Betrieb – von der Preisberechnung über den Vertrieb und Kontrolle bis zur Abrechnung – sicher.

Kundeninformation standardisieren

Wir stellen sicher, dass die Kundeninformation über das gesamte öV-System hinweg standardisiert, einfach und konsistent ist.

Datenpotentiale nutzen

Wir nutzen gemeinsam die Datenpotenziale und gewährleisten dabei Datensouveränität und Datensicherheit für unsere Kundinnen und Kunden.

Governance koordinieren

Wir steuern das einheitliche Tarifsystem über eine schlanke und integrale Governance zwischen NDV und Verbänden. Der Einbezug der Erwartungen der Besteller bezüglich des Anteils der Nutzerfinanzierung ist in einem gemeinsamen regulatorischen Rahmen festgelegt.

Abkürzungs- verzeichnis

15

Abkürzung	Bezeichnung
BAV	Bundesamt für Verkehr
CRM	Customer Relationship Management
EMNDV	Entschädigungsmodell Nationaler Direkter Verkehr
GA	Generalabonnement
KKI	Nationale Kommission Kundeninformation
KoM	Kommission Markt
KoServ	Kontrollservice
KoV	Kommission Vertrieb
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
KVF	Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen von Nationalrat und Ständerat
MFK	Mehrfahrtenkarte
NDV	Nationaler Direkter Verkehr
NOVA	Netzweite öV-Anbindung
NPK	Nationale Prüfgruppe der Konsumkennzahlen
öV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung
RPV	Regionaler Personenverkehr
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband
SKI	Systemaufgabe Kundeninformation
SR	Strategierat
SSV	Schweizerischer Städteverband
STS	Swiss Travel System
SynServ	Nationale Datenbank für Reisende mit ungültigem oder teilgültigem Fahrausweis

Abkürzung	Bezeichnung
T600	Tarif 600; Gemeinsame Tarif-Nebenbestimmungen für den NDV und die Verbünde
T601	Tarif 601; Allgemeiner Personentarif
T603	Tarif 603; Preise und Wegevorschriften SBB
T604	Tarif 604; Tarifdistanzen und Preise der konzessionierten Transportunternehmen
T651.x	Tarife der verschiedenen öV-Verbünde
T654	Tarif 654; Tarif für General- und Halbtaxabonne- mente, seven25-Abo und Zusatzangebote
TCS	Touring Club Schweiz
Tkm	Tarifkilometer
TU	Transportunternehmen
Ue500	Übereinkommen 500 der Alliance SwissPass
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VAböV	Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VöV	Verband öffentlicher Verkehr