

167. Aufsichtsratssitzung am 25. Juli 2017

Vorlage Nr. 22/2017 zu TOP 5.2

Fortschreibung des Gemeinschaftstarifs:

- Strukturelle Umsetzung zum 1. Januar 2018

Beschlussantrag:

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, die zum 1. Januar 2018 vorgesehene Tarifierpassung von 1,9 % bei den einzelnen Tarifpositionen entsprechend dem beigefügten Vorschlag (Anlage 1) umzusetzen.

Das 9-Uhr-UmweltTicket soll in das FirmenTicket einbezogen und zu einem attraktiven Preis angeboten werden.

Für das bisherige „FeinstaubTicket“ wird eine Nachfolgeregelung angestrebt, bei der die EinzelTagesTickets im Preis reduziert werden, um Autofahrern einen Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bieten. Die Umsetzung dieses Angebots setzt voraus, dass das Land Baden-Württemberg – wie bisher – mindestens 50 % der entstehenden Mindereinnahmen übernimmt und die Gesamtfinanzierung geregelt ist.

Im zweiten Halbjahr 2017 soll ferner ein Pilotprojekt zur „Bestpreis-Abrechnung“ gestartet werden.

Die wichtigsten vorgeschlagenen Tarifmaßnahmen in Kürze:

- Unter TOP 5.1 wird eine prozentuale Anpassung des VVS-Tarifs um 1,9 % vorgeschlagen. Mit dieser Vorlage wird ein Vorschlag zur Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen unterbreitet (Anlage 1). Dieser Beschluss kann in der gleichen Sitzung erfolgen, da die Gremiensitzungen der Verbundlandkreise und des VRS vor der VVS-Aufsichtsratssitzung/Gesellschafterversammlung stattfinden.
- Beim EinzelTicket für zwei Zonen, das letztes Jahr um 10 Cent erhöht wurde, soll 2018 keine Preisanpassung erfolgen. Hingegen sollen die Preise des Kurzstreckentickets und des EinzelTickets für eine Zone, die letztes Jahr nicht erhöht wurden, jeweils um 10 Cent auf 1,40 Euro bzw. 2,50 Euro steigen.
- Tendenziell werden die Tickets in den höheren Preisstufen in geringerem Umfang erhöht.
- Der VVS-Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung beauftragt, einen Vorschlag zur Steigerung der Attraktivität des 9-Uhr-UmweltTickets zu unterbreiten. Zum einen soll der Preis über alle Preisstufen leicht reduziert werden, womit der Rabatt gegenüber dem Jedermann tariff je nach Preisstufe auf 23 bis 31 % ansteigt. Zum anderen wird vorgeschlagen, das 9-Uhr-UmweltTicket in die Systematik des Firmentickets zu überführen.
- Für die Schadstoffperiode vom 15.10.2017 bis 15.04.2018 soll eine Nachfolgeregelung für das bisherige „FeinstaubTicket“ gefunden werden. Bei dem neuen Angebot sollen die TagesTickets im Preis reduziert werden. Voraussetzung ist, dass – wie bereits beim bisherigen FeinstaubTicket - das Land Baden-Württemberg mindestens 50 % der entstehenden Mindereinnahmen übernimmt und die Gesamtfinanzierung geregelt ist.

Vorschläge zur Umsetzung bei den einzelnen Tarifpositionen

Der VVS schlägt in der Vorlage Nr. 21/2017 zu TOP 5.1 der 167. Aufsichtsratssitzung eine prozentuale Anpassung des Gemeinschaftstarifs von 1,9 % vor. Die rechnerischen Mehreinnahmen des in der Anlage 1 dargestellten Tarifvorschlags betragen rund 9,6 Mio. Euro. Da auch in diesem Jahr der Termin der Aufsichtsratssitzung bzw. Gesellschafterversammlung des VVS Ende Juli *nach* den Gremiensitzungen der Gesellschafter stattfindet, kann in dieser Sitzung die Beschlussfassung sowohl zur Höhe als auch zur Struktur der Tarifierfassung gefasst werden.

Die Tarifierfassungen der letzten Jahre konnten regelmäßig erwirtschaftet werden, sie wurden vom Markt akzeptiert. Darüber hinaus konnte sogar ein kontinuierliches Mengenwachstum realisiert werden. Dazu haben sowohl die Leistungsverbesserungen im Fahrplanangebot als auch die zielgruppenorientierten Verbesserungen im Tarifangebot und deren aktive Vermarktung beigetragen. Im VVS wurden nämlich im Zusammenhang mit einer Tarifierfassung regelmäßig Verbesserungen im Tarifangebot beschlossen, wie z. B. die Einführung eines verbundweit gültigen SeniorenTickets oder eines attraktiven FirmenTickets mit Anreizen für Arbeitgeber. In diesem Jahr steht die Steigerung der Attraktivität des 9-Uhr-UmweltTickets im Fokus der Tarifmaßnahme.

Vor dem Hintergrund der in der Vergangenheit vorgenommenen Preiserhöhungen, der unterschiedlichen Marktsituation in den verschiedenen Ticketsegmenten und auch aus praktischen Gründen (z. B. Vermeidung von „krummen“ Beträgen im Bartarif) ist eine lineare Preiserhöhung über alle Ticketarten nicht sinnvoll. So schlägt der VVS beispielsweise vor, das EinzelTicket für zwei Zonen nach der Erhöhung im Vorjahr 2018 preisstabil zu belassen. Umgekehrt hält es der VVS jedoch für unvermeidbar, das Kurzstreckenticket und das EinzelTicket für eine Zone, die beide letztes Jahr nicht erhöht wurden, 2018 zu erhöhen, da sonst die erforderliche Ergiebigkeit der Tarifmaßnahme nicht erreicht werden kann. Insgesamt wurde darauf geachtet, bei den hohen Preisstufen tendenziell eine geringere prozentuale Anpassung vorzunehmen als in den niedrigen Preisstufen. Außerdem gilt es zu beachten, dass man sich im VVS darauf verständigt hat, aufgrund der Wechselgeldproblematik im Bartarif grundsätzlich auf Preise mit 5-Cent-Beträgen zu verzichten. Daher besteht bei manchen Preisstufen nur die Möglichkeit, den Betrag entweder um 10 Cent zu erhöhen oder ihn unverändert zu belassen. Falls dadurch eine höhere *prozentuale* Erhöhung nicht zu vermeiden ist, wird in den Folgejahren darauf geachtet, dass dieses Angebot langfristig nicht über Gebühr ansteigt. Daher ist in der Anlage 2 auch die Preisentwicklung der letzten fünf Jahre dargestellt.

Im Einzelnen werden folgende Vorschläge unterbreitet:

EinzelTicket Erwachsene

Nachdem das EinzelTicket für 2 Zonen im letzten Jahr von 2,80 auf 2,90 Euro überdurchschnittlich erhöht wurde, wird für 2018 vorgeschlagen, das Ticket im Preis stabil zu belassen. Zur Erreichung des Umsatzziels ist es jedoch erforderlich, das Kurzstreckenticket sowie das EinzelTicket für eine Zone um 10 Cent auf 1,40 Euro (+ 7,7 %) bzw. 2,50 Euro (+ 4,2 %) zu erhöhen. Im Vorjahr wurde auf eine Erhöhung dieser Tickets verzichtet. Bei den EinzelTickets für drei bis sieben Zonen beläuft sich die vorgeschlagene Preisanpassung auf jeweils 10 Cent, was einen Anstieg von 1,2 bis 2,4 % bedeutet, wobei die hohen Preisstufen prozentual weniger stark erhöht werden. Bei den höheren Tarifstufen ist auch der Preisvergleich zum DB-Tarif zu berücksichtigen, der in den letzten Jahren nur in geringerem Umfang erhöht wurde.

4er-Ticket Erwachsene

Analog zum EinzelTicket wird vorgeschlagen, den Preis beim 4er-Ticket für zwei Zonen nicht zu erhöhen. Bei den anderen 4er-Tickets bewegen sich die vorgeschlagenen Anpassungen zwischen 1,4 und 4,4 % (entspricht 40 bzw. 60 Cent). Der Rabatt der 4er-Tickets gegenüber den EinzelTickets beträgt weiterhin rund 5 %. EinzelTickets, die mit dem Handy gekauft werden, sollen weiterhin zum Preis eines 4er-Ticket-Abschnitts ausgegeben werden. Ziel ist es, den Vertriebsweg Handy weiter zu stärken, da dieser vergleichsweise kostengünstig ist und die Busfahrer vom Verkauf entlastet.

TagesTicket

Bei den TagesTickets wird mit insgesamt 2,0 % eine durchschnittliche Preisanpassung vorgeschlagen, die sich je nach Angebot zwischen 1,3 und 2,5 % bewegt. EinzelTagesTickets sollen im Zeitraum 15.10.2017 bis 15.04.2018 zu einem ermäßigten Preis ausgegeben werden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen am Ende dieser Vorlage verwiesen.

Tarife für Kinder

Analog zum EinzelTicket Erwachsene wird für 2018 empfohlen, für die Preisstufe zwei keine Preisanpassung vorzunehmen. Für die übrigen Preisstufen wird die geringstmögli-

che Preisanpassung von 10 Cent vorgeschlagen, was prozentual einem Anstieg von 2,4 bis 8,3 % entspricht. Es wurde dabei darauf geachtet, dass die Ermäßigung der EinzelTickets Kind gegenüber den entsprechenden Erwachsenentickets immer rund 50 % beträgt. Analog zu den EinzelTickets wird bei den 4er-Tickets die Preisstufe zwei nicht erhöht, bei den übrigen Preisstufen erfolgt eine Anpassung um 30 bzw. 40 Cent (+ 2,6 bis 6,5 %). Auch bei den Kindern beträgt der Rabatt der 4er-Tickets gegenüber den EinzelTickets rund 5 %.

Zeitticket Jedermann

Die durchschnittliche Anpassungsrate liegt bei 1,6 % (WochenTickets) bzw. 2,3 % (Monats- und JahresTickets). Einzig das WochenTicket für zwei Zonen (27,50 Euro) wurde nicht erhöht, da diese Tarifposition ein relativ schlechtes Verhältnis im Vergleich zur Nutzung von 4er-Tickets aufweist (der Preis entspricht genau zehn Fahrten mit dem 4er-Ticket). Die Preise der JahresTickets betragen unverändert das Zehnfache des entsprechenden MonatsTicket-Preises. Das Abo ist mittlerweile im VVS gut etabliert. Jeder zweite Fahrgast, der mit Monats- oder JahresTickets Jedermann unterwegs ist, ist Abonnent und hat sich damit langfristig vertraglich an ein Verkehrsunternehmen im VVS gebunden.

Der Aufpreis für das TicketPlus Jedermann mit seinen Zusatznutzen (erweiterte Mitnahmeregelung, Übertragbarkeit, netzweite Gültigkeit freitags ab 19 Uhr und am Wochenende) soll künftig 131,00 Euro bzw. 10,92 Euro pro Monat betragen (+ 2,3 %).

FirmenTicket

Das FirmenTicket mit Anreizkomponente (Rabatt von 10 % bei einem Arbeitgeberzuschuss von mindestens 10 Euro je Monat und Mitarbeiter) stößt bei den Betrieben und Behörden weiterhin auf großes Interesse. Rund 74.000 Arbeitnehmer fahren bereits mit dem FirmenTicket zu ihrem Arbeitsplatz. Damit konnte der Absatz des FirmenTickets seit Einführung der Anreizkomponente im April 2014 um rund 46 % gesteigert werden. Einen großen Anteil an dieser Entwicklung haben die Landeshauptstadt Stuttgart sowie das Land Baden-Württemberg als Arbeitgeber, die ihren Beschäftigten monatliche Zuschüsse zum FirmenTicket in Höhe von rund 28 bzw. 20 Euro bezahlen. Seit Ende 2016 (Porsche) bzw. Anfang 2017 (Daimler) sind auch zwei große Firmen aus der Automobilindustrie ins Zuschussmodell eingestiegen. Mittlerweile profitiert mehr als die Hälfte der FirmenTicket-Nutzer (57 %) von den finanziellen Vorteilen des FirmenTickets im Zu-

schuss-Modell. Dies zeigt, dass sich zielgruppenorientierte Tarifangebote positiv sowohl auf die Nachfrage als auch auf die Einnahmen auswirken können. Zum anderen wurde ein Einstieg in die „Drittfinanzierung“ des ÖPNV geschaffen.

Die Preisanpassung der einzelnen Tarifpositionen liegt bei durchschnittlich 2,3 %, wobei die höheren Preisstufen bewusst unterdurchschnittlich fortgeschrieben werden sollen.

9-Uhr-UmweltTicket

Wie vom VVS-Aufsichtsrat gefordert, soll das 9-Uhr-UmweltTicket künftig noch attraktiver gestaltet werden. Zum einen wird vorgeschlagen, den Preis der Monats- und JahresTickets über alle Preisstufen hinweg um rund 1,5 % (TicketPlus: - 0,9 %) zu reduzieren, womit der Rabatt gegenüber dem JedermannTarif je nach Preisstufe von derzeit 20 bis 29 % auf 23 bis 31 % ansteigt. Zum anderen wird vorgeschlagen, das 9-Uhr-UmweltTicket auch in die Systematik des FirmenTickets zu überführen. Das „9-Uhr-FirmenTicket“ (Arbeitstitel) soll die gleichen Konditionen erhalten wie das normale FirmenTicket:

- Ausgabe in der Variante mit Zuschuss durch den Arbeitgeber (mind. 10 Euro/Monat/Mitarbeiter) und einem Rabatt von 10 %
- Ausgabe in der Variante ohne Zuschuss durch den Arbeitgeber (Mengenrabatt bei Mindestbestellmenge von 50 Tickets) und einem Rabatt von 5 %
- Ausgabe jeweils 7 Preisstufen in den Varianten persönlich und TicketPlus

Für die Einführung des 9-Uhr-FirmenTickets werden Minderertragsrisiken in Höhe von rund 800.000 Euro prognostiziert, die am Ende der Tabelle der Anlage 1 als Negativposten in Ansatz gebracht wurden. Diese Risiken resultieren vor allem daher, dass heutige FirmenTicket-Nutzer ins neue (preisgünstigere) 9-Uhr-FirmenTicket wechseln werden und dann mehr als 20 % weniger bezahlen müssen. Die tatsächlichen Wirkungen der Einführung des 9-Uhr-FirmenTickets – es gibt auch Chancen auf Neuverkehr - werden sich erst nach Umsetzung der Maßnahme zeigen. Daher sollen die angesetzten Minderertragsrisiken im Rahmen einer Evaluation überprüft und bei der Tarifrunde 2020 berücksichtigt werden.

Der monatliche Tarifpreis des 9-Uhr-FirmenTickets für 2 Zonen soll im Zuschussmodell (10 % Rabatt) künftig 49,95 Euro betragen. Abzüglich eines Mindestzuschusses in Höhe von 10 Euro ergibt sich damit ein attraktiver Kundenpreis von 39,95 Euro.

Tarife im Ausbildungsverkehr

Im Rahmen der Verhandlungen zur Fortführung der Scool-Abo-Vereinbarung wurde der Zuschuss der Verbundlandkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart mit Beginn des Schuljahres 2014/2015 für fünf Jahre auf 11,50 Euro festgeschrieben, sodass sich an der Zuschusshöhe für 2018 nichts ändert. Für den Eigenanteil der Eltern/Schüler wird eine Anpassung in Höhe von 2,0 % vorgeschlagen, der Gesamtpreis des Scool-Abos (Summe aus Eigenanteil und Zuschuss) erhöht sich somit um 1,6 %.

Zum 1. September 2016 wurde das netzweit gültige Ausbildungs-Abo eingeführt. Aktuell machen von diesem Angebot rund 28.000 junge Menschen in der Ausbildung Gebrauch. Damit konnte der jahrelange Abwärtstrend beim SchülermonatsTicket gestoppt werden. Der Einführungspreis von 59 Euro (monatliche Aborate) wurde 2017 bewusst nicht gleich wieder erhöht. Für 2018 wird eine behutsame, erste Preiserhöhung auf 59,90 Euro (+ 1,5 %) vorgeschlagen. Die verbleibenden MonatsTickets im Ausbildungsverkehr, die nicht über das bezuschusste Scool-Abo ausgegeben werden, sollen um durchschnittlich 3,2 % angepasst werden, wobei vor allem die niedrigen Preisstufen etwas stärker erhöht werden sollen. Damit wird die Attraktivität des Ausbildungs-Abos weiter gestärkt.

Zum Wintersemester 2017/2018 wurde der Solidarbeitrag für die Studierenden nicht erhöht. Die Studierendenwerke hatten im Vorfeld Kritik an der Preisentwicklung des Solidarbeitrags geübt, der alle Studierende, auch ÖPNV-Nichtnutzer, betrifft. Für das Wintersemester 2018/2019 wird eine Anpassung des Solidarbeitrags von 45,60 Euro um 0,90 Euro bzw. + 2,0 % auf 46,50 Euro vorgeschlagen. Das StudiTicket selbst soll um 2,0 % auf 207,00 Euro angepasst werden. Diese Preisanpassungen stehen noch unter dem Vorbehalt einer Einigung mit den Studierendenwerken und den Hochschulen. Der Preis für das Anschluss-StudiTicket für Studierende mit Wohnsitz im VVS und Studienort in einem Nachbarverbund soll von 296,00 Euro auf 299,00 Euro (+ 1,0%) angehoben werden.

Für das 14-Uhr-JuniorTicket wird eine Anpassungsrate von 2,7 % vorgeschlagen. Die durchschnittliche Anpassungsrate im Ausbildungsverkehr insgesamt liegt bei 1,7 %.

SeniorenTicket

Seit 2014 gilt das JahresTicket für Senioren im gesamten Verbundgebiet. Das damit verfolgte Ziel wurde erreicht: Viele Senioren sind vom MonatsTicket auf das JahresTicket bzw. das Abonnement umgestiegen. 85 % der Senioren, die mit dem SeniorenTicket unterwegs sind, fahren inzwischen mit einem JahresTicket, 66 % haben einen Abovertrag abgeschlossen.

Es wird vorgeschlagen, die SeniorenTickets mit 2,7 % etwas überdurchschnittlich anzupassen. Der Preis für das rund um die Uhr im ganzen VVS-Netz gültige SeniorenTicket beträgt dann monatlich 46,70 Euro im Abonnement (560,40 Euro bei Einmalzahlung) und ist damit immer noch günstig. Der Preis für das MonatsTicket beträgt künftig 56,60 Euro.

Nachfolgeregelung für das bisherige Feinstaubticket

Als Anreiz zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV, konnten in der Feinstaubsaison 2016/2017 an Tagen mit Feinstaubalarm Fahrgäste zum halben Preis mit VVS-Kindertickets (= FeinstaubTicket) fahren. Im Zeitraum vom 15.10.2016 bis 15.04.2017 wurde an insgesamt 85 Tagen Feinstaubalarm ausgerufen. Diese hohe Zahl von Feinstaubalarmtagen war nicht absehbar. Der Winter 2016/17 gehörte zu den trockensten Wintern der letzten Jahrzehnte. Dadurch wurden die vorab getroffenen Annahmen zur Kalkulation der Minderertragsrisiken des FeinstaubTickets deutlich übertroffen. Durch die Vielzahl von Feinstaubalarmtagen hat sich auch eine „Unwucht“ zwischen dem (halbierten) Preis für das Einzel- und das 4er-Ticket und den (normalen) Preisen für die Zeittickets ergeben, was insbesondere bei den Stammkunden auf Kritik stieß und auch Auswirkungen auf den Absatz der Wochen- und teilweise sogar der MonatsTickets hatte. Dieses Angebot soll daher in der bisherigen Form nicht fortgesetzt werden. Es besteht aber nach wie vor der dringende Wunsch der Landeshauptstadt Stuttgart und des Landes Baden-Württemberg, in dieser Zeit ein spezielles Ticketangebot zu schaffen, um Autofahrern einen Anreiz zum spontanen Umsteigen zu bieten. Da die Grenzwerte nicht nur beim Feinstaub, sondern auch bei den Stickoxiden überschritten werden, soll auf den Begriff „Feinstaubalarm“ (und damit auch auf den Begriff „FeinstaubTicket“) verzichtet werden. Die genaue Bezeichnung und Vermarktung wird mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg nach Klärung aller Modalitäten abgestimmt.

Im Tarifausschuss des VVS wurde ein Modell für ein solches Ticket empfohlen, das allerdings mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg noch im Detail abgestimmt werden muss. Die Gespräche sind im Gange, aber noch nicht abgeschlossen. Das Ticket soll nicht mehr als EinzelTicket zum halben Preis, sondern als reduziertes **TagesTi-**

cket ausgegeben werden. Das Ticket soll an **allen** Tagen im Zeitraum vom 15.10.2017 bis 15.04.2018 genutzt werden können und über alle Kanäle vertrieben werden. Es soll nicht teurer sein als eine Hin- und Rückfahrt mit der geringeren Zonenzahl (Beispiel Preis TagesTicket 1 - 2 Zonen = 2 x EinzelTicket 1 Zone) und ersetzt von 15.10.2017 bis 15.04.2018 die regulären EinzelTagesTickets. Mit diesem Vorschlag würden die Mitnahmeeffekte deutlich minimiert, auch das Preisverhältnis zu den Zeittickets wäre stimmiger als beim alten FeinstaubTicket. Das Tarifangebot wird dadurch nicht komplexer, weil es sich um ein bestehendes Ticket handelt, das in dem betreffenden Zeitraum lediglich preislich abgesenkt wird. Konkret sind für den Zeitraum 15.10.2017 bis 15.04.2018 folgende Preise vorgesehen:

Preisstufe	Ausgabe als HandyTicket	konventioneller Vertrieb
1 – 2 Zonen	4,50 Euro	4,80 Euro
3 – 4 Zonen	7,70 Euro	8,20 Euro
Netz	12,10 Euro	12,80 Euro

Die Minderertragsrisiken würden bei diesem Modell für das halbe Jahr bei ca. 4 Mio. Euro und damit deutlich unter den 11,2 Mio. Euro liegen, die für das bisherige FeinstaubTicket aufgewendet werden mussten. Voraussetzung für die Maßnahme ist, dass sich das Land wiederum mit mindestens 50 % der entstehenden Kosten beteiligt und die Gesamtfinanzierung geregelt ist.

Pilotprojekt zur Einführung einer Bestpreis-Abrechnung

Für „klassische“ Vollzeitbeschäftigte ist das bestehende Zeitticketangebot des VVS passend und bedarf strukturell keiner grundlegenden Änderung. Für die immer größer werdende Zahl der Teilzeitbeschäftigten gibt es jedoch kein passgenaues Angebot. Auch die zunehmende Nutzung des „Home-Office“ führt zu einem veränderten Mobilitätsverhalten. Es gibt unterschiedliche Teilzeitmodelle, die sich in einem konventionellen Vertriebssystem kaum abbilden lassen. Hier eröffnen die elektronischen Medien die Möglichkeit, auch für diese heterogene Gruppe ein Angebot zu bieten, das zwischen dem klassischen Gelegenheitsverkehr und den Zeittickets angesiedelt wäre. Dieses wäre damit nicht nur für Teilzeitkräfte interessant, sondern für alle Nutzer, die den ÖPNV regelmäßig, aber nicht so häufig nutzen, dass sich ein Zeitticket für sie lohnt. Diese Bevölkerungsgruppe ist sehr groß. Bei diesem Angebot müssten keine neuen Ticketprodukte geschaffen werden. Es könnte auf Basis des bestehenden Tarifs einge-

führt und mittels elektronischer Medien umgesetzt werden. Der Kunde muss sich nicht vorher festlegen, wie viele Fahrten er zurücklegt, sondern bekommt eine Bestpreis-Abrechnung

Bestpreis-Abrechnung heißt, dass bei mehrfacher Nutzung maximal der Preis eines TagesTickets oder eines MonatsTickets abgerechnet wird. Zugangshemmnisse zum ÖPNV werden abgebaut, weil sich die Kunden nicht mehr bei jeder Fahrt mit dem Tarif beschäftigen müssen. Das Vertriebssystem bietet je nach Nutzung immer die preislich günstigste Produktkombination an. Es wird vorgeschlagen, für die Bestpreis-Abrechnung zeitnah ein Pilotprojekt durchzuführen. Die Umsetzung eines weiterführenden neuen Tarifmodells („Flex-Tarif“), bei der eine Rabattierung in Abhängigkeit der Nutzung gewährt wird, kann danach stufenweise erfolgen.

Das Pilotprojekt zur Bestpreisabrechnung soll zunächst mit einer begrenzten Nutzerzahl auf einer eigenen App starten, um die Akzeptanz bei den Kunden und die finanziellen Auswirkungen zu testen. Es ist geplant, zunächst einen „friendly-user-Test“ zu starten und anschließend ein Pilotprojekt mit ca. 20.000 interessierten Kunden durchzuführen. Die vertriebliche Umsetzung soll mit der SSB als vertriebsverantwortliches Verkehrsunternehmen in der zweiten Jahreshälfte 2017 erfolgen. Die Umsetzung der App erfolgt durch die SBB in Abstimmung mit dem VVS und mit Unterstützung der Firma moovel, die als Dienstleister für die SSB eine entsprechende White-Label-Lösung bereitstellt. Der Algorithmus zur Bestpreis-Abrechnung wird von der SSB entwickelt.

Anlagen