



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Förderprogramm für Innovationen im regionalen Personenverkehr (RPV)

myRIDE 2023

**Proof of Concept (PoC): Einfacher Zugang zum öffentlichen Verkehr
dank dynamischem, individuellen E-Tarif und Paradigmenwechsel zu
Post-Pricing.**

Schlussbericht

Nick Balmer, SBB AG

Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern, nick.balmer@sbb.ch, www.sbb.ch

Helmut Eichhorn, Verein ch-integral (Geschäftsstelle Alliance SwissPass)

Länggassstrasse 7, 3012 Bern, helmut.eichhorn@allianceswisspass.ch, www.allianceswisspass.ch

Begleitgruppe

René Schmied, Direktor Bernmobil, Präsident Strategierat ASP

Christian Plüss, Leiter Postauto, Vizepräsident Strategierat ASP

Dominik Brühwiler, Direktor ZVV, Mitglied Strategierat ASP

Andreas Büttiker Direktor BLT, Mitglied Strategierat ASP

Ralf Eigenmann, Unternehmensleiter VBSG, Mitglied Strategierat ASP, Präsident Sounding Board myRIDE

Beat Burkhalter, Leiter Customer Care Center BLS, Mitglied Kommission Vertrieb ASP, Mitglied Sounding Board myRIDE

Impressum

Herausgeberin:

Bundesamt für Verkehr BAV

Förderprogramm für Innovationen im regionalen Personenverkehr (RPV)

CH-3003 Bern

Programmleiter

Christophe Le Borgne, BAV

Projektnummer: 0780001192

Bezugsquelle

Kostenlos zu beziehen über das Internet

www.bav.admin.ch/innovation-rpv

Für den Inhalt und die Schlussfolgerungen sind ausschliesslich die Autoren dieses Berichts verantwortlich.

Bern, den 31.01.2024

Inhaltverzeichnis

| | |
|---|---|
| Executive Summary in Deutsch..... | 3 |
| Executive Summary in einer zweiten Landessprache..... | 3 |
| Executive Summary in Englisch | 3 |
| Zusammenfassung in Deutsch..... | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| Zusammenfassung in einer zweiten Landessprache..... | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| 1. Ausgangslage | 4 |
| 2. Ziel der Arbeit..... | 4 |
| 3. Forschungsansatz und aktueller Wissensstand..... | 4 |
| 4. Ergebnisse | 5 |
| 5. Diskussion..... | 5 |
| 6. Kosten-Nutzen-Analyse | 5 |
| 7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen..... | 6 |
| Symbol- und Abkürzungsverzeichnis..... | 7 |
| Literaturverzeichnis | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| Anhang | Fehler! Textmarke nicht definiert. |
| Erläuterungen zu dieser Vorlage | Fehler! Textmarke nicht definiert. |

Executive Summary in Deutsch

myRIDE ist ein Projekt der Alliance SwissPass. myRIDE hat zum Ziel, das Tarifsystem des öffentlichen Verkehrs für die Kundinnen und Kunden zu vereinfachen und damit Einstiegshürden für die Verkehrsmittelwahl "öV" zu senken. Künftige Tarife sollen zukunftsfähig sein und die Chancen der Digitalisierung nutzen. Der Lösungsansatz besteht in einem integrierten, schweizweiten E-Tarif mit einer nutzungsisierten Preisbildung auf Grundlage einer digitalen Reiseerfassung (Post-Pricing). Der E-Tarif wird vorerst als Alternative zu bestehenden Tarifen angeboten; gelingt die Marktakzeptanz, so wird er langfristig zum "neuen Normal", wobei auch Elemente aus dem bestehenden Tarifsystem mit übernommen werden können. Im Jahr 2023 galt es, die Grundform eines radikal einfachen E-Tarif konzeptionell zu entwerfen. Dabei wurden auch Kundinnen und Kunden miteinbezogen. Des Weiteren wurde dieser E-Tarif als Prototyp simulationsfähig implementiert. Im zweiten Schritt wird nun ab 2024 der E-Tarif in einem Feldtest erprobt. Nach der Feldtestphase entscheidet die öV-Branche über das weitere Vorgehen: Dabei stehen die fünf Beobachtungsgrößen Attraktivität/Kundenakzeptanz, Verhaltenswirksamkeit, Ertragswirkung, Gesamtsystemkosten und Zukunftsfähigkeit im Vordergrund.

Executive Summary in Französisch

myRIDE est un projet de l'Alliance SwissPass. myRIDE vise à simplifier le système tarifaire des transports publics pour les clients et ainsi à réduire les barrières à l'entrée lors du choix des transports publics. Les futurs tarifs doivent être durables et tirer parti des opportunités offertes par la numérisation. L'approche de la solution consiste en un e-tarif intégré dans toute la Suisse avec une tarification basée sur l'utilisation basée sur l'enregistrement numérique des voyages (post-tarification). Le e-tarif est initialement proposé comme alternative aux tarifs existants ; Si l'acceptation du marché réussit, cela deviendra la « nouvelle norme » à long terme, même si des éléments du système tarifaire existant peuvent également être adoptés. En 2023, il a fallu concevoir conceptuellement la forme de base d'un tarif électronique radicalement simple. Les clients étaient également inclus. De plus, ce tarif électronique a été mis en œuvre sous forme de prototype doté d'une capacité de simulation. Dans un deuxième temps, le tarif électronique sera désormais testé sur le terrain à partir de 2024. Après la cent est mis sur les cinq variables d'observation : attractivité/acceptation par les clients, efficacité comportementale, impact sur les revenus, coûts globaux du système et viabilité future.

Executive Summary in Englisch

myRIDE is a project of the Alliance SwissPass. myRIDE aims to simplify the public transport tariff system for customers and thus reduce barriers to entry when choosing public transport. Future tariffs should be sustainable and take advantage of the opportunities offered by digitalization. The solution approach consists of an integrated, Switzerland-wide e-tariff with usage-based pricing based on digital travel recording (post-pricing). The e-tariff is initially offered as an alternative to existing tariffs; If market acceptance is successful, it will become the "new normal" in the long term, although elements from the existing tariff system can also be adopted. In 2023, the basic form of a radically simple e-tariff had to be conceptually designed. Customers were also included. Furthermore, this e-tariff was implemented as a prototype with simulation capability. In the second step, the e-tariff will now be tested in a field test from 2024. After the field test phase, the public transport industry decides on how to proceed: The focus is on the five observation variables: attractiveness/customer acceptance, behavioral effectiveness, earnings impact, overall system costs and future viability.

1. Ausgangslage

Das Tarifsystem des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist durch den Nationalen Direkten Verkehr (NDV) und regionale Tarifverbünde gekennzeichnet, wobei es eine breite Palette an Billets und Abonnements für verschiedene Kundengruppen bietet. In letzter Zeit wurden jedoch Probleme wie Preisinkonsistenzen und die Komplexität des Systems ("Tarifschwungel") zunehmend diskutiert. Diese Komplexität führt zu hohen Kosten und aufwendiger Datenpflege in den Vertriebssystemen, was besonders die Kunden des regionalen Personenverkehrs (RPV) betrifft.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, startete die Alliance SwissPass im Juli 2020 das Projekt "Grobkonzept eines integrierten Tarifsystems" (GITA). Im Juli 2022 wurde beschlossen, das Projekt neu auszurichten, um das Sortiment radikal zu vereinfachen. Die Strategie beinhaltet die Digitalisierung des Kaufprozesses und die Einführung eines intelligenten, persönlichen "Taxameters", der Fahrten aufzeichnet und im Nachhinein zum fairen Preis abrechnet. Das Sortiment passt sich dabei flexibel dem Reiseverhalten an.

In einer zweijährigen Pilotphase wird ein Digitaltarif (E-Tarif) entwickelt und getestet, der das hohe Potential der Digitalisierung nutzen soll. Dieser Ansatz wird iterativ und unter Einbezug aller relevanten Bezugsguppen entwickelt. Das Projekt folgt keinem mehrjährigen Plan, sondern verläuft agil entlang einer Pilotphase mit Markttests und Testreihen. Parallel dazu wird eine Tarifgovernance entwickelt, die Aufgaben und Kompetenzen zwischen verschiedenen Akteuren definiert.

Die neue Tarifwelt beeinflusst das gesamte öffentliche Verkehrssystem in der Schweiz und hat besonders auf den RPV einen bedeutenden Einfluss, indem sie den Kauf von Strecken- und Zonenbilletten sowie kombinierten Reisetickets vereinfacht. Der RPV macht 45% des öV-Systems aus (Gesamtkosten 9 Mrd CHF, davon RPV 4 Mrd CHF).

Das Ziel des Projekts ist es, die Attraktivität und Qualität des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des RPV, zu erhöhen.

Die Pilotphase befasst sich mit verschiedenen Fragestellungen, darunter die Eignung des Basistarifs, die Akzeptanz des entwickelten Preisplanes, Lösungskonzepte für spezifische Anwendungsfälle, technische und fachliche Zielarchitekturen sowie die erforderlichen Charakteristiken einer Ziel-Governance für die Tarifgestaltung.

2. Ziel der Arbeit

- Vereinfachung des öV-Tarifs für die Kundinnen und Kunden
- Integrale (regional, national) Governance für die Tarif-Festsetzung
- Zukunftsfähigkeit des öV-Tarifs: Anreize zur Verkehrsverlagerung

Da die Finanzierung dieses Innovationsprojekts ab 2024 in den RPV-Offerten budgetiert ist, diente die Unterstützung des RPV-Innovationsfond der Erreichung der folgenden Ziele im ersten Projektjahr:

- Konzept E-Tarif
- Konzept Markttest 2024
- Transformationsstrategie und Programmplanung

3. Forschungsansatz und aktueller Wissensstand

Mit den Erkenntnissen der Konzeptphase GITA wurde das Vorgehen bereits zur Erarbeitung der Lösungen gewählt und vom Strategierat der Alliance SwissPass genehmigt: (a) E-Tarif, (b) Post- statt Pre-Pricing, (c) Systemumstieg zu Post-Pricing und (d) Governance-Entwicklung. Zentral für deren Ausarbeitung sind vorhandene Systeme der Fahrtberechtigung mit nachträglicher Preisverrechnung

("automatisches Ticketing", kurz AT). Zwar bestehen ansatzweise technische/tarifarische Lösungen, jedoch ist der gesamtheitliche Ansatz von myRIDE verfolgte Ansatz bislang weder in der Schweiz noch im Ausland existent.

Mit FAIRTIQ oder EasyRide sind seit 2016 AT-Anbieter auf dem Markt. Die Preisbildung (Parameter: Entfernung) ist automatisiert; es werden jedoch nur Einzelfahrkarten verrechnet. Eine Rabattierung für das Vielfahren erfolgt lediglich anhand der Preisdegression (Tageskonsums) für gefahrene Kilometer. Weitere Rabattierungen wie Flatrate (wie das General- oder Verbundsabonnement) oder Capping wurden bisher noch nicht flächendeckend umgesetzt. Bisherige E-Tarife erfüllen die Ansprüche von myRIDE nicht und müssen weiterentwickelt werden. Konzeptuell bestehen erste Inspirationen: Der Homezone-Ansatz aus Deutschland, der eTarif München, das Capping London oder die öV-Chipkaart Rejsekoort DK sind innovative Ansätze, die für die Weiterentwicklung des E-Tarifs konzeptionell als Grundlage (u.a. Kundenfeedbacks) genutzt werden können.

Auf technischer Ebene ist mit der NOVA-Plattform ein zentrales IT-System vorhanden, über das bereits heute AT-Reisen abgerechnet werden. Fehlend sind jedoch entsprechende Anpassungen, welche für einen "Abo-Digitaltarif" notwendig wären. Die Preisbildungslogik soll nicht anhand des bestehenden Standard-Sortiments, sondern losgelöst davon erarbeitet werden. Zusätzlich fehlt ein Vertriebssystem (eine Applikation), das kundenseitig genutzt werden kann. Die dafür notwendigen Kundenbedürfnisse müssen evaluiert werden. Zentraler Bestandteil ist die Einarbeitung von Lösungsvarianten im Spannungsfeld der beiden unterschiedlichen Tarifsystematiken im RPV. Die Herausforderung besteht darin, das Sortiment aus NDV- und Verbundsabonnementen sowie Streckenbilletten im E-Tarif abzubilden. Daher erhält das regionale Vielfahren eine entsprechend hohe Gewichtung.

4. Ergebnisse

Siehe Dokument «myRide – Projektleistungen zuhanden BAV, November 2023»

Das ursprüngliche Vorgehen mit einer iterativen E-Tarifentwicklung im Feld (Region Zürich) zusammen mit FairtiQ wurde im Jahresverlauf geändert. Neu wurde – mit Einbezug eines Kundenpanels – zuerst das Grundkonzept E-Tarif vorangetrieben. Gleichzeitig wurde das Feldtestsystem zusammen mit der Firma Zühlke und SBB-Mobile Preview initiiert, eine Erstversion soll im Frühling 2024 bereitstehen.

5. Diskussion

Das initiale Grundkonzept E-Tarif steht und durchläuft die Kalibrierung

Die Erstversion des E-Tarifs steht (siehe Beilage «E-Tarif- einfacher erklärt»). Der E-Tarif besteht aus den folgenden Hauptelementen:

- Post Pricing. Preisbildung nach der Reise;
- Pay as you Go. Bezahlen, was man fährt;
- Minimales Sortiment. Möglichst wenig Kundenentscheid;
- Zwei Preislinien. Vollpreis und reduziert;
- Two Part Tariff. Fixe und variable Preiskomponente;
- Degression und Bonus. Mengenrabatt pro Tag und Monat.

Die Kalibrierung im Datenlabor durchläuft die zweite Iteration. Es gilt für möglichst viele Reisebiografien die Ausgabenähnlichkeit zu erreichen. Dort, wo nicht erreichbar, gilt es sowohl für den Feldtest wie auch für die Weiterentwicklung des E-Tarifs Lösungsansätze festzulegen.

6. Kosten-Nutzen-Analyse

Da der Scope für die Unterstützung aus dem RPV-Innovationsfond auf das erste Projektjahr reduziert worden ist, kann noch keine aktualisierte Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden. Der Vollständigkeit halber wird hier die Zusammenfassung der ursprünglichen Berechnungen aufgeführt:

| | Trend | Best | Worst |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|
| Gesamtnutzen | 71'068'133 | 85'281'760 | 56'854'506 |
| Gesamtkosten | 12'408'939 | 9'927'151 | 14'890'727 |
| NKV | 5.73 | 8.59 | 3.82 |

7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Dem Projekt gelang es ein Konzept für einen innovativen E-Tarif zu entwickeln, der in der Theorie alle gestellten Forderungen erfüllen kann. Nun gilt es das Konzept in einem schweizweiten Feldtest auf seine praktische Tauglichkeit zu prüfen.

Schweizweiter Feldtest 2024

Der Feldtest liefert ab März bis Ende 2024 via Marktforschung Erkenntnisse zur Beurteilung der Kundendankenz (Massentauglichkeit) und zum Mobilitätsverhalten. Auch können Prozesse, Vorgehen und Produkte auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse kundenzentriert weiterentwickelt werden. Es werden 1'000 – maximal 10'000 Kunden einbezogen (approx. Umsatzvolumen MCHF 3 - 5 für Feldtestphase; wird überwacht [Monitoring]). Die Kundenkommunikation steht in deutscher und in einer zweiten Phase auch in französischer Sprache zur Verfügung

Ziele 2024 und weiteres Vorgehen

Ziel bleibt die Erarbeitung aller notwendigen Ergebnisse, damit Branche und Stakeholder Ende 2024 den Richtungsentscheid eines landesweiten E-Tarifs fällen und ab 2025 in die Marktreifephase gehen können. Nach dieser Marktreifephase erfolgt der finale «go to market»-Entscheid. Die Hauptziele 2024 sind:

- Positives Kundenerlebnis mit positiver Weiterempfehlungsrate der Testpersonen im Feldtest;
- Positive Einschätzung der 5 Beobachtungspunkte;
- Fachliche Tauglichkeit E-Tarif (Preis- und Ertragsverwerfungen für die Gesamtbranche);
- Ein Grobkonzept für eine mehrheitsfähige Tarif-Governance;
- Das Konzept der Marktransformation;
- Eine hohe Akzeptanz durch interne und externe Stakeholder;
- Die Anträge für die Marktreifephase nach dem Feldtest.

Symbol- und Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------|--|
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| E-Tarif | Elektronischer Tarif |
| GA | Generalabonnement |
| GITA | Grobkonzept eines integrierten Tarifsystems |
| HTA | Halbtaxabonnement |
| IPV | Internationaler Personenverkehr |
| MFK | Merhfahrtenkarte |
| NDV | Nationaler Direkter Verkehr |
| NOVA | Netzweite ÖV Anbindung (Vertriebsplattform öV Schweiz) |
| öV | öffentlicher Verkehr |
| RPV | Regionaler Personenverkehr |
| TK | Tageskarte |
| AT | Automatisches Ticketing |