

Prüfung des Projektes GITA

Alliance SwissPass, Bundesamt für Verkehr und Schweizerische Bundesbahnen

Das Wesentliche in Kürze

Das Tarifsystem für den öffentlichen Verkehr (öV) in der Schweiz mit seinen 250 verschiedenen Transportunternehmen (TU) und 18 Tarifverbänden ist komplex. Erschwerend ist der Umstand, dass zwei unterschiedliche Tarifwelten existieren. Während der sogenannte nationale Direkte Verkehr nach gefahrener Strecke abrechnet, werden bei den Tarifverbänden die durchfahrenen Zonen beigezogen. Von Gesetzes wegen sind die Anbieter verpflichtet, für eine Reise ein einziges Ticket bereitzustellen. Aufwendige und kostenintensive Berechnungen und Pflege der Systeme sind die Folge. Die Hoheit über das Tarifwesen liegt bei der öV-Branche, sie hat es in der Hand, eine Vereinfachung herbeizuführen. Mit dem Projekt «Grobkonzept Integriertes Tarifsystem» (GITA) leitete die Branchenorganisation Alliance SwissPass (ASP) einen ersten wichtigen Schritt ein, um die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderte Harmonisierung des Tarifsystems umzusetzen.

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) stellt fest, dass das Projekt GITA auf gutem Weg ist, eine tragfähige konzeptionelle Basis zu schaffen. Von einer Umsetzung eines integrierten Tarifsystems ist die Branche jedoch noch weit entfernt. Die komplizierten Strukturen, das fehlende Weisungsrecht von ASP auf die Verbände und der mangelnde finanzielle Anreiz für abgeltungsberechtigte TU stellen nach Ansicht der EFK wesentliche Hürden dar.

Nebst erwarteter Ertrags- und Kundenwirkung braucht es ein konkretes Einsparungsziel

Die EFK hat geprüft, ob das Projekt GITA die relevanten Anspruchsgruppen eingebunden hat. Die ASP sowie die Projektleitung betreiben ein aktives Stakeholder-Management. Besondere Beachtung schenkt das Vorhaben dem Einbezug von Bestellern der Leistungen (v. a. Bund, Kantone). Dank der dedizierten Begleitgruppe «Besteller» kann diese Interessengruppe ihren berechtigten Einfluss als Hauptträger des öV geltend machen. Das erarbeitete Konzept mit der Ausrichtung auf einen E-Tarif ist breit abgestützt und soll den Herausforderungen der Digitalisierung begegnen.

Da das Projekt GITA per Prüfungszeitpunkt noch nicht abgeschlossen war, kann die EFK keine Aussage zum Dokument Grobkonzept machen. Der Umsetzungsphase sieht sie allerdings kritisch entgegen. Erst in der Realisierung wird die Auswirkung auf die Erlöszuscheidung ersichtlich und der bisher kaum vorhandene Widerstand kann sich noch formieren. Zudem haben abgeltungsberechtigte TU aufgrund der Kostendeckung durch Bund und Kantone wenig Druck, sich Veränderungen zu unterwerfen. Die EFK empfiehlt der ASP, ein konkretes Einsparungsziel für die Umsetzungsphase von GITA auszuarbeiten. Durch diese Massnahme erhöht sich die Verbindlichkeit und der Nachvollzug, um ein integriertes Tarifsystem einzuführen.

Das Governance-Problem zieht sich bis auf die operative Ebene durch

Dem Strategierat als Führungsorgan der ASP und Entscheidgremium für das Projekt GITA fehlt die Kompetenz, den regionalen Verbänden Vorgaben zu machen. Die EFK sieht darin ein fehlendes wesentliches Element für die Durchsetzung eines neuen Tarifmodells.

Das BAV hat in der Beantwortung des Postulates Reynard¹ die Ausarbeitung von Anpassungen auf Gesetzesstufe sowie der gesamten Governance angestossen. Die EFK verzichtet deshalb auf eine entsprechende Empfehlung.

Keinen Aufschub verträgt die Klärung der Durchgriffsrechte der ASP und ihres Mandatsträgers SBB auf die Vertriebskanäle der IT-Vertriebsplattform NOVA angebondenen Teilnehmer. Die ASP als auch die von ihr mandatierte Betreiberin SBB setzen sich damit erhöhten Sicherheitsrisiken aus. Die EFK empfiehlt der ASP, das unerlässliche Weisungsrecht mittels einer plattformübergreifenden Governance sicherzustellen.

Nachprüfung von Empfehlungen: Ein umfassendes Berechtigungskonzept fehlt noch

Die EFK kontrollierte zusätzlich die Umsetzung von vier an die SBB adressierten Empfehlungen von 2019². Noch nicht zufriedenstellend erfüllt ist nach Einschätzung der EFK die Empfehlung für ein durchgängiges Berechtigungskonzept. Die SBB hat für NOVA selbst ein Internes Kontrollsystem (IKS) erstellt und diese Empfehlung im engeren Sinn umgesetzt. Jedoch muss ASP als Eignerin der Plattform das IKS besser in die Geschäftsprozesse integrieren.

Im Nachgang zur EFK-Prüfung NOVA haben Dritte weitere Audits der Plattform vorgenommen. Die EFK stellt fest, dass die darin erkannten Schwachstellen bezüglich Business Continuity Management und Cyberrisiken für die ASP als Eigentümerin von NOVA weiteren Handlungsbedarf aufzeigen.

¹ 19.4199 – Für einen erschwinglichen und gut eingespielten öffentlichen Verkehr, am 26.9.2019 eingereicht

² «Prüfung der IT-Plattform NOVA für den öffentlichen Verkehr» (PA 19231), verfügbar auf der Website der EFK (www.efk.admin.ch).