

Tarifmerkmale, die sich nur elektronisch abbilden lassen	PAYG und Travelcards; price cap, automatic top-up, Nachvervollung der eignen Wegstrecken,	PAYG und Wochen-/Monatskarten, Beim Standard Ticket (geplante Distanz, kann je nach tatsächlich verlaufendem Reiseweg nachzahlen), Automatisches Aufladen	PAYG und Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monatskarten); Online-Übersicht über getätigte Reisen und deren Kosten, Sperrung bei Verlust oder Diebstahl, automatisches Aufladen	PAYG (inkl. "Zapping"), Tageskarten und Monatskarten	Differenzierung in Haupt- und Schwachlastzeit; Kappung bei der 9. Fahrt innerhalb einer Kalenderwoche	Relationsabhängiger Tarif bei MTR, ansonsten Pauschalpreise	Entfernungsabhängige Fahrpreise	DB Normalpreis entsprechend tatsächlicher Fahrt; Einzelfahrausweise und Tagestickets sowie Kurzstrecke im Verbund	-	-	-
Paralleler, konventioneller Tarif	Papierfahrtscheine 40-60% teurer bei PAYG; Einsparung von Vertriebskosten durch Einstellung weiterer konventioneller Fahrtscheine	Barzahlung nur noch für Einzelfahrten in den Bussen möglich	Papiertickets sind etwa 50% teurer als OV-Chipkaart-Tickets	Erlösanteile Bus (2010): 14,5 % konventioneller Tarif; Erlösanteile Tram/Standseilbahnen (2010): 41,1 % konventioneller Tarif	go card-Rabatt zwischen 32% und 45%	Papiertickets vorhanden, kaum preisliche Differenzierung zwischen Papierticket und Octopus	Weitere Tickets mit Magnetstreifenkarte; konventioneller Papierfahrtschein wurde abgeschafft	Konventioneller Vertrieb läuft wie bisher	-	-	-
Anteil registrierter und nicht-registrierter Nutzer	Anfang 2011 gab es 13,4 Mio. registrierte Karten (ca. 50 % der um Umlauf befindlichen Karten).	Die meisten Singapurser/Einwohner mit Arbeitserlaubnis haben eine registrierte SmartCard	-	Abgeleitet aus der Nutzung von Bussen mit Lisboa Viva: 80-90% registrierte Karten.	-	-	E-Ticket (der Südtirol-Pass) ist generell personengebunden	Registrierung ist Voraussetzung	-	-	-
Nutzungsverhalten	Genutzt zur Zeit der Rush Hour hauptsächlich von Pendlern; auf Zubringern zu Flughäfen, in Off-Zeiten, zu Sehenswürdigkeiten von gelegentlichen Nutzern	In erster Linie wird das Angebot von Pendlern genutzt.	Das System ist hauptsächlich durch Pendler geprägt	Das System ist hauptsächlich durch Pendler geprägt	ca. 145 Mio. Fahrten/Jahr mit der go card	95% der 16 bis 65 Jährigen in Hongkong benutzen Octopus	Anteil an Abos stark gestiegen; mit Schülern und Senioren gerechnet besitzt die Hälfte der Südtiroler Bevölkerung ein Abonnement für den öffentlichen Nahverkehr.	-	-	-	-
Kundenmanagement und Bonusprogramme	Günstigere E-Tickets als Papiertickets, Vergünstigungen für Eisenbahnpersonal	Sonderrabatt von bis zu 50 Cent für frühe Fahrten, wenn diese in den Außenbezirken beginnen und vor 7:45 Uhr im Zentrum enden; Bonusprogramm "LinkPoints"/"TapForMore"	Es gibt keine firmenübergreifenden Bonusprogramme; bei der GVB gibt es kein Bonusprogramm, das mit der OV-Chipkaart in Verbindung steht.	In vielen Museen und anderen kulturelle Einrichtungen der Stadt Rabatt auf den Eintrittspreis; Geschäfte des Einzelhandels, Fitnesscenter, Gesundheitsdienstleister etc. bieten Vergünstigungen an	kein Kundenmanagement vorhanden	Vergütung von Einkäufen bei "Octopus Rewards partners"; Verringerung des Einkaufsbetrags um "Reward\$"	E-Ticket generell günstiger; zusätzlich kilometerabhängige Staffelpreise	Tarife wie bei Papierfahrtschein; nur geänderter Vertriebsweg / -medium.	-	-	-
Zusatz-Funktionen/Leistungen	Oyster-Karten können registriert und so für den Verlust oder Diebstahl geschützt werden; Kreditkartenvariante ist wieder ausgelaufen	„e-Purse“ Funktionalität: Von der LTA entwickelt, SeP (System for e-Payments)	Zahlungsmittel (Betaalpas); OV-Fiets; Fahrräder angemietet	SmartCards können auch außerhalb von Lissabon (südlich des Tejos) für PAYG im ÖPNV genutzt werden. Zudem gibt es für die Lisboa Viva individuell angepasste Abonnements	Verknüpfung mit Fahrradverleih- bzw. Bikesharingsystem "CityCycle"	Zugangsmittel zu Wohnbereichen und Geschäften, Kreditkartenfunktion	keine	Zusatzfunktionen für Smartphone geplant (Anlegen von Profilen; Einbindung Fahrplanauskunft)	-	Einbeziehung Parkhaus	-
Technische Qualität des Systems	2011 sind nur etwa 0,5 % aller Reisen nicht bzw. fehlerhaft ausgecheckt worden.	Zu Quoten keine Angaben. Jedoch hohe Verfügbarkeit durch Beantragung und Aufladen über Internet sowie Aufladen an Fahrtscheinautomaten, Zeleven etc.	Zu Quoten keine Angaben; hohe Verfügbarkeit; Fehlerquote von rund 2 - 2,5 %	-	Verfügbarkeit ca. 99,7-99,8%	270 unvollständige Transaktionen pro Tag (z.B. durch zu kurzes Aufhalten des Mediums)	-	Systemverfügbarkeit 100%; Genauigkeit Erfassung 99%.	99,2 % Erfassungsqualität (Pilot Basel)	99,5% Erfassungsgenauigkeit	-
Wirtschaftliche Kennzahlen/Umsatzentwicklung	TfL insgesamt: Mrd. 4,496 € in 2012/13. Seit 2001/2002 (Mio. 518 €) wurde der Umsatz damit fast verdreifacht.	-	GVB: Trotz Rückgang Subventionen um 55 Mio. EUR ein positives Nettoergebnis von 13,3 Mio. Steigerung der Passagierumsätze um ca. 10 % auf 227 Mio. EUR	Metro: Deckungsgrad der Betriebskosten durch Fahrgeldeinnahmen: 52% (2012); 31% (2011). Fahrgeldeinnahmen sind von 64 Mio. EUR (2011) auf über 78 Mio. in 2012 gestiegen.	durchschnittliche Einnahme pro Fahrgast: 2,02 AUD/Jahr, durchschnittlicher Zuschuss pro Fahrgast: 6,55 AUD/Jahr	ca. 24 Mio. Karten im Umlauf, ca. 13 Mio. Transaktionen täglich mit einem Umsatzvolumen von ca. 140 Mio. HK\$	Nach einem Jahr 75% Steigerung Anzahl Abos, nach 2 Jahren 100%	50.000ster Kunde am Dezember 2013, im Schnitt 75.000 Tickets/Monat	-	-	-