

Reiterstrasse 11  
3011 Bern  
Telefon 031 633 31 11  
www.bve.be.ch  
info.bve@bve.be.ch

13. März 2019

Unser Zeichen            2018.BVE.1798  
Ihr Zeichen  
Klassifizierung        Intern



## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage multimodale Mobilitätsdienstleistungen

### 1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Als übergeordnete Ziele sind die Steigerung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems der Schweiz sowie die Sicherstellung des Anschlusses der Schweiz an die digitale Zukunft der Mobilität genannt. Mit diesen Zielen sind wir einverstanden.

### 2. Wie beurteilen Sie die neue Gesetzesbestimmung zur Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität (Kap. 1.2.1)?

#### a. Sind Sie einverstanden mit der Zielsetzung des neuen Artikels?

Die Entwicklung der multimodalen Mobilität soll gefördert werden. Dabei soll der öffentliche Verkehr das Rückgrat bilden. Der Bund will sich dafür einsetzen, die Verfügbarkeit und den Austausch von Geodaten, Betriebsdaten, Sortiments- und Preisdaten aller Mobilitätsanbieter zu verbessern. Für den Vertrieb soll der Zugang zu den Vertriebsinfrastrukturen aller Mobilitätsanbieter optimiert werden. Genannt wird hierzu die bereits bestehende Vertriebsinfrastruktur des öV.

Wir befürworten die Zielsetzung und sind überzeugt, dass der öV zum Gelingen einen grossen Beitrag leisten kann. Gleichzeitig sehen wir derzeit ausserhalb der öV-Branche keine Mobilitätsanbieter, die sich in ähnlicher Weise einbringen könnten. Die Ideen hierzu scheinen uns noch wenig konkret, so dass die Auswirkungen auf die Mobilität nicht abgeschätzt werden können.

#### b. Sind Sie mit den Grundsätzen Nichtdiskriminierung, Transparenz, Kostentragung für den Zugang zu Daten und Vertrieb einverstanden?

Ja, sofern diese für alle Mobilitätsanbieter gleichermassen zur Anwendung gelangen.

**c. Wie beurteilen Sie eine mögliche Unterstützung des Aufbaus von Daten- und Vertriebsinfrastrukturen durch den Bund, um die Eintrittshürden auf den digitalen Markt für Mobilitätsanbieter tief zu halten?**

Der Bund hat als Besteller des regionalen Personenverkehrs (RPV) bereits die Erneuerung der öV-Vertriebsplattform mitfinanziert. Diese ermöglicht nun eine zentrale Rolle des öV in der vorliegenden Vorlage. Während mit der öV-Branche klare Ansprechpartner und eine bestehende Vertriebsplattform vorhanden sind, ist noch schwer absehbar, welche potenziellen Mobilitätsanbieter die Unterstützung des Bundes für welche Leistungen in Anspruch nehmen könnten. Der Anbietermarkt von Taxis über Veloverleihunternehmungen oder Sharing-Diensten ist im Vergleich zur öV-Branche klein und sehr stark fragmentiert.

**3. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Lösung für den kontrollierten Zugang zum öV-Vertrieb?**

**Sind Sie damit einverstanden, dass öV-externen Mobilitätsvermittlern ermöglicht werden soll, unter klaren Rahmenbedingungen autonom Tickets für den öffentlichen Verkehr zu verkaufen und Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur zu erhalten (Kap 1.2.2)?**

Basierend auf dem Ziel, den Zugang zum öffentlichen Verkehr aus Kundensicht zu erleichtern, sind wir mit der Öffnung der öV-Vertriebsinfrastruktur einverstanden. Aus Bestellersicht sind wir ebenfalls einverstanden, solange sich dadurch die Finanzierung des öV insgesamt nicht verschlechtert. Zudem halten wir fest, dass mit dem Zugang zur öV-Verkaufsinfrastruktur ausschliesslich der Verkauf des über diesen Kanal angebotenen Sortiments ermöglicht wird. Die öV-Transportunternehmungen behalten das Recht, spezielle Angebote, beispielsweise mit Kooperationspartnern, ausserhalb der öV-Verkaufsinfrastruktur zu vertreiben.

Als äusserst problematisch erscheint uns die Situation, dass die öV-Unternehmen in der Vorlage rechtlich verpflichtet werden, den Zugang zum Vertrieb diskriminierungsfrei zu gestalten, während Mobilitätsvermittler weiterhin frei sind, exklusive Vertriebsvereinbarungen mit anderen Mobilitätsanbietern abzuschliessen und auf diese Weise unter Umständen eine marktdominierende Stellung zu erlangen. Ein solches Szenario wäre weder im Interesse der Kundinnen und Kunden noch liegt es in der Absicht des Bundes oder der Kantone. Bleibt der Bund bei seiner Entscheidung und reguliert den Zugang zum Vertrieb von öV-externen Anbietern erst in einer späteren Phase, so muss die Vorlage zwingend mit dem Zusatz versehen werden, dass für Mobilitätsvermittler der Abschluss von Exklusivverträgen nicht zulässig ist.

Gemäss Erläuterungsbericht würden die öV-Angebote bereits heute als fragmentiert wahrgenommen. Diese Einschätzung teilen wir nicht vollumfänglich, da der öV in der Schweiz mit der digitalen und analogen Fahrplanpublikation und dem Angebot *der Direkte Verkehr* gerade im internationalen Vergleich über einen ausgesprochen einheitlichen Auftritt verfügt. Die Vielfalt von Vermittlern oder Anbietern dürfte dank der Gesetzesanpassung zudem weiter zunehmen. Mit *Mobility-as-a-Service* und dem Ansatz *Eine Reise - eine Buchung* sehen wir ein wachsendes Risiko fehlender Preistransparenz bei Mobilitätsangeboten.

**3.1 Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 1.2.2)**

**a. Erachten Sie die Governance (Wer regelt was in welchem Prozess? Wer überwacht?) für den Zugang zum öV-Vertriebsmarkt als zweckmässig?**

Ja, wir erachten die Governance als zweckmässig.

**b. Erachten Sie es als zweckmässig, die Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben in erster Linie der öV-Branche zu überlassen?**

Wir begrüssen den Vorschlag. Wir erachten es als zweckmässig, dass das Bundesamt Verfügungen erlassen kann, falls die öV-Branche keine Regelung trifft.

**c. Erachten Sie die SKE (zukünftig RailCom) als geeignetes Marktaufsichtsorgan?**

Ja, jedoch fehlt uns ein Hinweis auf die Rolle des Preisüberwachers. Wir erwarten, dass in Streitfällen vorerst innerhalb der Bundesstellen das Gespräch gesucht wird und ein Imageschaden zu Lasten der Behörden und des öV vermieden wird.

**3.2 Zugang zum öV-Vertrieb-/Vertriebsinfrastruktur (vgl. Kap. 1.2.3/1.2.4)**

**a. Erachten Sie die Zugangsvoraussetzungen (Meldepflicht und Niederlassung in CH) für den Verkauf von öV-Tickets für angemessen?**

Ja, wir erachten diese als angemessen.

**b. Sind Ihrer Ansicht nach die Rechte und Pflichten für den Verkauf von öV-Tickets zwischen öV-Unternehmen und Mobilitätsvermittlern ausgewogen?**

Die in der Vorlage erwähnten Rechte und Pflichten sind unserer Auffassung nach ausgewogen. Wir begrüssen ausdrücklich die zwingend anzubietenden Kundendienstleistungen.

**c. Ist es gerechtfertigt, dass auf Gesetzesstufe keine Verpflichtung der öV- Unternehmen aufgenommen wird, sämtliche Sortimente für den Verkauf durch Dritte zugänglich zu machen?**

Wir sehen es als zwingende Anforderung, dass Sortimente vom Verkauf durch Dritte ausgeschlossen werden können resp. über andere Kanäle angeboten werden. Dabei denken wir an das Grosskundengeschäft oder an touristische Angebote (lokal, international).

**d. Ist es zweckmässig, dass Mobilitätsvermittler den öV-Unternehmen zwar den regulären Preis für die öV-Tickets bezahlen, ihren Kunden gegenüber aber eine Preisgestaltungsfreiheit haben?**

Ja, der Wunsch nach der Bildung von Mobilitätspaketen, die einfach und komfortabel gebucht werden können, erfordert kundenseitig Eingeständnisse bei der Preistransparenz.

**4. Wie beurteilen Sie den Ausblick für die Öffnung Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter (Kap. 1.2.5)?**

**a. Sind Sie mit dem längerfristigen Ziel, dass alle Mobilitätsanbieter ihre Vertriebssysteme öffnen sollen, einverstanden?**

Im Sinn der Gleichberechtigung ist dies zwingend.

**b. Würden Sie es begrüssen, wenn auch die weiteren Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV gesetzlich zur Öffnung ihrer Vertriebssysteme verpflichtet würden?**

Siehe auch Antwort zu 4.a). Für den Fall, dass die Öffnung nicht auf freiwilliger Basis erfolgt, ist die Verpflichtungsmöglichkeit zwingend vorzusehen.

**5. Wie beurteilen Sie die Anpassungen zur Datenbearbeitung durch öV-Unternehmen - bisheriger Art 54 PBG (Kap. 1.2.7)?**

**a. Sind sie damit einverstanden, dass für die öV-Unternehmen nicht mehr das Datenschutzrecht für Bundesorgane, sondern für private Personen gelten soll - sofern sie nicht hoheitlich handeln und dabei die Rechte oder die Freiheit von Personen einschränken?**

Mit dieser Anpassung sind wir einverstanden.

**b. Halten Sie die Schutzinteressen der Reisenden bezüglich ihrer Personendaten mit der Vorlage für ausreichend gewährleistet?**

Ja.

**c. Welche konkreten Vorstellungen haben Sie bezüglich der diskriminierungsfreien Angebote, welche die öV-Unternehmen für das Reisen mit bzw. ohne Angabe von Personendaten vorsehen müssen?**

Der Kauf von Einzelbilletten zum Basistarif muss ohne die Angabe von Personendaten möglich sein. Zudem muss ein Basissortiment von Fahrausweisen erhältlich sein, bei dem die Personendaten zwar grundsätzlich bekannt sind, die Bewegungsdaten jedoch nicht aufgezeichnet werden (Halbtaxabo, Abo für tägliche Schul-/Berufsfahrten).

**d. Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?**

Nein

**6. Wie beurteilen Sie die Vorlage im Hinblick auf Auswirkungen in der Umsetzung?**

Wir gehen davon aus, dass die öV-Vertriebsplattform bei Mobilitätsvermittlern ein gewisses Interesse wecken und multimodale Angebote ermöglichen wird. Hingegen erwarten wir wenig Wirkung von der möglichen Unterstützung des Aufbaus von Daten- und Vertriebsinfrastrukturen. Hier vermischen wir potenzielle Anwendungsfälle respektive haben die nebst dem öV zu vermittelnden Angebote zu wenig Gewicht, um die übergeordnete Zielsetzung in spürbaren Mass zu realisieren.

Bezogen auf den Vertrieb erwarten wir einen steigenden Druck auf den herkömmlichen öV-Vertrieb mit einer Kostenoptimierung zu Lasten von Randregionen und wenig technikaffinen Kundengruppen.

Weiter ist nach unserer Einschätzung offen, inwieweit multimodale Mobilitätsdienstleistungen in Randregionen und zu Randzeiten die Erschliessung verbessern werden, da diese Dienstleistungen insbesondere zu Zeiten und an Orten mit grossen Mobilitätsbedürfnissen wirtschaftlich sein dürften. Wir erachten auch Szenarien, welche zu einem Rückgang der Nachfrage beim öV und entsprechenden Kostensteigerungen führen, als realistisch.

**7. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Die weiteren Mobilitätsanbieter sind wenig bekannt. Zudem ist nicht bekannt, ob ein ausreichendes Kundenbedürfnis oder ein Interesse von Mobilitätsvermittlern an multimodalen Angeboten besteht. Auf Seiten öV wird mit der Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) bereits an der Umsetzung gearbeitet. Hier orten wir ein Ungleichgewicht bei den Mobilitätsanbietern.

**b. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Die Auseinandersetzung mit Chancen und Risiken von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen fehlt. Risiken sind einzig in Verbindung mit der Öffnung der öV-Vertriebsplattform zu finden.