

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

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

Ja, wir unterstützen die vorgeschlagene Marktöffnung. Allerdings erwähnen die im Bericht genannten generellen Zielsetzungen explizit die Absicht, die Stellung des öffentlichen Verkehrs (öV) zu stärken, der «das Rückgrat der multimodalen Mobilität bilden» soll. Dieses Ziel steht nicht im Einklang mit der Vision eines komplementären Verkehrs, da ein Verkehrsmittel den anderen vorgezogen wird. Die Entwicklung der multimodalen Mobilität sollte darauf abzielen, die Vorteile aller Verkehrsträger besser zu nutzen, ohne einem davon zu einer vorherrschenden Stellung gegenüber den anderen zu verhelfen. Sie müsste ausserdem eine mögliche Verbesserung des Deckungsgrads des subventionierten Verkehrs zum Ziel haben.

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?

Ja, wir begrüssen den Willen des Bundes, die multimodale Mobilität zu fördern, indem besonders im Bereich Datenzugang Hindernisse beim Eintritt in den Markt für multimodale Mobilitätsdienstleistungen beseitigt werden.

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

Ja, wir sind einverstanden mit diesen Grundsätzen, welche Wirtschaftsfreiheit und Gleichbehandlung gewährleisten.

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?

Die Unterstützung des Bundes muss auf das erforderliche Minimum beschränkt werden. Es ist nicht die Rolle des Staates in eine Mobilitätsplattform zu investieren, die auch private Angebote umfasst. Ein solcher Eingriff ist nur denkbar, wenn die Wettbewerbs- resp. Monopolbedingungen es erfordern.

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 öV-Tickets zu verkaufen und Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur zu erhalten (Kap 1.2.2)?

Ja, wir befürworten diese Marktöffnung beim Ticketverkauf, welche die Multimodalität fördern und neue Mobilitätsdienstleistungen in der Schweiz ermöglichen kann.

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?

Nein. Die Vorlage sieht vor, dass die öV-Branche den Zugang zu ihren Angeboten selbst reglementiert, während das BAV die Regeln lediglich bestätigt. Dies ist nicht akzeptabel, denn die Governance bei der multimodalen Mobilität muss unbedingt die privaten Vermittler einschliessen, die andernfalls diskriminiert werden könnten. Angesichts dieser Tatsache verlangen wir, dass die Normen und Bestimmungen im Bereich multimodale Mobilität direkt vom BAV erlassen und die Vermittler in den Prozess miteinbezogen werden.

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

Nein, das BAV soll stärker an der Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben beteiligt sein, in enger Zusammenarbeit mit der öV-Branche, aber auch mit den Vermittlern und den weiteren beteiligten Akteuren.

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

Ja, aber RailCom soll durch Vertreter ausserhalb des Bahnsektors ergänzt und verstärkt werden. Die multimodale Mobilität wird zahlreiche Fahrten ausserhalb der Bahnstrecken umfassen, über andere Verkehrsträger, besonders auf der Strasse. Aus diesem Grund sollte für die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Akteuren der verschiedenen Branchen und Verkehrsträger ein Aufsichtsorgan errichtet werden, welches Letztere auch repräsentiert.

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 die Zugangsvoraussetzungen für angemessen.

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

Richtig ist, dass Dritte (nicht ÖV-Organisationen) zu gleichen Bedingungen wie die Transportunternehmungen einen Kundendienst für alle ÖV Anfragen betreiben müssen. Dabei erhalten sie ebenfalls eine entsprechende Abgeltung. Im Übrigen sind wir der Meinung, dass keine Margen auf dem Verkauf von Tickets gewährt werden sollten.

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

Nein. Es ist entscheidend, dass alle Produkte (nicht zuletzt die Abonnemente) sofort durch die Vermittler angeboten werden können, um einen freien Wettbewerb zu garantieren. Wenn ein öV-Unternehmen einen Teil seines Angebots sich selbst vorbehält, wäre dies unlauterer Wettbewerb im Markt für multimodale Mobilitätsdienstleistungen. Der Kunde wird den Service nutzen, der die umfassendsten und vorteilhaftesten Angebote enthält. Ausserdem ist die Tatsache, dass private Vermittler gewisse Fahrausweise (z. B. Abonnemente) nicht verkaufen dürfen, durch nichts gerechtfertigt.

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, die Freiheit bei der Preisgestaltung ist unabdingbar für einen funktionierenden Wettbewerb und damit die unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistungen sich auf dem Markt positionieren können.

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

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

Diese Öffnung sollte auf freiwilliger Basis erfolgen. Eine gesetzliche Pflicht ist allerdings nur denkbar für die öffentlichen oder durch den Staat subventionierten Anbieter.

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

Nein. Es kann nicht sein, dass private, nicht subventionierte Unternehmen verpflichtet werden, ihre Vertriebssysteme vollständig den anderen Akteuren zu öffnen. Die Wirtschaftsfreiheit und der Schutz des Eigentums stehen auf dem Spiel. Natürlich sind sie de facto dazu motiviert, ihre Vertriebssysteme zu öffnen, um mehr Kunden zu gewinnen.

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?

Es ist grundsätzlich nicht zielführend, das private Datenschutzrecht auf den öffentlichen Sektor anzuwenden. Wenn die anderen Bedingungen erfüllt sind und den Zugang zur

Plattform 100 Prozent diskriminierungsfrei ist, könnten dieselben Vorschriften über den Datenschutz für alle multimodalen Mobilitätskette gelten.

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

Das Interesse der Reisenden besteht auch darin, diese digitalen Angebote nutzen zu können, für die der Austausch von Daten zwischen den unterschiedlichen Anbietern notwendig ist.

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?

Diskriminierungsfrei heisst, dass auch Dritte Zugriff auf sämtliche Informationen (z.B. Art und Zeit, Verspätungsmeldung, Zugsausfälle, Sonderzüge) haben wie die ÖV-Branche und auch die Kundenbearbeitung ihrer Kunden selber vornehmen können.

d. Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

Kein Kommentar.

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

Es ist wichtig, dass die Umsetzung schnell vorangetrieben wird. Das UVEK resp. das BAV hat hier den Lead zu übernehmen, auch in der Detailausarbeitung. Dritte sollten unbedingt miteinbezogen werden.

7. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Für den Verkauf von ÖV Angeboten soll es keine Marge geben. In diesem Fall muss der Zugang zur Nova Plattform jedoch kostenfrei sein, da ja ein Kostenbeitrag nicht mit Einnahmen gedeckt werden kann. Dies ist bei den Transportunternehmen anders, die auf jeden Fall Einnahmen für die Leistungserstellung erhalten.

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

Die Kombiangebote des öV, insbesondere die Parkangebote (P+R usw.), welche den öV-Unternehmen oder der öffentlichen Hand gehören, sollten ebenfalls in die Plattform integriert werden.