



Eidgenössisches Departement für
Umwelt Verkehr und Kommunikation
3003 Bern

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 25. März 2019

**Multimodale Mobilitätsdienstleistungen:
Vernehmlassung vom 7. Dezember 2018**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vorlage über multimodale Mobilitätsdienstleistungen Stellung nehmen zu können, die Sie uns in Ihrer Vernehmlassung unterbreiten. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Städte und Stadtregionen sind die am dichtesten besiedelten Räume der Schweiz, die weiterhin überproportional wachsen sollen. Vor diesem Hintergrund sind der Städteverband und seine Mitglieder sehr an Lösungen interessiert, die Transportketten vereinfachen, welche sich aus flächeneffizienten Verkehrsmitteln zusammensetzen oder auch ein Umsteigen auf solche Verkehrsträger an ihren Grenzen ermöglichen. In diesem Sinne begrüßen Städte und Städteverband Schritte in jene Richtung, in welche Ihre Vorlage weist. Die Vernetzung möglichst aller Verkehrsträger untereinander gehört zu den strategischen Zielen der Schweizer Städte.

Unbestritten ist im Kreis der Städte auch, dass der öffentliche Verkehr als flächeneffizientestes motorisiertes Fortbewegungsmittel ein Schlüsselement in multimodalen Angeboten sein muss. Was den von Ihnen vorgeschlagenen ersten Schritt einer geregelten Öffnung des Vertriebs von Fahrausweisen für den öffentlichen Verkehr betrifft, gehen die Meinungen unter den Städten auseinander. Die einen begrüßen diese Vorlage, wobei sie die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und Transparenz unterstreichen. Sie würdigen insbesondere auch, dass die Benützung des öffentlichen Verkehrs weiterhin ohne Preisgabe von Personendaten möglich sein muss und der Bund den Aufbau der Daten- und Vertriebsinfrastrukturen unterstützen kann.

Andere Städte verlangen einen Verzicht auf die Vorlage zugunsten einer übergeordneten gesetzlichen Grundlage für Mobilitätsdienstleistungen, weil sie ihre eigenen Verkehrsunternehmen dadurch gegenüber anderen Mobilitätsvermittlern diskriminiert sehen und Nebeneffekte wie Preiszerfall oder ein Diktat von Vermittlungsprovisionen befürchten.



In Abwägung der verschiedenen Argumente und der unterschiedlichen Positionen der Städte spricht sich der Städteverband grundsätzlich für die Vorlage aus, die von einem Grundverständnis getragen ist, dass es sich bei Mobilitätsangeboten in ihrer Gesamtheit um eine öffentliche (Daten-)Infrastruktur handelt. Der Verband interpretiert den vorgesehenen Weg als pragmatischen Ansatz, der in seinem Kern den Zugang zum öffentlichen Verkehr und damit zur Grundversorgung mit Verkehrsdienstleistungen erleichtert. Er ist der Auffassung, dass sich mit ihm früher Ergebnisse in der angestrebten Richtung erzielen lassen als mit einem neuen übergeordneten Erlass.

Um den Befürchtungen Rechnung zu tragen, die von einzelnen Städten geäussert werden, schlägt er aber vor, in der Botschaft an das Parlament noch detaillierter zu skizzieren, welches weitere Vorgehen der Bund für den Fall in Betracht zieht, dass die von ihm vorgesehenen Gesetzesänderungen nicht den angestrebten Durchbruch für Plattformen bringt, die all das vermitteln, was unter dem Begriff «Mobility as a service» subsumiert wird, das heisst: möglichst viele Formen von Mobilitätsdienstleistungen, die vom Bahnbillett über die Velomiete bis zum Parkplatzangebot reichen.

Für die Einschätzung der weiteren einzelnen Punkte verweisen wir auf die Antworten zu Ihren konkreten Fragen auf den weiteren Seiten dieses Schreibens.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Stv. Direktor

Martin Tschirren

Beilage erwähnt

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage vom 7. Dezember über Multimodale Dienstleistungen

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

Ja

2. Wie beurteilen Sie die neue Gesetzesbestimmung zur Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität?

a. Sind Sie einverstanden mit der Zielsetzung des neuen Artikels

Der Städteverband unterstützt die geplante Öffnung der Vertriebsinfrastruktur im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr zu stärken und innovative multimodale Angebote zu fördern. Die Städte betrachten Mobilitätsplattformen als strategische Instrumente, die idealerweise möglichst viele verschiedene Mobilitätsangebote vermitteln und es den Reisenden gestatten, diese zu sinnvollen Mobilitätsketten zusammenzufügen.

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

Ja. Die Grundsätze verhindern Willkür und Intransparenz.

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?

Grundsätzlich begrüsst der Städteverband diese Möglichkeit, die insbesondere bei der Einbindung kleiner Mobilitätsanbieter zum Tragen kommen dürfte – zum Beispiel Vermietungen von Velos.

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

Positiv.

3.1 Rahmenbedingungen

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

Der Städteverband ist der Meinung, dass die Branche den diskriminierungsfreien Zugang Dritter selbst regeln, das BAV als der Genehmigungsinstanz wirken und die RailCom die Marktaufsicht ausüben soll. Diese Regelung entspricht dem Verständnis, wonach die betroffenen Daten als eine digitale «Infrastruktur» zu betrachten sind.



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

Ja. Die Branche kennt die Prozesse und Herausforderungen am besten. Für den Fall, dass die Branche dieser Aufgabe nicht umgehend und konstruktiv nachkommt, sind das UVEK bzw. das BAV gehalten, proaktiv auf eine rasche Umsetzung hinzuwirken.

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

Ja. Vgl Antwort 3.1.a

3.2 Zugang zum ÖV-Vertrieb / Vertriebsinfrastruktur

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

Ja, sie sind für einen Ausgleich von Rechten (Zugang zum öV-Vertrieb) und Pflichten essenziell.

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

Für reine Mobilitätsvermittler ja.

Für Mobilitätsvermittler, die auch eigene Mobilitätsangebote «herstellen» (zum Beispiel Taxiunternehmen), muss die Öffnung der eigenen Angebote für andere Mobilitätsvermittler eine Voraussetzung sein. Dadurch lässt sich der Kreis, der von registrierten Mobilitätsvermittlern zu distribuierenden Angebote über jene des klassischen öffentlichen Verkehrs hinaus ausdehnen. Zudem lässt sich sicherstellen, dass für ÖV-Unternehmen und andere Anbieter, die auch Vermittler tätig sein wollen, dieselben Voraussetzungen gelten.

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

Hier verweisen wir auf Antwort 3.1.b. Der Städteverband ist der Auffassung, dass der Gesetzgeber hier erst aktiv werden sollte, wenn sich die Branche der Erwartung nicht nachkommt, sämtliche Sortimente zu öffnen.

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



4. Wie beurteilen Sie den Ausblick für die Öffnung Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter?

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

Ja. Der Städteverband erachtet das als strategisches Ziel im Sinne seiner Mitglieder.

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

Im aktuellen ersten Schritt der Öffnung der Dateninfrastruktur sollte die Verpflichtung auf Mobilitätsanbieter beschränkt bleiben, die Teil des ÖV-Systems sind oder die als Vermittler Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur erhalten. So ist dem Grundsatz der Reziprozität Genüge getan. Mittelfristig ist diese Frage neu zu beurteilen.

5. Wie beurteilen Sie die Anpassungen zur Datenbearbeitung durch öV-Unternehmen – bisheriger Art. 54 PBG?

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

Ja.

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

Ja.

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

Der Kreis der anonymen Fahrausweise über Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten ist auf im Voraus bezahlte, unpersönliche Abonnemente auszuweiten.

d. Haben Sie weitere Anliegen im Bereich des Datenschutzes?

Nein.



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

Der Städteverband beurteilt die Vorlage als tauglichen ersten Schritt auf dem Weg zu multimodalen Mobilitätsangeboten; dies, indem sie ein Regelwerk für den Zugang Dritter zum Vertriebssystem des öffentlichen Verkehrs aufstellt. Ob sich basierend darauf und insbesondere auf der Voraussetzung, dass alle als Mobilitätsvermittler partizipierenden Mobilitätsanbieter ihre eigenen Angebote in den Angebotspool einbringen müssen, multimodale Mobilitätsplattformen entwickeln, wird sich weisen. Ist das nicht der Fall, ist eine Anpassung der Regulierung in Betracht zu ziehen.

7. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie Bemerkungen zu weiteren Inhalten der Vorlage?

Terminologisch sollten konsequent die Begriffe Mobilitätsanbieter und Mobilitätsvermittler verwendet werden, da sie eine klare Unterscheidung zwischen den beiden verschiedenen Rollen bzw. Dienstleistungen der «Herstellung» von Mobilität auf der einen Seite und der Vermittlung von Mobilität auf der anderen Seite gestatten.

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

Nein.