

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

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

Ja

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, BS unterstützt die geplante Öffnung der Vertriebsinfrastruktur im ÖV für Dritte mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr zu stärken und innovative multimodale Angebote zu fördern.

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

Ja. Die Nichtdiskriminierung, d.h. die Gleichbehandlung von ÖV-Unternehmen und reinen Mobilitätsvermittlern ist insbesondere auch wichtig, damit sich kein Mobilitätsvermittler via einer vertraglichen Vereinbarung mit einem einzelnen ÖV-Unternehmen einen bevorzugten Zugang zur Vertriebsinfrastruktur „erschleichen“ kann.

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 bestehende NOVA-Plattform stellt bereits eine ausgereifte Vertriebsinfrastruktur dar. Eine Unterstützung durch den Bund dürfte daher für Mobilitätsanbieter im öffentlichen Verkehr nicht notwendig sein. Zur Einbindung kleinerer lokaler Unternehmen (z.B. Bike-Sharing System) kann eine Bundeshilfe sinnvoll sein.

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

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?

Die Branche ist aufgefordert Dritten einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren. Es ist unserer Ansicht nach sinnvoll, wenn die Branche den Zugang für Dritte selbst regelt. Das BAV wird die Branchenregelungen genehmigen und die RailCom hat die Marktaufsicht. Damit sind unserer Ansicht nach genügend Sicherheiten vorhanden, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten.

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

Es macht sicher Sinn, wenn die Branche selbst in Branchenregelungen bzw. Übereinkommen für die Konkretisierung zuständig ist. Die Branche kennt die Prozesse und Zusammenhänge sowie allfällige Probleme am besten. Zudem muss die Branche Interesse an multimodaler Mobilität haben, eine sinnvolle Konkretisierung ist also in ihrem Sinne.

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

Die Railcom als Aufsichtsorgan ist sinnvoll. Die Aufgabe passt sehr gut in ihren Tätigkeitskatalog.

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?

Die beiden genannten Bedingungen sind wichtig und richtig.

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

Für reine Mobilitätsvermittler ja.

Für Mobilitätsvermittler, die gleichzeitig auch eigene Mobilitätsangebote betreiben (z.B. Taxiunternehmen), braucht es ein Gegenrecht. D.h. solche Mobilitätsvermittler sollten nur Zugang zum ÖV-Ticketverkauf bekommen, wenn sie einen gleichwertigen Zugang zu ihrem eigenen Vertriebssystem bieten.

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

Unabhängig von multimodalen Angeboten sollte jedes ÖV-Unternehmen das vollständige Tarifsortiment anbieten können. Es ist deshalb zwingend, dass das ganze Sortiment in der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur enthalten ist.

ÖV-Unternehmen können aber auch als Mobilitätsvermittler tätig werden. In dieser Funktion müssen zusätzliche multimodale (Tarif-)Angebote möglich bleiben.

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 (Kap. 1.2.5)?

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

Ja.

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

Eine solche Öffnung sollte grundsätzlich freiwillig bleiben.

Für Mobilitätsanbieter, die staatliche Unterstützung erhalten oder die als Mobilitätsvermittler auf die ÖV-Vertriebsinfrastruktur zugreifen, muss die Öffnung hingegen verpflichtend werden.

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?

Ja

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?

Einzelfahrausweise, Mehrfahrtenkarten und im Voraus bezahlte, unpersönliche Monats-/Jahresabonnemente sollten auch anonym und ohne Mehrkosten bezogen werden können. Heute gibt es keine anonymen Abos. Die Branche ist aufgefordert so etwas zu entwickeln.

Preisvorteile für „Mengenrabatte“, persönlichen Abonnemente oder für eine nachträgliche „Best-Price“-Abrechnung sollen aber zulässig sein. In diesem Sinne unterstützen wir den Beschrieb im Erläuterungsbericht (Kap. 1.2.7 letzter Absatz). Die vorgeschlagene Formulierung im Art. 19 Abs. 1^{bis} ist aus unserer Sicht aber sehr starr. Sie bringt die möglichen Preisvorteile für personalisiertes Reisen nicht zum Ausdruck. Wir schlagen deshalb vor, dass der Gesetzestext explizit den Spielraum aus den Erläuterungen aufnimmt.

d. Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

Nein

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

Die Vorlage ist darauf ausgerichtet, Grundlagen zu schaffen, um multimodale Mobilitätsdienstleistungen zu ermöglichen. Kurzfristig ist mit keiner markanten Marktausweitung zu rechnen. Über den ÖV Ticketteil eines entsprechenden Angebots wird ein Dritter kaum etwas verdienen können. Die Anpassung der Provisionsregelung durch die Branche wird dies grundsätzlich verhindern. Mit einer zunehmenden Digitalisierung wird sich mittelfristig sicher eine multimodale Plattform entwickeln, ob extern oder branchenintern. Ob die ÖV-Branche gemeinsam einsteigt, oder einzelne ÖV-Unternehmen diesen Markt bearbeiten werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch offen. Die Branche wäre aber sicher prädestiniert eine zentrale Rolle zu spielen.

7. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Art. 11a: Der zweite Satz „*Mindestens ein Teil der Dienstleistung muss durch ein Unternehmen mit einer Konzession... erbracht werden*“ suggeriert, das bei jeder einzelnen Reise ein ÖV-Anteil enthalten sein muss. Der Bund unterstützt aber (hoffentlich) auch die Entwicklung von sonstigen multimodalen Angeboten (z.B. Bike-Sharing und Mitfahrzentrale). Wir schlagen deshalb vor, den neuen Artikel umzuformulieren im Sinne von: Der Bund unterstützt multimodale Mobilität, die Bestimmungen in diesem Gesetz betreffen Vermittler, die ÖV-Angebote in ihre Dienstleistungen integrieren wollen.

Die formale Umbenennung von „Transportunternehmen“ in „Unternehmen“ ist wenig hilfreich bzw. kann sogar zur Verwirrung führen. Mit der Aufnahme von „Mobilitätsvermittlern“ gibt es eine zweite Sorte von Unternehmen, die in einzelnen Artikeln mitgemeint sein könnte.

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

Heute kann ein Vermittler mittels eines Vertrages mit einem ÖV-Unternehmen Zugang zur Vertriebsplattform bekommen. Es ist unklar, ob der vorgeschlagene Art. 23a (*Wer Dienstleistungen der multimodalen Mobilität vermitteln will, muss...*) *ausreicht*, um den indirekten Zugang von Dritten via eine Vereinbarung mit einem ÖV-Unternehmen zu verhindern. Wir würden einen expliziten Ausschluss eines solchen indirekten Zugangs zumindest in den Erläuterungen begrüßen, damit die Zulassungsbedingungen und Verpflichtungen gemäss Art. 23a nicht umgangen werden können.

Für Grenzregionen wie Basel sind lokale/regionale grenzüberschreitende, multimodale Mobilitätsangebote wichtig. Um dies zu erleichtern, sollten (zumindest institutionelle) Mobilitätsvermittler und Mobilitätsanbieter mit Sitz im grenznahen Ausland einen Zugang zur ÖV-Vertriebsplattform bekommen, ohne dass sie einen Sitz oder eine Niederlassung in der Schweiz haben müssen.