



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Bundesamt für Verkehr, Juni 2020



INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage.....	3
1.1. Auftrag.....	3
1.2. Durchführung der Vernehmlassung.....	3
2. Generelle Haltung.....	4
3. Auswertung der Stellungnahmen.....	6
3.1. Zielsetzungen.....	7
3.2. Fragen zur neuen Gesetzesbestimmung?.....	10
3.3. Fragen zum kontrollierten Zugang des öV-Vertriebs.....	17
3.3.1. Rahmenbedingungen.....	19
3.3.2. Zugang zum öV-Vertrieb/Vertriebsinfrastruktur.....	25
3.3.3. Fragen zur Öffnung des Vertriebs für weitere Mobilitätsanbieter.....	34
3.4. Fragen zur Anpassung der Datenbearbeitung durch öV-Unternehmen.....	38
3.5. Fragen zu den Auswirkungen in der Umsetzung.....	46
3.6. Weitere Bemerkungen.....	49
Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren.....	55
Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Multimodale Mobilitätsdienstleistungen ...	59



1. Ausgangslage

1.1. Auftrag

Der Bundesrat beauftragte das UVEK am 7. Dezember 2018, eine Vernehmlassung zur Vorlage multimodale Mobilitätsdienstleistungen durchzuführen.

1.2. Durchführung der Vernehmlassung

Der Bundesrat hat die Vernehmlassung am 7. Dezember 2018 eröffnet. Sie dauerte bis zum 21. März 2019. Den Kantonen wurde eine Fristerstreckung bis zum 12. April 2019 gewährt.

Zur Vernehmlassung eingeladen waren 349 Adressaten: die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft, die nach Personenbeförderungsgesetz (PBG) abgegoltene Transportunternehmen, die öV-Verbände, die konzessionierten Schifffahrtsgesellschaften und weitere Organisationen. 156 der angeschriebenen Adressaten, also rund ein Drittel, gehören der öV-Branche an.

Insgesamt sind 100 Stellungnahmen eingegangen. Diese verteilen sich zu jeweils einem Drittel auf Kantone und Parteien, die öV-Branche sowie Organisationen und Verbände.

	Adressaten	Stellung bezogen
1. Kantone und Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)	27	27
2. Politische Parteien (Bundesversammlung)	13	5
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	2
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	3
5. nach PBG abgeglichene Transportunternehmen	117	17
6. Verbände Schweiz	21	14
7. Organisationen	142	21
8. konzessionierte Schifffahrtsgesellschaften	18	0
9. Nicht eingeladene Organisationen		11
Total	349	100

Die vollständige Liste der eingegangenen Stellungnahmen findet sich in Anhang 1.



2. Generelle Haltung

Die überwiegende Mehrheit, rund drei Viertel der Teilnehmenden, anerkennt die **Stossrichtung der Vorlage**. Bestätigt wird, dass die Mobilität in Zukunft vernetzt sein wird und **multimodale Mobilitätsangebote** Potential für ein effizienteres Gesamtverkehrssystem beinhalten und **gefördert werden sollen**. Dass dabei der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle spielen soll, ist weitgehend unbestritten bzw. wird von rund einem Drittel explizit gefordert. Demgegenüber verweist rund ein Zehntel auf die freie Wahl des Verkehrsmittels. Vereinzelt wird gefordert, dass der Fokus auf umweltgerechte Mobilität verstärkt wird und die Mobilitätsangebote dem neuesten Stand der Technik entsprechen müssen.

Aufgrund der Unterstützung der Stossrichtung ist eine Mehrheit der Ansicht, dass grundsätzlich **Regulierungsbedarf** besteht. Rund ein Siebtel der Teilnehmenden aus allen Kreisen hat dies mit einer expliziten Forderung untermauert. Es soll verhindert werden, dass die Entwicklung unkontrolliert verläuft. Wie die Regulierung konkret aussehen soll – darüber gehen die Meinungen auseinander. Rund ein Drittel der Stellungnahmen fordert die Schaffung eines separaten **Gesetzes zur multimodalen Mobilität** anstelle einer Anpassung des PBG zu prüfen. Dies damit im Sinne der Reziprozität eine Regelung für alle Mobilitätsanbieter getroffen werden kann.

Eine überwiegende Mehrheit, rund drei Viertel der Stellungnahmen, stimmt der Unterstützung des Bundes beim **Aufbau von Daten- und Vertriebsinfrastrukturen zu**. Die Unterstützung des Bundes diene dazu, die Eintrittshürden auf den digitalen Markt für die Mobilitätsanbieter tief zu halten. Oft wird darauf verwiesen, dass die öffentliche Hand auch beim öV den Aufbau der entsprechenden Daten- und Vertriebsinfrastruktur bestellt oder über RPV-Gelder finanziert hat.

Die **kontrollierte Öffnung der öV-Vertriebsinfrastruktur** wird von einer überwiegenden Mehrheit, rund drei Viertel der Teilnehmenden, ganz oder teilweise befürwortet. Rund die Hälfte fordert, dass der Zugang zum öV-Vertrieb nur dann gewährt werden soll, wenn andere Mobilitätsanbieter (z.B. Taxi, CarSharing etc.) den Zugang zu ihren Vertriebssystemen gleichzeitig öffnen (im Sinne der Reziprozität). Einzelne Akteure, insbesondere aus der öV-Branche, fordern eine Beschränkung der Vertriebsöffnung auf Einzeltickets. Rund ein Viertel der Teilnehmenden fordert in der Vorlage eine Art «Notbremse» für den Fall einer nachteiligen Entwicklung.

- Die **Zugangsvoraussetzungen** (Meldepflicht, CH-Niederlassung) für dritte Mobilitätsvermittler werden von einer klaren Mehrheit befürwortet. Eine kleine Minderheit ist der Ansicht, dass auch grenznahe Unternehmen zugelassen werden sollten. Einzelne Adressaten fordern zusätzlich eine GAV-Pflicht für Mobilitätsanbieter und Mobilitätsvermittler.
- Die **Preisgestaltungsfreiheit** wird kontrovers beurteilt. Rund ein Drittel der Teilnehmenden spricht sich klar für die Preisgestaltungsfreiheit aus. Ein Drittel ist damit einverstanden, fordert aber Einschränkungen, z.B. auf multimodale Kombiangebote, so dass beim Verkauf von reinen öV-Tickets die Preisbindung gilt. Ein weiteres Drittel der Stellungnahmen lehnt die Preisgestaltungsfreiheit ab, insbesondere aufgrund der Befürchtung, dass Druck auf die öV-Preise entstehen könnte.
- Dass die öV-Branche die gesetzliche Regelung im Rahmen von **Branchenregelungen** konkretisiert und diese vom BAV genehmigt werden (analog der Regelungen in anderen Bereichen), wird von einer überwiegenden Mehrheit begrüsst. Einzelne fordern, dass für gewisse Themen, insb. Datenschutz, nicht die öV-Branche, sondern das BAV Ausführungsbestimmungen erlässt.
- Rund ein Drittel verlangt ein gesetzliches **Verbot von Exklusivvereinbarungen** zwischen Mobilitätsvermittlern und Mobilitätsanbietern, damit Monopole verhindert werden können.



Ablehnung bzw. Kritik an der Öffnung des öV-Vertriebs kommt von rund einem Viertel, primär seitens der öV-Branche und den Kantonen Zürich und Waadt. Begründet wird dies damit, dass die öV-Branche freiwillig den Zugang zu ihrem Vertrieb öffnet, eine gesetzliche Regelung deshalb nicht erforderlich ist und dass die generelle Öffnung des öV-Vertriebs für den öV zu viele Risiken beinhalte. Zudem wird bemängelt, dass die Vorlage noch nicht ausgereift sei. Ein Zehntel, fast ausschliesslich aus der öV-Branche, beantragt den **Rückzug der Vorlage**.

Die **SKE (RailCom) als Marktaufsichtsorgan** wird kontrovers beurteilt. Ja, teilweise und nein halten sich die Waage. Diese kontroverse Haltung bezieht sich auf die Frage, ob die SKE in der Lage ist, die Aufsichtsfunktion in diesem neuen Bereich auszuüben. Rund die Hälfte der Teilnehmenden weist denn auch darauf hin, dass die SKE ein völlig neues Aufgabenfeld übernimmt und entsprechend Ressourcen, Knowhow und Kompetenzen und Zusammensetzung nicht mehr adäquat sind bzw. anzupassen wären. Teilweise wird die SKE deshalb als Marktaufsichtsorgan als ungeeignet betrachtet und ganz oder teilweise abgelehnt. Vereinzelt wird gefordert, die Marktaufsicht beim BAV anzusiedeln, Entscheide zum Zugang den Zivilgerichten zu überlassen und die Abgrenzung der Kompetenzen zu Preisüberwacher und WEKO darzustellen.

Bei der **Datenbearbeitung** wird von einer klaren Mehrheit (rund zwei Drittel) die grundsätzliche Gleichstellung von öV und privaten Mobilitätsanbietern und damit die Unterstellung unter das Datenschutzrecht für Private befürwortet. Einzelne Adressaten der Vernehmlassung fordern eine Datenschutzfolgeabschätzung, um die Auswirkungen dieser Anpassung genauer zu analysieren. Teile der öV-Branche sind nicht einverstanden mit der Regelung, dass sie für den Fall von hoheitlichem Handeln und Einschränkung der Rechte und Freiheit von Personen weiterhin dem Datenschutzrecht für Bundesorgane unterstehen und fordern den Verzicht auf diese Regelung. Rund die Hälfte der Teilnehmenden vertritt die Ansicht, dass die **Datenschutzinteressen der Reisenden** ausreichend gewährleistet sind. Bezüglich der Vorstellungen zum anonymen Reisen werden von rund einem Drittel ein anonymer Swissspass genannt und rund ein Siebtel nennt ein Basissortiment, bei dem die nötigen Personendaten bekannt sind, jedoch keine Bewegungsdaten erhoben werden.

Zum Ausblick bezüglich der **Zugänglichkeit zum Vertrieb von Mobilitätsanbietern ausserhalb des öV** wird das längerfristige Ziel der Öffnung dieser Vertriebssysteme von rund der Hälfte befürwortet. Gut ein Drittel ist mit der Öffnung einverstanden, fordert jedoch eine parallele Öffnung von öV-Vertrieb und Vertrieb dritter Mobilitätsanbieter. Rund zwei Drittel stimmen einer gesetzlichen Pflicht zur Öffnung der Vertriebssysteme für weitere Mobilitätsanbieter zu. Eine Pflicht zur Öffnung wird von rund einem Viertel als unzulässiger Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit abgelehnt, vereinzelt aufgrund der gegenüber dem öV unterschiedlichen Rahmenbedingungen denen diese Anbieter unterliegen.

Es wurden verschiedene **weitere Anliegen zur Vorlage** eingebracht. Fast die Hälfte der Teilnehmenden weist darauf hin, dass die Risiken und Auswirkungen der Vorlage noch zu wenig klar sind und vertieft werden sollten.



3. Auswertung der Stellungnahmen

Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen Katalog mit 7 Fragen und insgesamt 21 Teilfragen (siehe Anhang 2).

Die Fragen beziehen sich auf die generellen Zielsetzungen, die neue Gesetzesbestimmung zur Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität, den kontrollierten Zugang für öV-externe Mobilitätsvermittler zum öV-Vertrieb und zur öV-Vertriebsinfrastruktur, den Ausblick zur Öffnung der Vertriebssysteme aller Mobilitätsanbieter, die Anpassungen zur Datenbearbeitung durch die öV-Unternehmen, die Auswirkungen in der Umsetzung und die weiteren Bemerkungen zur Vorlage.

Der vorliegende Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung wurde entsprechend der Reihenfolge und der Inhalte des Fragebogens strukturiert.¹ Teilweise ergeben sich dadurch Redundanzen, indem einige Themen von den Stellungnehmenden bei unterschiedlichen Fragen oder mehrfach eingebracht wurden.

¹ 249 Vernehmlassungsadressaten haben keine Stellungnahme eingereicht. Nicht alle der 100 eingegangenen Stellungnahmen nehmen Bezug auf alle Fragen des Fragekatalogs. Die Säulendiagramme beziehen sich jeweils nur auf die eingegangenen Antworten zur jeweiligen Frage.

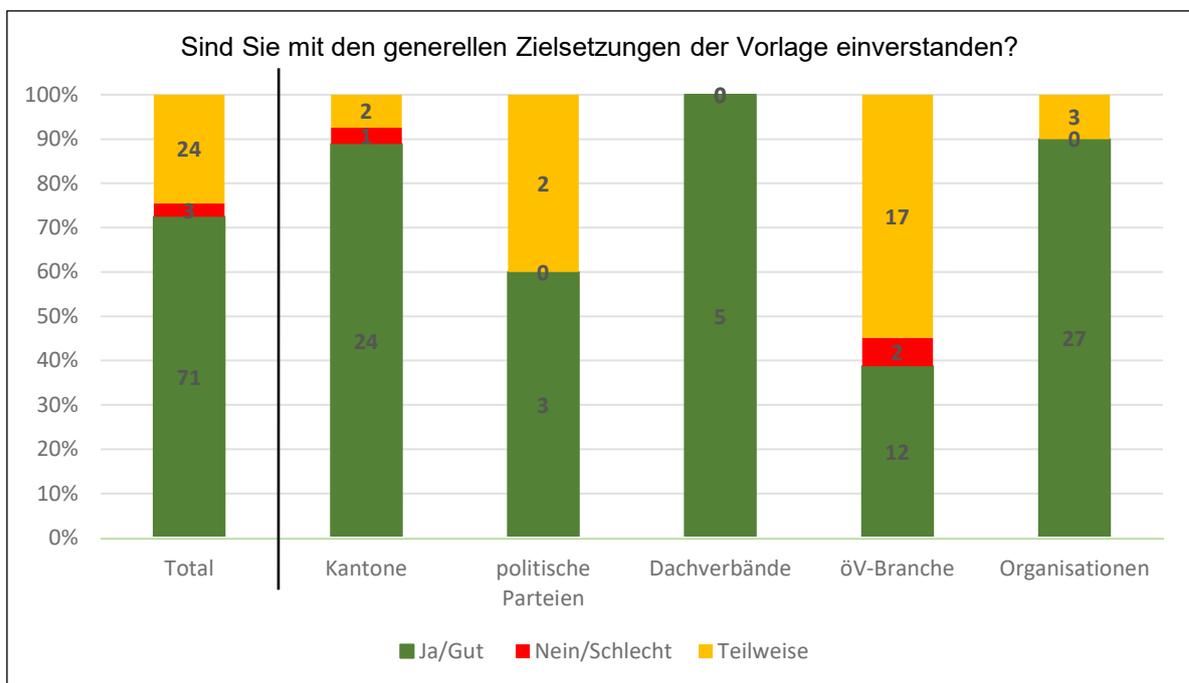


3.1. Zielsetzungen

Frage 1: Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden?

Grundtenor

98 Antworten sind auf diese Frage eingegangen². Eine deutliche Mehrheit von rund drei Vierteln (71 von 98) begrüsst die generelle Zielsetzung der Vorlage. 24 Teilnehmende sind teilweise einverstanden, da ihnen Elemente in der Vorlage fehlen (bspw. Grundsatz der Reziprozität, Chancen und Risiken). Eine Minderheit (3 von 98) spricht sich dagegen aus, beurteilt die geplante Gesetzesanpassung für nicht zielführend und dringlich und fordert, dass die Thematik unter Mitwirkung aller Beteiligten vertieft werden soll.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, BS, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, JU	VD, GE	ZH
Parteien	SP, FDP, CVP	SVP, Grüne	
Dachverbände	SSV, SAB, economiesuisse, SGV, SGB		
öV-Branche	ch-direct, LITRA, PostAuto, SBB, RhB, SOB, zb, TPG, VBZ, VVL, TVDK, TransReno	VöV, TPF, SBW, SZU, TRAVYS, TransN, VBG, STI, VZO, ZSG, öV-Verbände, Libero, tnw, Onde Verte, engadin mobil, Beo-Abo, A-Welle	ZVV, ZVB

² Privatim und Inclusion Handicap haben sich zu dieser Frage nicht geäußert



Organisationen	asut, its-ch, Swisscom, SVI, ASTAG, TCS, FRC, FER, IGöV, SEV, Pro Bahn, FAIRTIQ, WEKO, Centre Patronal, Uber, MaaS Alliance, MaaS Global, HKBB, SSR, Schweiz-Mobil, AgileCH, hotelleriesuisse, SLV, IGöVOstCH, USIC, VFAS, Railgate	FRS, VCS, transfair	
-----------------------	---	---------------------	--

Mit **JA** haben 71 Teilnehmende geantwortet. Dies insbesondere mit dem Hinweis der Stärkung der Gesamtverkehrseffizienz und des erhöhten Kundennutzens. Der Kanton Bern, die SP, die Grünen und vereinzelte Organisationen begrüßen die Vorlage unter anderem aus Gründen des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit.

24 Teilnehmende unterstützen die Stossrichtung der Vorlage **TEILWEISE**, haben jedoch Bedenken bzw. Anpassungswünsche vgl. dazu insbesondere die nachfolgenden Hauptthemen.

Abgelehnt (**NEIN**) wird die Stossrichtung der Vorlage lediglich von 3 Teilnehmenden, welche die geplante Gesetzesanpassung als nicht zielführend und dringlich erachten und fordern, die Thematik unter Mitwirkung aller Beteiligten zu vertiefen. 10 Teilnehmende, vornehmlich aus der öV-Branche, beantragen in erster Linie den Rückzug der Vorlage und haben den Fragebogen nur unter Vorbehalt, falls an der Vorlage festgehalten wird, beantwortet (ZH, ZVV, öV-Verbünde, SZU, SBW, VBZ, VBG, VZO, A-Welle, Libero).

Zur Stossrichtung geäußerte Hauptthemen:

Die Berücksichtigung des Grundsatzes der **Reziprozität** wird von einer deutlichen Mehrheit von rund zwei Dritteln der Teilnehmenden (die KöV und 24 Kantone, die Parteien SP, CVP, Grüne, die Dachverbände SSV und SGB, 7 Organisationen sowie ein Grossteil der öV-Branche) eingebracht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Begriff der Reziprozität nicht immer einheitlich verstanden wird – teilweise ist damit der Grundsatz von vergleichbaren Rahmenbedingungen gemeint, andere verstehen darunter, dass alle Mobilitätsanbieter ihre Systeme zugänglich machen sollen.

Die **Chancen und Risiken** der Vorlage sollen, nach Ansicht fast der Hälfte aller Teilnehmenden detaillierter dargestellt werden (KöV und 16 Kantone, die CVP, den SGB, ein Grossteil der öV-Branche und 8 weitere Organisationen). Gerade auch beim Thema Datenschutz wird teilweise angemerkt, dass die Auswirkungen schwierig abschätzbar und beurteilbar sind (NE, SZ, ZH, VBG, VZO, SZU, öV-Verbünde, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG). Die SP sowie auch die SVP weisen darauf hin, dass eine ungesteuerte Umsetzung der multimodalen Mobilität zu mehr Verkehr führen und in vermehrtem Infrastrukturausbau resultieren kann.

Ein **Verbot von Exklusivverträgen** zwischen Mobilitätsvermittlern und Mobilitätsanbietern wird von rund einem Drittel der Teilnehmenden (die KöV und 21 Kantone, 3 öV-Verbünde und 3 Organisationen) gefordert. Dies damit Mobilitätsvermittler nicht einzelne Mobilitätsanbieter exklusiv an sich binden und damit Monopolsituationen entstehen können.

Ein Drittel der Teilnehmenden stellt die Frage, ob anstelle der Anpassung des PBG (Einschränkung auf öV) nicht ein **neues Gesetz zu multimodaler Mobilität** geschaffen werden soll, welches für alle Mobilitätsanbieter gilt (5 Kantone, die Parteien SP und Grüne, der SGB, VCS und IGöV Ostschweiz und 23 Teilnehmer aus der öV-Branche) – demgegenüber sind andere strikt gegen generelle Regelungen für andere Mobilitätsanbieter, da diese anderen Rahmenbedingungen unterliegen (u. a. SGV, economiesuisse, asut, hotelleriesuisse).



Die Einbindung des **öffentlichen Verkehrs als Schlüsselement** in multimodale Mobilitätsdienstleistungen ist für rund ein Drittel der Teilnehmenden (die KöV und 10 Kantone, die SP, der SSV und der SGB, 4 Organisationen und 17 Teilnehmer aus der öV-Branche) sinnvoll und notwendig. Der Kanton Schaffhausen weist in seiner Stellungnahme daraufhin, dass sich der öV dem Konkurrenzdruck von neuen Mobilitätsformen nicht entziehen kann, da sich die Mobilitätswelt ausserhalb des öV auch ohne diese Gesetzesänderung weiterentwickelt. Deshalb sei es wichtig, dass sich der öV schnell integriert und dadurch die Chancen nützt, seine Vorteile optimal einzubringen und die Marktposition verteidigt. Die KöV schreibt diesbezüglich, dass multimodale Angebote in der Schweiz nur Sinn machen, wenn sie den öV inkludieren. Wenige Teilnehmende (u. a. SGV, economiesuisse, WEKO, HKBB, hotellerieuisse, asut sowie die Interessenvertreter aus Strassenkreisen) beurteilen die Rolle des öV als Schlüsselement in der Vorlage kritisch, als unzulässige Bevorzugung und verweisen auf die freie Wahl des Verkehrsmittels. Die ASTAG sowie der FRS sehen eine Kompetenz des Bundes zur Regelung einer entsprechenden gesetzlichen Pflicht nur für die öffentlichen oder durch den Staat subventionierte Anbieter begründet. Der SGV, die economiesuisse, asut, die HKBB, der VFAS lehnen eine staatliche Lenkung bezüglich Steuerung der Anteile der verschiedenen Mobilitätsformen (Modal Split) über staatliche Interventionen ab.

Rund ein Viertel der Teilnehmenden fordert in der Vorlage eine Art **«Notbremse»**, für den Fall einer nachteiligen Entwicklung (NE, UR, OW, SH, ZH, AG, AR sowie die SVI und 15 Teilnehmende aus der öV-Branche).



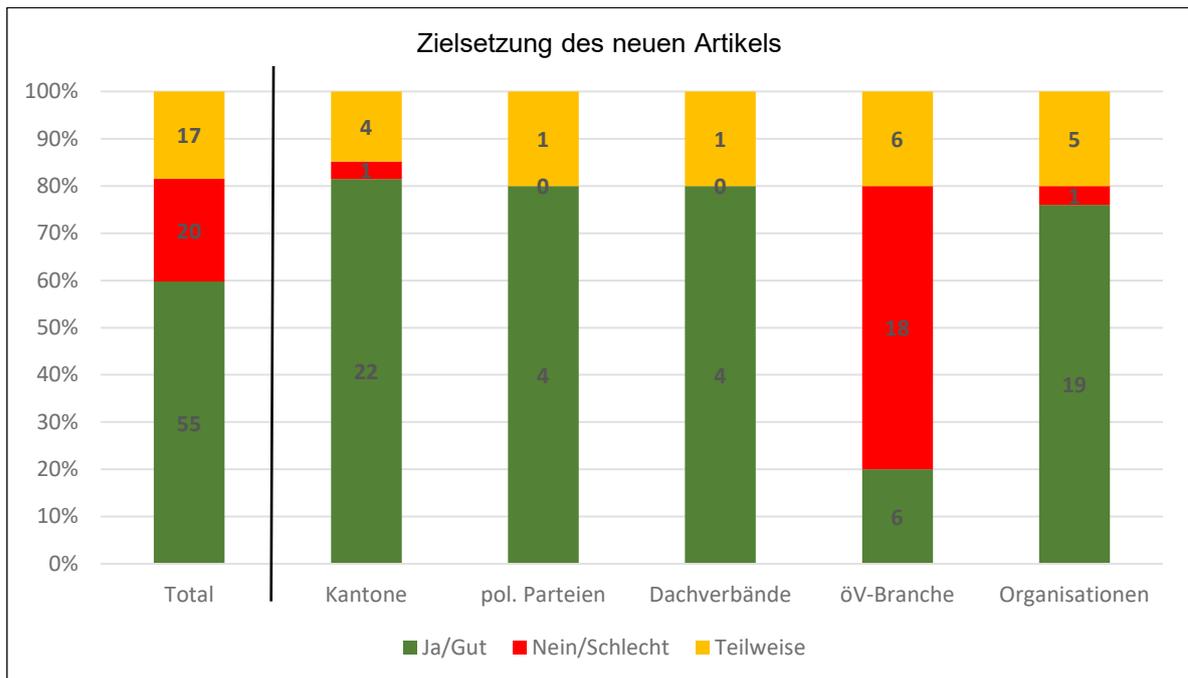
3.2. Fragen zur neuen Gesetzesbestimmung?

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

Frage 2a: Sind Sie einverstanden mit der Zielsetzung des neuen Artikels?

Grundtenor

Zur Frage der Zielsetzung des neuen Artikels sind 92 Antworten eingegangen. Eine Mehrheit der Teilnehmenden (55 von 92) befürwortet die Zielsetzung, dies unter dem Hinweis dass eine frühzeitige Regelung und Aufnahme der Thematik der multimodalen Mobilität in die Rechtsordnung sowie die Rolle des Bundes als Regulator unterstützt wird. Rund ein Fünftel (17 von 92) der Teilnehmenden ist teilweise einverstanden. Sie fordern insbesondere einen stärkeren Fokus auf umwelt- und raumschonende Angebote, bessere und erschwingliche Angebote in Randregionen oder beurteilen die Auswirkungen der Vorlage für zu wenig klar. Rund ein Viertel (20 von 92) der Teilnehmenden lehnt die Zielsetzung des neuen Artikels ab, da die Regelung als unnötig erachtet wird bzw. falls reguliert wird, dies für alle Mobilitätsanbieter in gleichem Mass gelten soll.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, NE, JU	VD, AG, VS, GE	ZH
Parteien	SP, FDP, CVP, Grüne	SVP	
Dachverbände	SSV, SAB economiesuisse, SGV	SGB	



öV-Branche	VöV, SOB, VVL, zb, TRAVYS, Onde Verte	ch-direct, SBB, RhB, TVDK, TransN, VBZ	PostAuto, öV-Verbände, LITRA, engadin mobil, ZVV, tnw, Libero, ZVB, ZSG, VZO, STI, SBW, TPG, TPF, SZU, VBG, Beo-Abo, A-Welle
Organisationen	Pro Bahn, FRS, TCS, asut, FAIRTIQ, IGöV, its-ch, SVI, ASTAG, Schweiz mobil, WEKO, FER, SSR, Agile.ch, hotelleriesuisse, USIC, VFAS, MaaS Global, railgate	SLV, SEV, HKBB, Swisscom, Uber	VCS

Mit **JA** antwortet eine überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden aus allen Kreisen und unterstützt damit die Zielsetzung des neuen Artikels zur multimodalen Mobilität. Diese Mehrheit teilt die Ansicht des Bundesrates, dass **multimodale Mobilitätsdienstleistungen über eine Verbesserung der Zugänglichkeit von Daten- und Vertriebssystemen zu unterstützen** sind. Sie erachten den **Regulierungsbedarf** als relevant und aktuell und befürworten eine frühzeitige Regelung sowie die Aufnahme der Thematik der multimodalen Mobilität in die Rechtsordnung sowie die Rolle des Bundes als Regulator. Dem Bund als Regulator soll dabei eine koordinierende und sensibilisierende Rolle zukommen, auch hinsichtlich des Datenaustausches (TG). Der Kanton Obwalden weist darauf hin, dass eine Regulierung auf Bundesebene notwendig ist und nicht dem freien Markt überlassen werden soll. Allerdings sei zentral, dass auf Bundesebene die Aufsicht entsprechend wahrgenommen wird und dafür genügend finanzielle Ressourcen sowie fachliches Know-how bereitgestellt wird. Gemäss SGV sowie economiesuisse, hotelleriesuisse und asut ist die Regulierungskompetenz des Bundes insofern eingeschränkt, als der Bund nur die Kompetenz haben soll, multimodale Mobilität zu unterstützen, wenn der öffentliche Verkehr eingebunden ist. Die SP ist mit der Zielsetzung des neuen Artikels einverstanden, wenn die Dienstleistungen sozial- und umweltpolitische Vorteile bieten. Der SSV sowie der SVI unterstützen die geplante Öffnung der Vertriebsinfrastruktur, um möglichst viele verschiedene nachfrageorientierte Mobilitätsangebote vermitteln zu können. Die zb schreibt, dass die Zielsetzung des neuen Artikels dem Kundenbedürfnis entgegenkommt.

Rund ein Drittel der Teilnehmenden befürwortet eine **Schlüsselrolle des öV** bei der Förderung der multimodalen Mobilität (die KöV und 10 Kantone, die SP, der SSV und der SGB, 4 Organisationen und 17 Teilnehmer aus der öV-Branche). Der Kanton Basel-Stadt und die WEKO weisen darauf hin, dass VE-PBG Art. 11a «Mindestens ein Teil der Dienstleistungen muss durch ein Unternehmen mit einer Konzession...erbracht werden» so formuliert werden muss, dass nicht bei jeder einzelnen Reise ein öV-Anteil gefordert ist, sondern dass der öV als mindestens «ein möglicher Teil der Dienstleistungen» enthalten sein muss, also auch Guthabepakete mit mehreren Verkehrsmitteln dieser Bestimmung entsprechen. Damit wäre die Regelung im Rahmen des VE-PBG auf jene Angebote anwendbar, die mindestens einen öV-Teil beinhalten oder mindestens einen öV-Teil als Kombinationsmöglichkeit enthalten. Der SEV und der SGB vertreten die Ansicht, dass ein grösserer Teil der multimodalen Mobilitätsketten durch Unternehmen mit einer Konzession gemäss PBG erbracht werden soll, da das Ziel der nachhaltigen Mobilität nur mit dem öV umzusetzen ist. Uber sieht dies anders und schreibt, dass je nach Situation die sinnvollste Mobilitätslösung keinen öV beinhaltet.

TEILWEISE wird aus Sicht der Wirtschafts- und Strassenkreise diese Regelung als **ungerechtfertigte Förderung des öV und Beeinflussung des Modalsplits** kritisch beurteilt. Dies mit Verweis auf die freie Wahl des Verkehrsmittels (WEKO, HKBB, SGV, FRS, SLV, USIC, Uber). Vereinzelt werden weitere **Anpassungen in anderen Bereichen** vorgeschlagen. So wird eine Garantie gefordert, um die Souveränität der öffentlichen Hand hinsichtlich Verkehrsmanagement, Infrastrukturnutzung und umwelt- und energiespezifischen Wirkungen sicherzustellen (u. a. VD, GE). TPG sowie die HKBB fordern die Aufnahme des Luftverkehrs. Teilweise werden auch die Auswirkungen als für nicht ausreichend klar befunden (VS, BE) sowie die fehlende Reziprozität bemängelt (AG, TransN, SBB). Die SBB ist für ein etappiertes Vorgehen, wie in der EU.



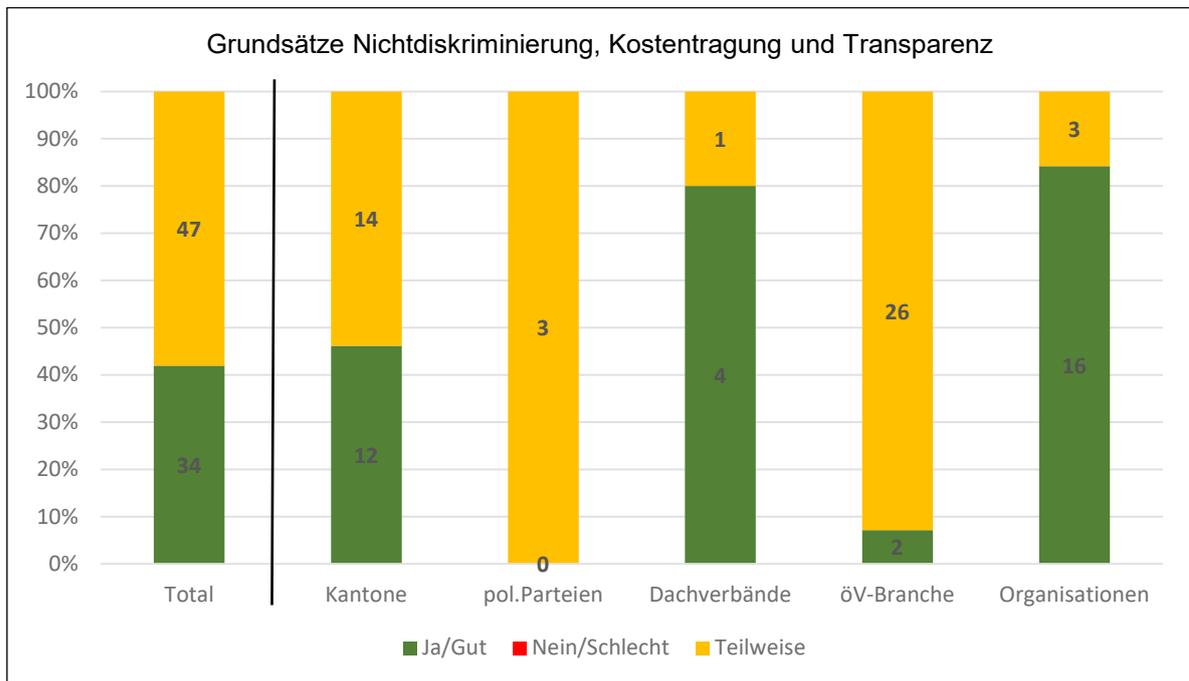
Mit **NEIN** beantwortet diese Frage eine Minderheit der Teilnehmenden. Ein Grossteil der öV-Branche und der Kanton Zürich erachten die Vorlage als **unnötig**, da der öV seinen Vertrieb über Standardverträge mit Dritten bereits selbständig öffne. Weiter wird gefordert, dass wenn reguliert wird, sichergestellt werden soll, dass die Regelung für alle Mobilitätsanbieter **in gleichem Mass** gilt (Grundsatz der Reziprozität). Die öV-Branche (PostAuto, öV-Verbünde, LITRA, engadin mobil, ZVV, tnw, Libero, ZVB, ZSG, VZO, STI, SBW, TPF, SZU VBG, BeoAbo, A-Welle) sowie der VCS fordern in ihren Antworten zu dieser Frage die **Schaffung eines neuen Gesetzes**.



Frage 2b: Sind Sie mit den Grundsätzen Nichtdiskriminierung, Transparenz, Kostentragung für den Zugang zu Daten und Vertrieb einverstanden?

Grundtenor

Auf diese Frage sind 81 Antworten eingegangen. Alle Teilnehmenden befürworten die drei Grundsätze Nichtdiskriminierung, Transparenz und Kostentragung für den Zugang zu Daten und Vertrieb. Keiner lehnt sie ab. Eine Mehrheit (47 von 81 vgl. die teilweise Zustimmenden) fordert jedoch zusätzlich die Aufnahme des Grundsatzes der Reziprozität.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, LU, UR, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SG, GR	ZH, SH, AG, VD, VS, GE, BE, NE, AR, TI, OW, JU, TG, GL	
Parteien		SP, Grüne, CVP	
Dachverbände	SSV, SAB economiesuisse, SGV	SGB	
öV-Branche	SOB, VVL	ch-direct, LITRA, VöV, öV-Verbände, PostAuto, SBB, RhB, engadin mobil, TVDK, SBW, SZU, TPG, TRAVYS, TransN, VBG, VBZ, STI, VZO, ZSG, Onde Verte, Libero, A-Welle, BeoAbo, tnw, ZVV, zb	
Organisationen	SEV, ASTAG, FRS, TCS, asut, IGöV, FAIRTIQ, its-ch, SVI, SSR, WEKO, agile.ch, hotellerie-suisse, USIC, VFAS, MaaS Global	VCS, IGöVOstCH, Pro Bahn	



Mit einem uneingeschränkten **JA** hat eine grosse Minderheit von 34 Teilnehmenden geantwortet. **NEIN**-Antworten sind keine eingetroffen. **Alle sind mit den Grundsätzen Nichtdiskriminierung, Transparenz und Kostentragung einverstanden**. Jene die **TEILWEISE** einverstanden waren, also eine Mehrheit, fordert die zusätzliche Aufnahme des Grundsatzes der **Reziprozität** (vgl. dazu die Ausführungen unter Kapitel 3.1 zu den Hauptthemen und 3.3).

Zum **Grundsatz der Kostentragung** werden die Ausführungen des Bundesrates im erläuternden Bericht nur vereinzelt bestritten und gefordert, dass der Kostenbeitrag auch mindestens einen Teil der Investitions- und Entwicklungskosten beinhalten soll (z.B. VD, GE und SEV), damit diese von den öV-Unternehmen nicht allein getragen werden müssen. Demgegenüber wird der Vorschlag des Bundesrates vereinzelt explizit unterstützt, so dass nur transparent dargelegte Betriebskosten anrechenbar sein sollen und keine Gewinnmarge enthalten sein darf (economiesuisse, WEKO, hotelleriesuisse, asut). Die WEKO weist auf ein Missbrauchspotenzial, bei der Abstufung des Entgelts nach Anzahl und Umfang der Zugriffe bzw. der verkauften Tickets, hin. In digitalen Märkten erhöht sich dieses Missbrauchspotenzial, da sie direkte und indirekte Netzwerkeffekte aufweisen. Indirekte Netzwerkeffekte verstärken Behinderungs- und Benachteiligungsmissbräuche. Die WEKO und MaaS Global beantragen, dass das Entgelt zu keiner Diskriminierung bei den Nutzern führen darf. Andere weisen darauf hin, dass bei Verzicht auf eine Verkaufsmarge auch auf einen Kostenbeitrag zu verzichten ist (z.B. TCS, FRS, ASTAG, FAIRTIQ).

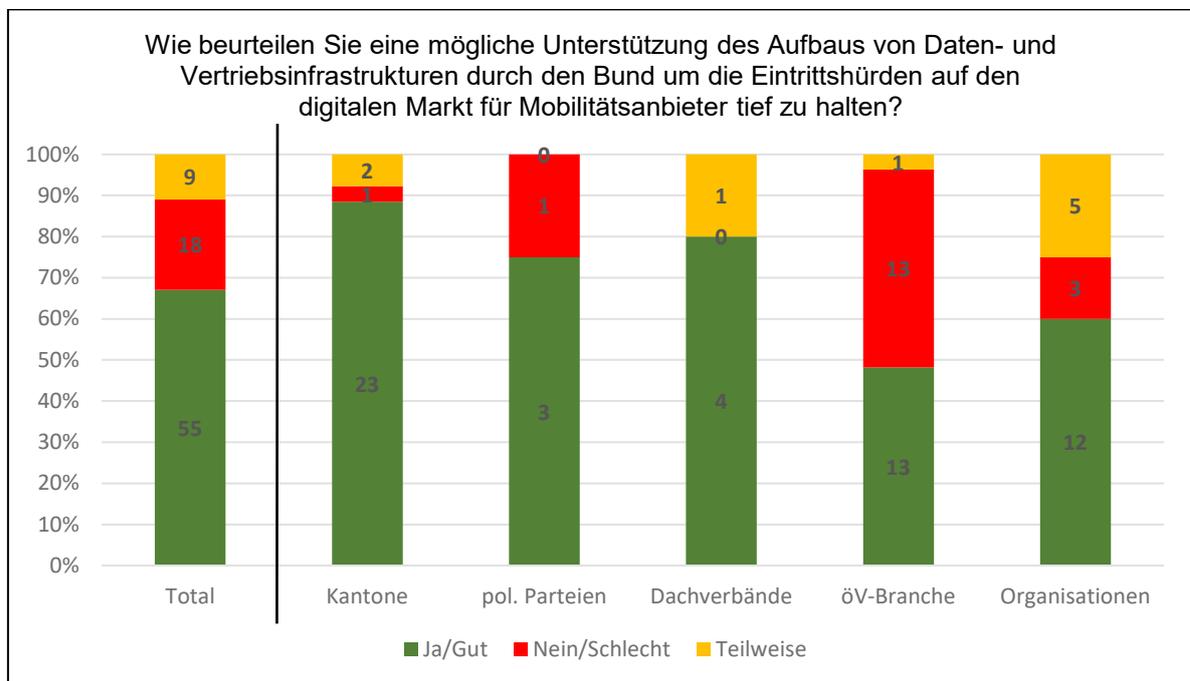
Zum **Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit** werden vereinzelt Hinweise auf die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und der UNO-BRK bezüglich Barrierefreiheit der Mobilitätsangebote gemacht (AGILE.CH).



Frage 2c: Wie beurteilen Sie eine mögliche Unterstützung des Aufbaus von Daten- und Vertriebsinfrastruktur durch den Bund, um die Eintrittshürden auf den digitalen Markt für Mobilitätsanbieter tief zu halten?

Grundtenor

82 Teilnehmende haben diese Frage beantwortet. Eine klare Mehrheit (55 von 82) befürwortet die Unterstützung des Bundes beim Aufbau von Daten- und Vertriebsinfrastrukturen. Teilweise (9 von 82) oder ganz abgelehnt (18 von 82) wird die Unterstützung aus verschiedenen Gründen. Von Seiten des öV und des Kanton Zürichs werden Nachteile für den öV befürchtet. Die Wirtschaftskreise sind der Ansicht, dass der Bund aus Gründen der Marktfreiheit nicht eingreifen soll.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, GE, JU	BE, VS	ZH
Parteien	SP, CVP, Grüne		SVP
Dachverbände	SSV, SAB SGV, SGB	economiesuisse	
öV-Branche	ch-direct, VöV, PostAuto, SBB, RhB, SOB, zb, VVL, TVDK, TPG, TRAVYS, TransN, Onde Verte	SZU	LITRA, öv-Verbände, engadin mobil, VBG, STI, VZO, ZSG, SBW, A-Welle, Beo-Abo, tnw, ZVV, Libero
Organisationen	SEV, Pro Bahn, FRS, VCS, IGöV, its-ch, SVI, SSR, SchweizMobil, WEKO, Agile.ch, MassGlobal	ASTAG, asut, hotelleriesuisse, USIC, VFAS	FAIRTIQ, TCS, Centre Patronal



JA sagt eine klare Mehrheit und befürwortet die **Unterstützung des Bundes beim Aufbau der Daten- und Vertriebsinfrastrukturen** zur Realisierung des Ziels der Förderung von multimodalen Angeboten. Oft erfolgt die Zustimmung mit Verweis auf die öffentliche Unterstützung der bereits bestehenden öV-Plattformen (swiss open data, Nova). Die Unterstützung entsprechender Plattformen für andere, eher kleinere, Mobilitätsanbieter wird als logische und sinnvolle Weiterentwicklung dieses Bundesengagements betrachtet. Der SSV weist darauf hin, dass es sich um wichtige digitale Infrastrukturen handelt. Vereinzelt wird auch explizit auf die Massnahmenpläne des Bundesrates zum Thema Daten und Vertrieb Dritter verweisen (KöV, SO, LU, FR, OW, NW, ZG, SG). Die WEKO beantragt, dass der Bund Daten- und Vertriebsinfrastrukturen nach transparenten und nichtdiskriminierenden gleichbehandelnden Vorgaben unterstützt und beantragt, Art. 11a Abs. 3 VE-PBG entsprechend zu formulieren. Eine kleine Minderheit der Befürworter schlägt vor, die Nova-Plattform für weitere Anbieter auszubauen (u. a. KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, SH, SZ sowie SBB, VVL, economiesuisse, SEV, SVI, hotelleriesuisse und asut). Andere sind genau gegenteiliger Ansicht, da damit eine verstärkte Dominanz des öV befürchtet wird (NE, its-ch).

TEILWEISE (9) oder ganz **NEIN** (18) zur Unterstützung sagen die Teilnehmenden aus verschiedenen Gründen. Teile des öV und der Kanton Zürich lehnen die Unterstützung ab, weil sie **für den öV Nachteile befürchten**, da durch die Förderung Dritter Konkurrenz auf dem Verkehrsmarkt entsteht (SBW, VZO, SZU, öV-Verbünde, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG). Andere, insbesondere aus Wirtschaftskreisen und Interessensvertretungen der Strasse, sind der Ansicht, dass der Aufbau **dem Markt überlassen** sein soll und der Bund nicht eingreifen soll (u. a. ASTAG, FRS, TCS, FAIRTIQ, VFAS). Der Kanton Bern ist sich nicht sicher, ob ein entsprechendes Interesse besteht, da die Branche der externen Mobilitätsanbieter sehr dispers und mangels Ansprechpersonen schwierig zu erfassen ist.

Eine Minderheit äussert sich explizit zur **Rolle des Bundes** bzw. zum **Umfang der Unterstützung**. Die Meinungen gehen diametral auseinander. Während einige den Bund in einer starken Rolle sehen (UR, OW, AG, TG, SEV, its-ch) verneinen dies andere (CVP, SGV, Teile der öV-Branche wie die RhB, LITRA), insbesondere auch mit dem Hinweis, dass Innovationen und neue Mobilitätsangebote in der öV-Branche nicht gehemmt werden sollen. Einige fordern, dass der Bund selbst die Infrastruktur erstellt oder fordern kleinere bis umfangreiche finanzielle Beiträge (NE, VBZ, RhB, TVDK, its-ch), sowie Vorgaben bzgl. Daten/Datennutzung oder zu Standards und Schnittstellen (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, AGILE.CH, MaaS Global). Wieder andere befürworten die Unterstützung nur, wenn sozial und umweltpolitische Vorteile resultieren (SP, Pro Bahn). Der Kanton Neuenburg findet es wichtig, Start-Ups zu unterstützen. Vereinzelt wird auch die Haltung vertreten, dass im Rahmen öffentlicher Tätigkeit erhobene Daten grundsätzlich als opendata zur Verfügung zu stellen sind (economiesuisse, SVI, hotelleriesuisse, asut).

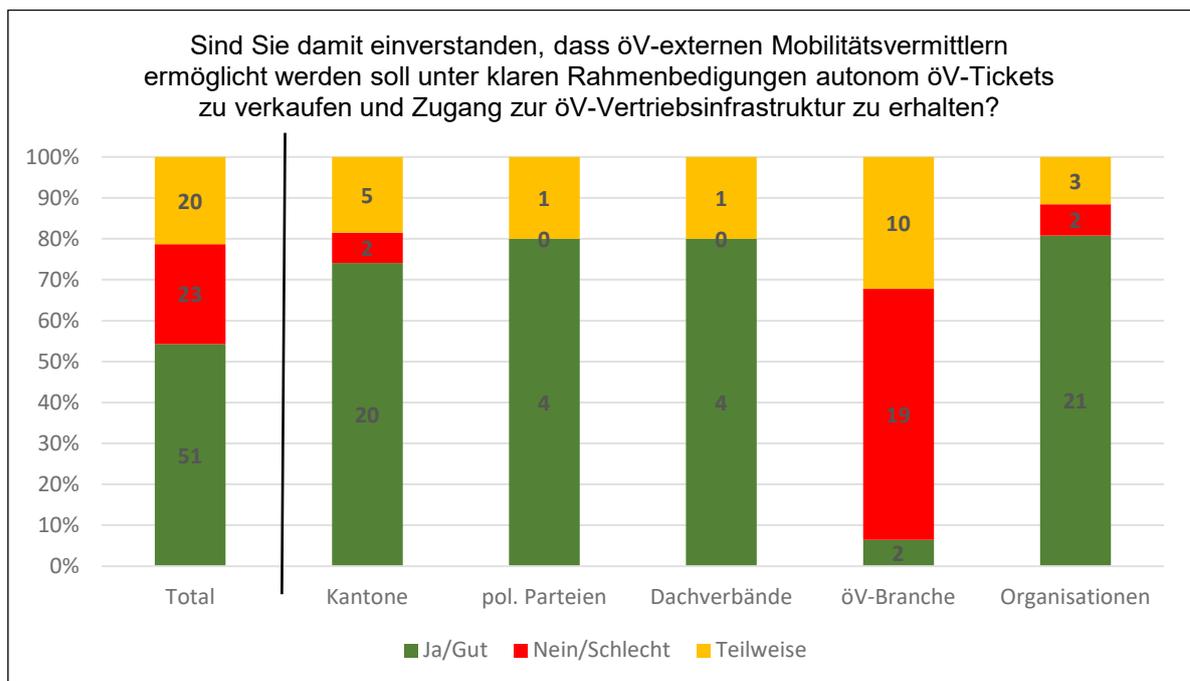


3.3. Fragen zum kontrollierten Zugang des öV-Vertriebs

Frage 3: 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?

Grundtenor

Zu dieser Frage sind 94 Stellungnahmen eingegangen. Eine Mehrheit ist ganz (51 von 94) und rund ein Viertel teilweise (20 von 94) einverstanden mit der Öffnung des öV-Vertriebs und der öV-Vertriebsinfrastruktur. Rund zwei Drittel der Teilnehmenden sprechen sich für Reziprozität aus, bzw. dass alle Mobilitätsanbieter ihren Vertrieb zugänglich machen. Ein Drittel fordert eine Ergänzung mit einem Verbot von Exklusivverträgen zwischen Mobilitätsvermittlern und Mobilitätsanbietern, um Monopolsituationen zu vermeiden. Abgelehnt wird die Öffnung von einem Viertel (23 von 94) mit der Begründung, dass eine gesetzliche Verpflichtung nicht erforderlich ist bzw. die Öffnung des öV-Vertriebs negative Auswirkungen für den öV zur Folge hat.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, BE, LU, UR, GL, SZ, SH, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, AR, SG, GR, AG, TG, TI,	AI, GE, VS, NE, JU	VD, ZH
Parteien	CVP, FDP, SP, SVP	Grüne	
Dachverbände	SSV, SAB, economiesuisse, SGV	SGB	



öV-Branche	LITRA, VVL	VöV, ch-direct, SOB, PostAuto, RhB, TransN, Onde Verte, TRAVYS, TVDK, TransReno	SBB, öV-Verbünde, TPG, VBZ, Libero, ZSG, ZVV, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, A-Welle, BeoAbo, tnw, engadin mobil, zb, TPF, ZVB
Organisationen	Pro Bahn, SVI, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Uber, asut, FAIRTIQ, HKBB, Swisscom, WEKO, centre Patronal, AGILE.CH, hotelleriesuisse, SLV, USIC, MaaS Global, VFAS, IGöV, SSR	SEV, VCS, Railgate	FRC, transfair

Eine Mehrheit antwortet mit **JA** (51) oder **TEILWEISE** (20) zur Öffnung des öV-Vertriebs und der öV-Vertriebsinfrastruktur. Häufig wird die Öffnung u.a. befürwortet, weil die **NOVA-Vertriebsinfrastruktur im Rahmen einer hoheitlichen Aufgabe und unter Finanzierung durch die öffentliche Hand** erstellt wurde (SGV). Die SP und Pro Bahn betonen, dass klare Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen und die Tarifhoheit der öV-Unternehmen nicht tangiert werden darf.

Zwei Drittel der Teilnehmenden fordern **Reziprozität** in dem Sinne, dass alle Mobilitätsanbietenden ihren Vertrieb zugänglich machen (die KöV und 24 Kantone, die Parteien SP, CVP, Grüne, die Dachverbände SSV und SGB, 7 Organisationen sowie ein Grossteil der öV-Branche). Vereinzelt wird Reziprozität gefordert, falls die Anbieter im Rahmen von multimodalen Angeboten auch öV-Tickets verkaufen wollen oder von der öffentlichen Hand subventioniert werden (ASTAG, FRS).

Rund ein Drittel der Teilnehmenden (die KöV und 21 Kantone, 3 öV-Verbünde und 3 Organisationen) fordern ein **Verbot von Exklusivverträgen** zwischen Mobilitätsvermittlern und Mobilitätsanbietern. Dies damit Mobilitätsvermittler nicht einzelne Mobilitätsanbieter exklusiv an sich binden und damit Monopolsituationen entstehen können.

Vereinzelt werden **Einschränkungen** bezüglich dem Verkauf von öV-Tickets durch öV-externe Mobilitätsvermittler gefordert, wie die Beschränkung auf den Verkauf von Einzelbillets/eingeschränktes Sortiment (BE, VöV, ch-direct, PostAuto, RhB, TRAVYS, Onde Verte), die Gewährleistung eines umfassenden Kundendienstes bzw. Service après vente (CVP, PostAuto, LITRA), den Abschluss eines GAV (Grüne, SGB, SEV) oder die Beschränkung auf nicht gewinnorientierte Vermittler (SGB, SEV). Der Kanton Genf ist der Ansicht, dass der Zugang auf Mobilitätsanbieter beschränkt werden muss, während Vermittler nicht zugelassen sein sollen.

NEIN, also die ablehnende Haltung eines Viertels der Teilnehmenden, wird mehrheitlich mit dem Hinweis begründet, dass die öV-Branche Dritten über Standardverträge selbständig Zugang gewährt und deshalb eine **gesetzliche Verpflichtung zur Öffnung des öV-Vertriebs nicht erforderlich** ist und/oder eine Konkurrenzierung bzw. **negative Folgen für den öV** zur Folge hat (zb, TPG, SBB). Begründet wird dies u.a. damit, dass das öV-Angebot abgestimmt ist auf die Ziele der Verkehrs-, Siedlungs- und Raumentwicklungspolitik der Kantone bzw. den Service Public und dass eine Öffnung negative Folgen auf dieses System hat. Befürchtet werden Mehrkosten für die Besteller und Eigentümer der Transportunternehmen sowie negative Auswirkungen auf das Personal. Der Kanton Waadt fordert, dass der Verkauf von multimodalen Angeboten mit öV-Anteil den öV-Unternehmen vorbehalten sein soll.

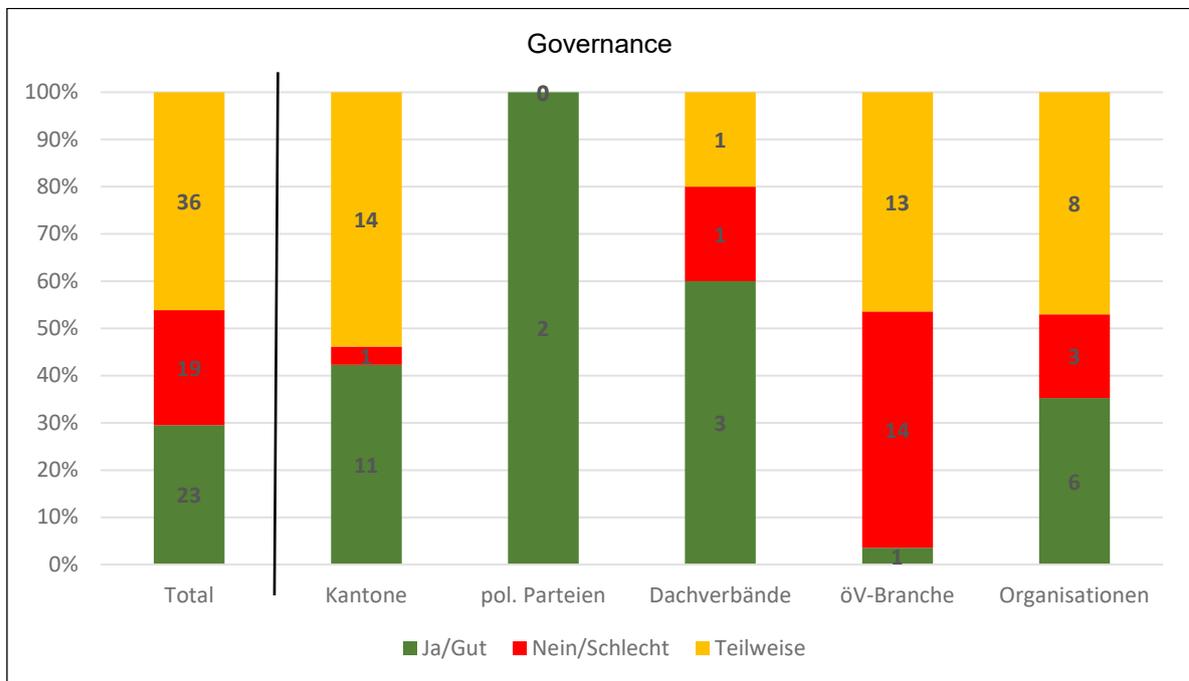


3.3.1. Rahmenbedingungen

Frage 3.1a): Erachten Sie die Governance (Wer regelt was in welchem Prozess? Wer überwacht?) für den Zugang zum öV-Vertriebsmarkt als zweckmässig?

Grundtenor

Zur Frage der Governance sind 78 Stellungnahmen eingegangen. Fast die Hälfte der Teilnehmenden (36 von 78) erachtet die Ausgestaltung der Governance als nur teilweise zweckmässig. Die Kritik bezieht sich mehrheitlich auf die Regelung zur Marktaufsicht (vgl. dazu Frage 3.1c). Ein Drittel (23 von 78) befürwortet die grundsätzliche Struktur der Governance. Ein Viertel (19 von 78) lehnt die Governance insbesondere mit der Begründung ab, dass die Auswirkungen zu wenig klar dargestellt sind.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, GL, BS, BL, AR, TG, AG, SH, OW, VS, JU	KöV, VD, GE, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, TI, UR, GR, SO	ZH
Parteien	CVP, SP		
Dachverbände	SSV, SAB, SGV	SGB	economiesuisse
öV-Branche	SOB	VöV, LITRA, ch-direct, PostAuto, RhB, SBB, TransN, zb, Onde Verte, VVL, TVDK, TRAVYS, TPG	öV-Verbände, Libero, tnw, ZVV, VBZ, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, Beo-Abo
Organisationen	Pro Bahn, IGöV, itsch, SVI, SSR, WEKO	SEV, ASTAG, FRS, TCS, VCS, IGöVOstCH, VFAS, MaaS Global	asut, hotelleriesuisse, USIC



JA: Die Zustimmung **befürwortet die grundsätzliche Struktur der Governance** mit der gesetzlichen Grundlageregelung, der Konkretisierung in den Branchenregelungen, der Genehmigung durch das BAV und der unabhängigen Behördenkommission zur Marktaufsicht. Der SGV hält fest, dass die Governance private Mobilitätsvermittler nicht diskriminieren darf.

Die ganz (**NEIN**) oder **TEILWEISE** Ablehnung der Governance bezieht sich mehrheitlich auf die **Regelung zur Marktaufsicht**, indem Rolle, Kompetenz und Zusammensetzung der RailCom (ex SKE) in Frage gestellt wird (vgl. Ergebnisse Frage 3.1c). Demgegenüber werden die übrigen Regelungen zur Governance, insbesondere auch die Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben über die Branchenregelungen mit Genehmigung durch das BAV im Grundsatz befürwortet (vgl. Ergebnisse Frage 3.1b).

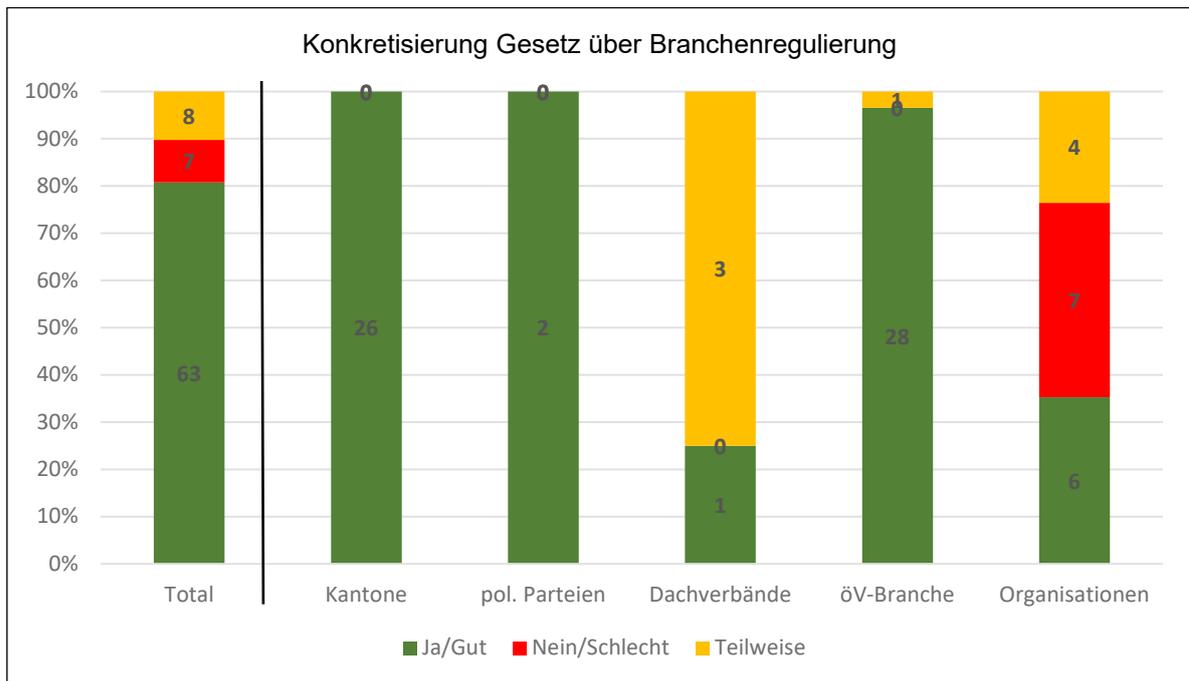
Vereinzelt wird kritisiert, dass die Auswirkungen für die öffentliche Hand, insbesondere beim Thema Daten bzw. je nach Optik (Eigner, Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement, Besteller, Finanzierer) dispers und nicht ausreichend geklärt ist (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VD). Einige Teilnehmende fordern, dass die Kompetenzen des Preisüberwachers und der Wettbewerbskommission bzw. die Vorschriften des Arbeits- und Sozialversicherungsrechts zu ergänzen sind (UR, OW, NE, SGV). Der Kanton Zürich und Aargau und Teile der öV-Branche erachten die Governance in der vorliegenden Form als nicht zweckmässig, da sie nur den öV betrifft. Eine ganzheitliche Regelung müsste ausserhalb des PBG erfolgen. Der VCS ist der Ansicht, dass die Governance nur dann sachgerecht ist, wenn der Grundsatz der Reziprozität eingehalten ist.



Frage 3.1b): Erachten Sie es als zweckmässig, die Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben in erster Linie der öV-Branche zu überlassen?

Grundtenor

78 Stellungnahmen sind zu dieser Frage eingegangen. Eine überwiegende Mehrheit (63 von 78) zeigt eine breite Akzeptanz des Konzepts der Branchenregelungen zur Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben, unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch das BAV. Die teilweise (8) und ganz Ablehnenden (7) kritisieren vorallem, dass allein die öV-Branche am Erlass beteiligt ist.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, ZH		
Parteien	SP, CVP		
Dachverbände	SSV	economiesuisse, SGV, SGB	
öV-Branche	VöV, ch-direct, LITRA, öV-Verbände, Post-Auto, RhB, SBB, SOB, TransN, VBZ, zb, Onde Verte, Libero, tnw, ZVV, VVL, engadin mobil, TVDK, TRAVYS, SZU, STI, ZSG, A-Welle, SBW, VBG, VZO, ZVB, BeoAbo	TPG	
Organisationen	Pro Bahn, SVI, VCS, IGöV, SSR, IGöVOstCH	asut, SEV, USIC, hotelleriesuisse	its-ch, FRS, ASTAG, WEKO, TCS, VFAS, MaaS Global



JA: Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden zeigt eine breite Akzeptanz bezüglich des **Konzepts**, dass die Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben durch Branchenregelungen unter Vorbehalt der Genehmigung durch das BAV erfolgt. Die KöV sowie die Kantone SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, AG, wie auch Teilnehmende aus der öV-Branche weisen darauf hin, dass die öV-Branche daran arbeitet, die nötigen Beschluss- und Umsetzungsorgane für die Branchenlösungen zu schaffen (Alliance Swisspass).

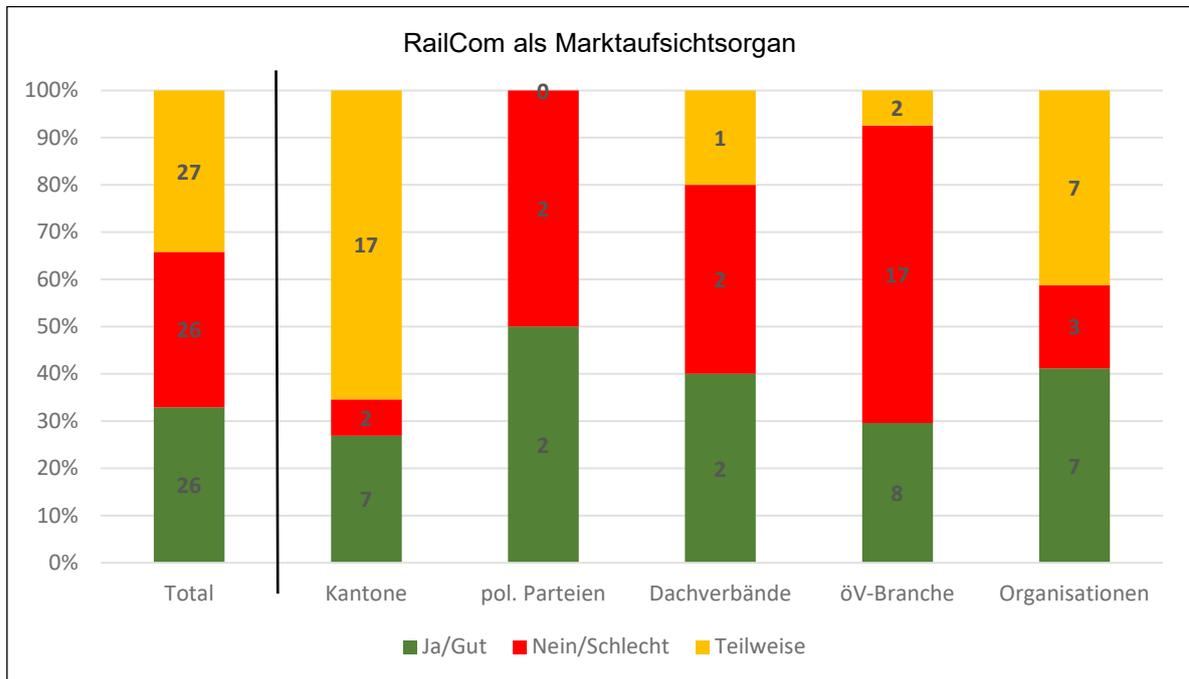
TEILWEISE und **NEIN** wird oft damit begründet, dass der Erlass der Branchenregulierungen durch die öV-Branche allein erfolgen soll. Es wird gefordert, dass **Dritte sowie das BAV miteinbezogen** werden (economiesuisse, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, MaaS Global, USIC, hotelleriesuisse, asut). Es wird kritisiert, dass eine Branchenregelung das Risiko für Wettbewerbsabreden und prohibitive Zugangsbedingungen beinhaltet (SGV, economiesuisse, WEKO, hotelleriesuisse, asut). Die WEKO weist darauf hin, dass das **Kartellrecht anwendbar** ist und sie gegebenenfalls auch eine vom BAV genehmigte Branchenregelung als kartellrechtlich unzulässig beurteilen und untersagen könnte. Ein Ausschluss der Anwendbarkeit des Kartellgesetzes müsste im PBG ausdrücklich und spezifisch geregelt werden. Einige Teilnehmende fordern, dass **thematisch differenziert zu regeln** ist, was von der Branche erlassen werden darf und was (insbesondere Datenschutz/Verwendung) aus Gründen der Transparenz/Objektivität durch/unter den Lead des BAV bzw. in einer Verordnung erfolgen soll (SGB, SEV). Die TPG wünschen explizit eine Regelung durch den VöV und nicht durch ch-direct, das durch die drei Unternehmen SBB, ZVV und Postauto dominiert und demzufolge nicht neutral ist.



Frage 3.1c): Erachten Sie die SKE (zukünftig RailCom) als geeignetes Marktaufsichtsorgan?

Grundtenor

79 Teilnehmende haben auf diese Frage geantwortet. Die RailCom (ex SKE) als Marktaufsichtsbehörde wird kontrovers beurteilt. Ein Drittel (26 von 79) befürwortet die RailCom (ex SKE) in der Rolle als Marktaufsichtsorgan. Zu je einem Drittel wird die RailCom jedoch teilweise (27 von 79) oder ganz abgelehnt (26 von 79), da sie als nicht geeignetes Organ für die Rolle der Marktaufsicht im Vertrieb von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen angesehen wird.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, BS, BL, AR, JU, SH, VS,	KöV, GL, VD, ZH, AG, UR, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, TI, GR, SO	TG, GE
Parteien	SP, CVP		FDP, SVP
Dachverbände	SSV, SAB	economiesuisse	SGV, SGB
öV-Branche	VöV, ch-direct, RhB, SOB, TransN, Onde Verte, TVDK, TRAVYS	VBZ, VVL,	LITRA, öV-Verbünde, PostAuto, SBB, TPG, zb, Libero, ZVV, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo
Organisationen	Pro Bahn, SVI, IGöV, its-ch, SSR, VCS, WEKO	asut, ASTAG, FRS, TCS, hotelleriesuisse, USIC, VFAS	SEV, centre patronal, transfair

Grundsätzlich wird eine **unabhängige Behördenkommission** als Marktaufsicht von einer Mehrheit der Teilnehmenden befürwortet. Die RailCom als Marktaufsicht jedoch wird kontrovers beurteilt.



Die Zustimmungen (**JA**) sind der Ansicht, dass angesichts der thematischen Zusammenhänge eine **Ausweitung** der Zuständigkeit der bereits im Bereich des Bahnverkehrs tätigen RailCom zweckmässig ist. Die WEKO weist auf parallele Zuständigkeiten zwischen der RailCom und der WEKO hin, da die WEKO das Kartellgesetz unabhängig von den Entscheiden der RailCom auf Sachverhalte bezüglich den Zugang zum öV-Vertriebsmarkt und Zugangs- und Nutzungsbedingungen anwenden kann.

Mehr als ein Drittel der Stellungnahmen weist darauf hin, dass sich die RailCom bisher in erster Linie mit dem Zugang zum Eisenbahnnetz befasst hat und das Vertriebsgeschäft eine neue Aufgabe darstellt (die KöV und 21 Kantone, die Parteien FDP und SVP, die Dachverbände SGV, economiesuisse und SGB, die LITRA und der VVL und 6 weitere Organisationen). **TEILWEISE** wird darauf hingewiesen bzw. gefordert, dass **Anpassungen der Strukturen und des Know-hows** für dieses neue Aufgabenfeld erforderlich sind.

Die Ablehnenden (**NEIN**) sind der Ansicht, dass die **RailCom nicht bzw. nur bedingt geeignet** ist für die Rolle der Marktaufsicht im Vertrieb bzw. dass es eine andere unabhängige Instanz braucht. Vereinzelt wird gefordert, dass das BAV oder ein paritätischer Beirat die Marktaufsicht übernehmen soll (SVP, SGB, SEV, economiesuisse, hotelleriesuisse, asut). Der SGV erachtet die RailCom als ungeeignetes Organ, die Zuständigkeiten von Preisüberwacher und der WEKO bleiben vorbehalten. Andere möchten Streitigkeiten zum konkreten Zugang den Zivilgerichten überlassen (SBB, LITRA, Post-Auto).

Die TPG und die its-ch erachten den Namen RailCom für unzutreffend bzw. ungeeignet, und TPG schlägt deshalb vor, diese Instanz MobilCom zu nennen.

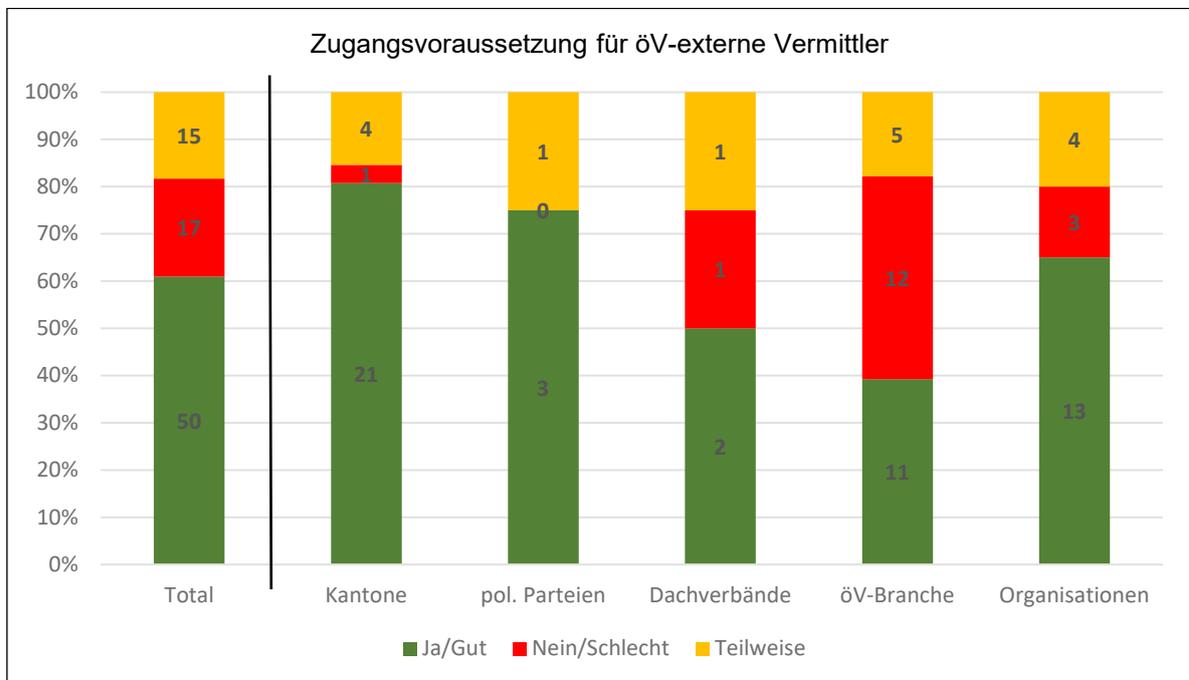


3.3.2. Zugang zum öV-Vertrieb/Vertriebsinfrastruktur

Frage 3.2a): Erachten Sie die Zugangsvoraussetzungen (Meldepflicht und Niederlassung in CH) für den Verkauf von öV-Tickets für angemessen?

Grundtenor

Zur Frage der Zugangsvoraussetzungen sind 82 Stellungnahmen eingegangen. Eine überwiegende Mehrheit (50 von 82) hält die Zugangsvoraussetzungen für angemessen. Ein Fünftel (15 von 82) fordert Ergänzungen, u.a. zugunsten von grenznahen, ausländischen Unternehmen oder die Pflicht zum Abschluss eines GAV. Die Zugangsvoraussetzungen werden von einer Minderheit von rund einem Viertel (17) insbesondere mit der Begründung abgelehnt, dass sie zu schwach und nicht zielführend seien bzw. weil Geld aus dem öV-System abflüsse und nicht wieder reinvestiert werde.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, BE, GL, BS, AR, TG, JU, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, GR, SO	BL, VD, GE, AG	ZH
Parteien	SP, CVP, SVP	Grüne	
Dachverbände	SSV, SGV	SGB	economiesuisse
öV-Branche	VöV, LITRA, ch-direct, PostAuto, RhB, SOB, zb, Onde Verte, VVL, TVDK, TRAVYS	SBB, TPG, TransN, VBZ, SZU	öV-Verbünde, Libero, ZVV, engadin mobil, SBW, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo, tnw
Organisationen	its-ch, Pro Bahn, ASTAG, FRS, TCS, VCS, FER, IGöV, SVI, SSR, WEKO, VFAS, MaaS Global	SEV, Uber, HKBB, transfair	asut, USIC, hotelle-riesuisse,



JA: Die Zugangsvoraussetzungen für den Verkauf von öV-Tickets stossen bei einer deutlichen Mehrheit der Teilnehmenden auf breite Zustimmung. Sie werden durchwegs in allen Kreisen als **fair, angemessen und zielgerichtet** beurteilt. Es wird festgehalten, dass die Meldepflicht Transparenz schaffe, durch die Niederlassungspflicht in der Schweiz eine funktionierende Aufsicht gewährleistet werde, die Regulierung auch gegenüber ausländischen Unternehmen durchsetzungsfähig sei und bei Streitfällen darauf zurückgegriffen werden kann.

TEILWEISE werden **Ergänzungen** vorgeschlagen. Es seien Ausnahmen zur Niederlassungspflicht für grenznahe, ausländische Unternehmen einzuräumen (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, AG, BL, VVL, HKBB), sofern sämtliche Bedingungen für den Zugang erfüllt sind. Weiter wird die Pflicht zum Abschluss eines GAV vorgeschlagen (VD, Grüne, SGB, SEV), um faire Arbeitsbedingungen zu schaffen und genügend hohe Sicherheitsstandards einhalten zu können. Andere fordern Vorschriften zum Schutz von personenbezogenen Daten und gegen die Verwendung der Daten für kommerzielle Zwecke oder Vorgaben gegen die Gewinnabschöpfung oder zur Servicequalität (SGB, VBZ, TPG, SEV).

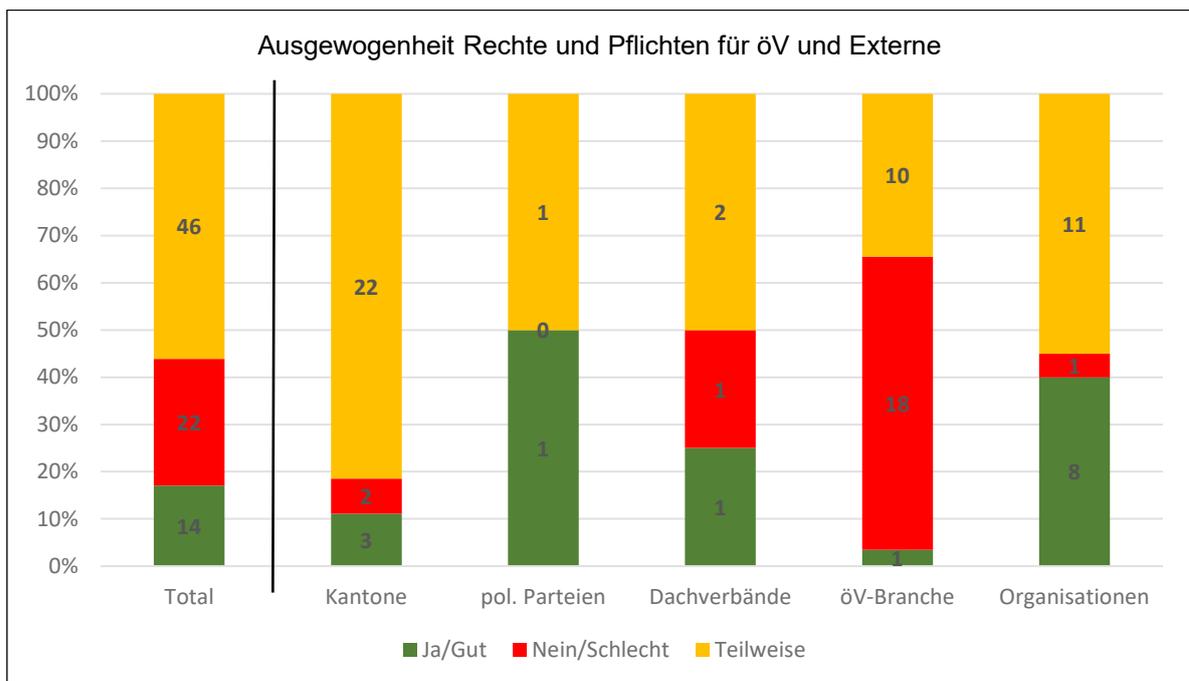
NEIN wird damit begründet, dass die Voraussetzungen **zu schwach und nicht zielführend** seien. Sie könnten nicht verhindern, dass marktbeherrschende Unternehmen ausserhalb des öV Zugang zu den öV-Nutzerdaten erhalten (ZH, VBG, SBW, VZO, SZU, öV-Verbünde, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG). Eine weitere Befürchtung ist, dass Gelder aus dem öV-System abfliessen und nicht wieder in das System reinvestiert werden (SBB, transfair). Andere Teilnehmende wiederum geben an, dass ausländische Anbieter bereits ausreichend juristisch belangbar sind, wenn sie eine Zugangsvereinbarung zum öV-Vertrieb abschliessen bzw. durch die Hinterlegung von Sicherheiten (economiesuisse, hotelleriesuisse, asut). Ein weiterer Hinweis kommt von der economiesuisse, der USIC, hotelleriesuisse und asut, welche anmerken, dass die Meldepflicht nicht mehr zeitgemäss sei und eine Registrierung der Unternehmen genüge.



Frage 3.2b): Sind Ihrer Ansicht nach die Rechte und Pflichten für den Verkauf von öV-Tickets zwischen öV-Unternehmen und Mobilitätsvermittlern ausgewogen?

Grundtenor

Die Frage zur Ausgewogenheit der Rechte und Pflichten für den Verkauf von öV-Tickets zwischen öV-Unternehmen und Mobilitätsvermittlern wird von 82 Teilnehmenden beantwortet. Die Rechte und Pflichten werden von rund einem Sechstel (14 von 82) als ausgewogen beurteilt. Von mehr als der Hälfte der Teilnehmenden wird die Ausgewogenheit nicht oder nur teilweise bestätigt (46 von 82). Für nicht ausgewogen werden die Rechte und Pflichten von einem Viertel empfunden (22 von 82). Die Begründung der Unausgewogenheit ist sehr unterschiedlich. Während die öV-Branche stärkere Pflichten für dritte Mobilitätsvermittler fordert, fordern diese mehr Rechte. Auch die öffentliche Hand hat je nach Rolle und Optik unterschiedliche Beurteilungen. Einige erachten die Preisgestaltungsfreiheit als ungerechtfertigt. Eine Mehrheit von rund zwei Dritteln begründen ihre Antwort mit der fehlenden Reziprozität.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, VD, UR	KöV, GL, BS, BL, AR, AI, GR, TG, JU, AG, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, SO	GE, ZH
Parteien	SP	CVP	
Dachverbände	SGV	SSV, economiesuisse	SGB
öV-Branche	SOB	VöV, LITRA, ch-direct, PostAuto, RhB, Onde Verte, VVL, TVDK, TRAVYS, transreno	öV-Verbände, SBB, TPG, TransN, VBZ, zb, Libero, tnw, ZVV, engadin mobil, SBW, SZU, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo



Organisationen	its-ch, ASTAG, FRS, TCS, IGöV, SSR, WEKO, VFAS	asut, Pro Bahn, SVI, VCS, Uber, FAIR-TIQ, hotelleriesuisse, SLV, IGöVOstCH, MaaS Global, Railgate	SEV
-----------------------	--	---	-----

JA: Rund ein Sechstel der Teilnehmenden erachtet die Ausgewogenheit der Rechte und Pflichten als gegeben.

NEIN / TEILWEISE: Die Ausgewogenheit der Rechte und Pflichten wird von einer Mehrheit der Teilnehmenden nicht oder nur teilweise bestätigt. Die Ansichten sind oft sehr **kontrovers bzw. diametral entgegengesetzt**. Die öV-Branche fordert stärkere Pflichten für dritte Mobilitätsvermittler, während dritte Mobilitätsvermittler mehr Rechte fordern und auch die öffentliche Hand hat je nach Rolle und Optik unterschiedliche Beurteilungen.

Als Begründung der Unausgewogenheit am meisten genannt wurden die folgenden Themen: Fehlende **Reziprozität** (NE, VS, TG, VD, BL, CVP, SGB, PostAuto, tpg, TransN, SBB, TransReno, LITRA, ch-direct, VCS, Pro Bahn). Ausserdem wird auch die **Preisgestaltungsfreiheit** kontrovers beurteilt (vgl. spezifische Antworten unter Frage 3.2d) und teilweise als ungerechtfertigter Vorteil gegenüber den öV-Unternehmen angesehen. Die öV-Branche kritisiert die Preisgestaltungsfreiheit, da sie der Ansicht ist, dass öV-Unternehmen bezüglich der Preisbildung autonom bleiben müssen (RhB, TVDK, VöV, SEV, Pro Bahn) während andere Kreise die Preisgestaltungsfreiheit für ein Schlüsselement der multimodalen Angebote halten (vgl. Zustimmende Frage 3.2d). Rund ein Drittel der Teilnehmenden fordert ein **Verbot von Exklusivverträgen** (u.a. GR, AI). Verschiedene Teilnehmer fordern eine **Differenzierung** der Rechte und Pflichten, je nachdem ob sich ein öV-externes Unternehmen allein auf die Vermittlung von öV-Tickets beschränkt oder auch eigene Mobilitätsangebote vertreibt (OW, SH, JU, AG, AR, GL, BS, RhB, SSV, TVDK, SVI). Vor allem seitens der öV-Branche (ZH, VBZ, VBG, SBW, TransN, VZO, SZU, öV-Verbände, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) wird ein **Schutzmechanismus (sog. Notbremse)** zur Verhinderung eines Preiszerfalls, eines Diktats von Vermittlungsprovisionen aufgrund der marktherrschenden Stellung eines Vermittlers oder einer ungünstigen Entwicklung gefordert (vgl. auch Forderung zu bedarfsweisem gesetzgeberischen Eingreifen 3.2d).

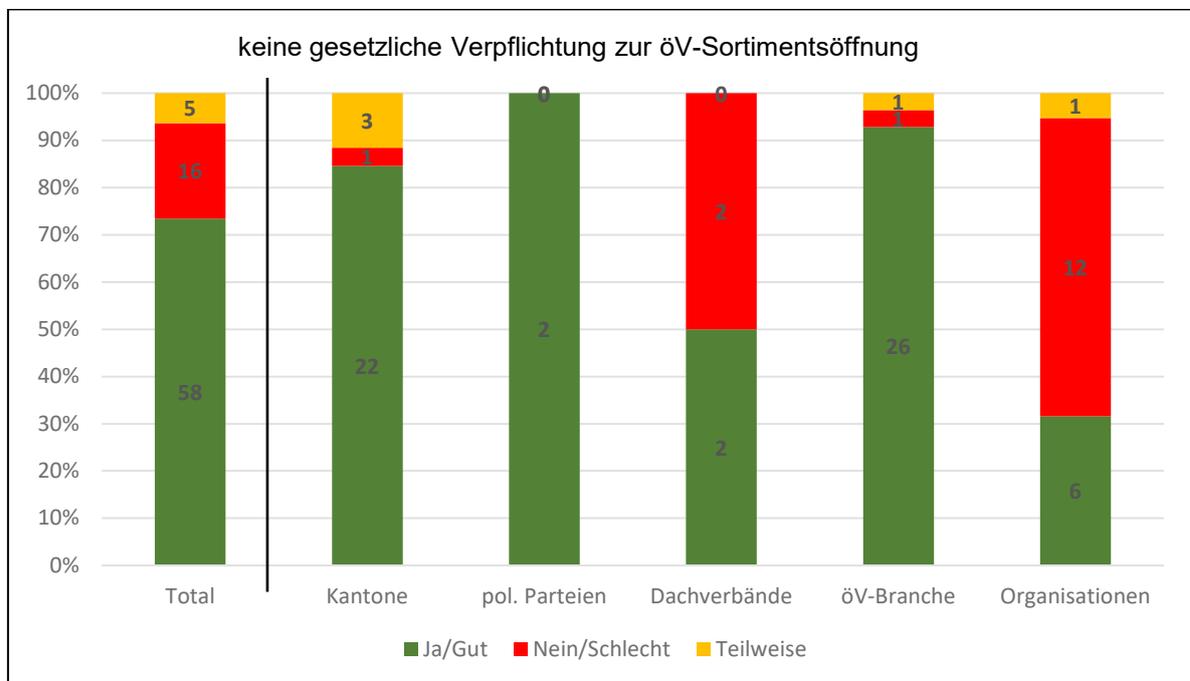
Vereinzelt wurden die folgenden Themen angeführt: Die Beurteilung der Ausgewogenheit der Rechte und Pflichten wird als schwierig erachtet, da sich die Ausgewogenheit erst mit der Zeit zeigen wird bzw. es wird eine Regulierungsfolgeabschätzung gefordert (SGV, economiesuisse, USIC, hotelleriesuisse, asut). Die SP würde es begrüßen, wenn eine neue Pflicht für Vermittler (und auch Anbieter) multimodaler Mobilitätsdienstleistungen aufgenommen wird: Sie sollen dazu verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass ihre Angebote bzgl. Umwelt- und Menschenverträglichkeit, insbesondere was Platzbedarf, Lärm, Energieverbrauch und Abgase betrifft, dem aktuellsten Stand der Technik anzupassen sind und auf eine möglichst CO₂-neutrale Mobilität hinarbeiten (Anmerkung: wurde unter Frage 3.2d eingebracht, wird jedoch aufgrund des thematischen Zusammenhangs hier dargestellt). Dritte sollen zu gleichen Bedingungen wie die Transportunternehmen einen Kundendienst für alle öV-Anfragen betreiben müssen und dafür eine entsprechende Abgeltung erhalten (ASTAG, FRS, TCS). Der SLV zweifelt, ob insbesondere kleine Unternehmen der Verpflichtung zu einer angemessenen Beratungsdienstleistung nachkommen können. FAIRTIQ führt aus, dass Provisionen der Anreiz für kleine öV-Unternehmen waren, auf neuartige Vertriebslösungen zu setzen. Ohne Provisionen können die relativ hohen Kosten für den schweizweiten Vertrieb durch Mehrerträge und / oder Einsparungen im klassischen Vertrieb nicht mehr finanziert werden, da die Einsparungen nur die eigenen, regionalen Vertriebskanäle betreffen. Daraus ergeben sich Monopole.



Frage 3.2c): Ist es gerechtfertigt, dass auf Gesetzesstufe keine Verpflichtung der öV-Unternehmen aufgenommen wird, sämtliche Sortimente für den Verkauf durch Dritte zugänglich zu machen?

Grundtenor

79 Stellungnahmen sind auf diese Frage eingegangen. Eine deutliche Mehrheit (58 von 79) äussert sich zustimmend und ist der Ansicht, dass die öV-Branche zumindest vorübergehend einige Sortimente exklusiv vertreiben soll. Die teilweise Zustimmenden (5 von 79) begründen ihre Antwort damit, dass der Zugang zu allen Sortimenten sowohl für TU-Unternehmen als auch für neue Mobilitätsdienstleister gegenseitige Chancen garantieren würde. Die Ablehnenden (16 von 79), rund ein Fünftel, sind für eine sofortige Öffnung aller Sortimente.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, BE, GL, BS, BL, AR, TG, VD, ZH, AG, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, NE, SO, GR	GE, VS, TI	JU
Parteien	SP, CVP		
Dachverbände	SSV, SGB		economiesuisse, SGV
öV-Branche	VöV, LITRA, ch-direct, öV-Verbände, Post-Auto, SBB, RhB, TPG, TransN, VBZ, zb, Onde Verte, Libero, ZVV, VVL, engadin mobil, TVDK, SBW, VBG, STI, VZO, TRAVYS, ZSG, A-Welle, BeoAbo, SZU	tnw	SOB
Organisationen	SEV, Pro Bahn, VCS, transfair, IGöV, SSR	SVI	asut, FAIRTIQ, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Uber, WEKO, USIC, hotelleriesuisse, VFAS, MaaS Global



JA antwortet eine Mehrheit der Teilnehmenden und ist damit einverstanden, dass darauf **verzichtet wird, im Gesetz eine Verpflichtung aufzunehmen**, welche Sortimenten Vermittlern zur Verfügung zu stellen sind. Die öV-Branche soll zumindest zum heutigen Zeitpunkt einige Sortimenten exklusiv vertreiben dürfen (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, NE, UR, OW, SZ). Seitens öV-Branche wird damit argumentiert, dass die Produkte des öV auf verschiedene Märkte ausgerichtet sind und sich nicht alle für den digitalen Verkauf eignen, insbesondere wegen der Preiskalkulation (ZH, VBZ, VZO, SZU, öV-Verbände, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, A-Welle, Libero, ZSG). Der VöV erachtet eine gesetzliche Regelung für unnötig und fordert, dass die öV-Branche weiterhin selbst darüber entscheiden soll, welches Sortiment für den Verkauf durch Dritte zugänglich gemacht wird. Der SEV und der SGB argumentieren, dass die Einschränkung nötig sei, damit der Innovationsanreiz für die öV-Unternehmen nicht beeinträchtigt wird, insbesondere solange die Frage der privaten Gewinnabschöpfung von Dritten nicht geklärt ist. Der Kanton Bern argumentiert, dass der Ausschluss Dritter bei gewissen Sortimenten wichtig ist, insbesondere beim Grosskundengeschäft oder bei touristischen Angeboten. Die SP und Pro Bahn finden es gerechtfertigt, dass keine Verpflichtung auf Gesetzesstufe aufgenommen wird, befürworten jedoch die schrittweise Öffnung sämtlicher Sortimenten der öV-Branche. Sie verlangen zudem, dass es in Zukunft einen **SwissPass ähnlichen Pass** geben soll, der alle multimodalen Mobilitätsdienstleistungen enthält und sowohl als persönlicher Pass, wie auch als anonymer Pass erhältlich sein soll. Gemäss den Kantonen Schaffhausen und Glarus gilt es zu verhindern, dass die öV-Branche damit die Möglichkeit erhält, Eintrittsbarrieren zu errichten, die neue Akteure davon abhalten können, in den Markt einzusteigen. Vereinzelt wird erwähnt, dass der Gesetzgeber erst aktiv werden soll, wenn die Branche mittelfristig den Erwartungen nicht nachkommt (SSV). Der Kanton BL fordert eine Verpflichtung der Mobilitätsvermittler sämtliche Sortimenten diskriminierungsfrei zu handeln und anzubieten.

Die **TEILWEISE** Zustimmungen begründen ihre Antwort damit, dass der Zugang zu allen Sortimenten sowohl für öV-Unternehmen als auch für neue Mobilitätsdienstleister **gegenseitige Chancen** garantiert wird (TI). Der SVI fordert, dass unabhängig von multimodalen Angeboten jedes öV-Unternehmen das vollständige Tarifsortiment anbieten soll, dass ÖV-Unternehmen aber auch als Mobilitätsvermittler tätig werden und in dieser Funktion zusätzliche multimodale (Tarif-)Angebote möglich bleiben sollen. Vereinzelt wird die vom Bundesrat geforderte Weiterentwicklung der Sortimenten abgelehnt (tnw). Der Kanton Genf schreibt, dass sich diese Regelung nur auf multimodale Tickets beziehen darf.

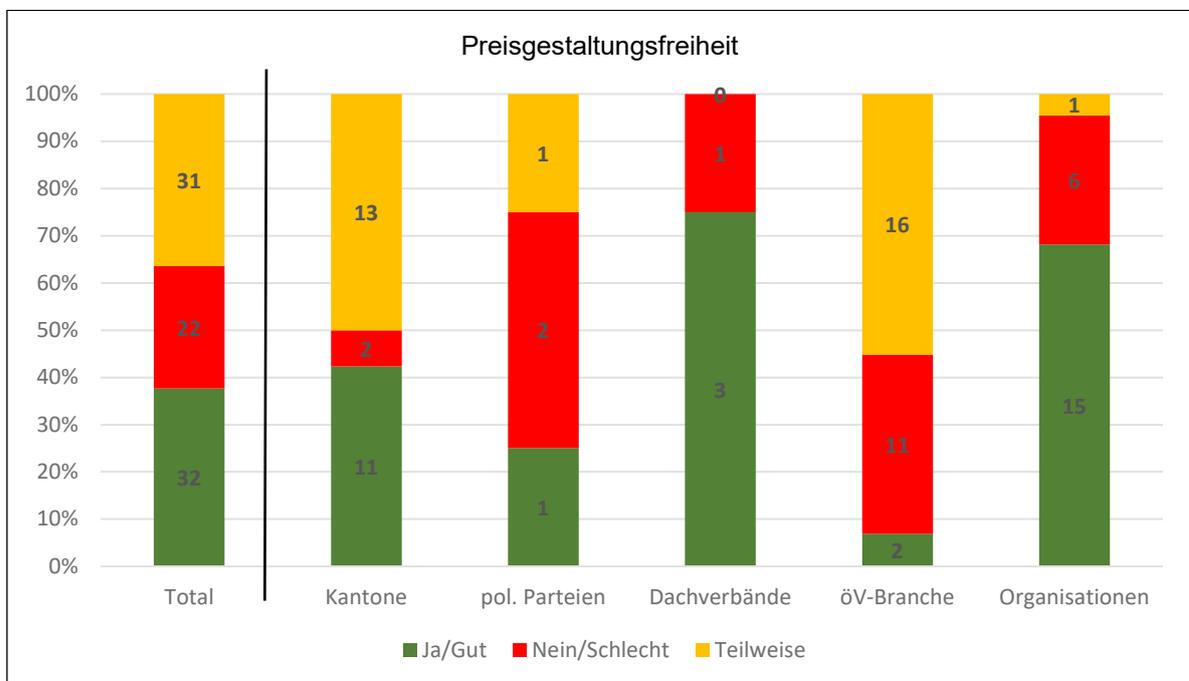
Die Ablehnenden (**NEIN**) sind für eine **sofortige Öffnung aller Sortimenten**, da für alle Akteure von Anfang an die gleichen Rechte und Pflichten herrschen sollen (JU, SGV, economiesuisse, SOB, itsch, Uber, TCS, MaaS Global, USIC, hotelleriesuisse, asut). Gemäss economiesuisse, hotelleriesuisse und asut ist eine Einschränkung auf bestimmte Tickets und Angebote nicht gerechtfertigt, weil keine angebotsbezogenen Sachzwänge entstehen dürfen, wenn ein privates Transportunternehmen Zugang zum öV-Vertrieb möchte. Die öV-Unternehmen sollen mit dem Entscheid, welche Produkte sie Dritten zur Verfügung stellen, den Markt nicht beeinflussen, die Marktöffnung untergraben und somit wettbewerbsverzerrende Effekte bzw. unlauteren Wettbewerb fördern z.B. keine einseitig ausgestalteten Kooperationspflichten, keine angebotsbezogenen Sachzwänge, keine indirekten Barrieren für multimodale Angebote (ASTAG, FRS, VFAS). Die WEKO und FAIRTIQ verlangen im Gesetz **mindestens eine Frist** aufzunehmen, bis wann die Sortimenten vollständig freigegeben werden.



Frage 3.2d): Ist es zweckmässig, dass Mobilitätsvermittler den öV-Unternehmen zwar den regulären Preis für die öV-Tickets bezahlen, ihren Kunden gegenüber aber eine Preisgestaltungsfreiheit haben?

Grundtenor

Zur Frage der Preisgestaltungsfreiheit sind 85 Stellungnahmen eingegangen. Rund ein Drittel (32 von 85) äussert sich zustimmend und erachten die Preisgestaltungsfreiheit als wichtigen Anreiz zum Verkauf von öV-Tickets und zur Steigerung der öV-Nutzung. Ein weiteres Drittel (31 von 85) stimmt der Preisgestaltung unter Vorbehalt einer gesamtheitlichen Regelung und Festlegung zusätzlicher Rahmenbedingungen zu. Rund ein Viertel (22 von 85) lehnt die Preisgestaltungsfreiheit ab, mit dem Hinweis auf die Gefahr eines Preiskampfs auf dem subventionierten öV-Netz und dadurch resultierenden unerwünschten Effekten.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, GL, BS, TG, JU, UR, SH, OW, TI, AR, AG	KöV, BL, GE, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, SO, GR	VD, ZH
Parteien	FDP	CVP	SP, Grüne
Dachverbände	SSV, economiesuisse, SGV		SGB
öV-Branche	SOB, TransN	öV-Verbände, Libero, VBZ, tnw, ZVV, VVL, engadin mobil, SBW, SZU, TPF, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo	VöV, LITRA, ch-direct, PostAuto, RhB, SBB, TPG, zb TVDK, TRAVYS, Onde Verte
Organisationen	asut, FAIRTIQ, its-ch, SVI, ASTAG, FRS, TCS, USIC, Uber, SSR, WEKO, AGILE.CH, hotelleriesuisse, VFAS, MaaS Global	VCS	SEV, Pro Bahn, transfair, IGöV, FRC, IGöVOstCH



Während für alle Teilnehmenden klar ist, dass der öV-Branche der reguläre Preis für die Tickets bezahlt werden soll, wird hingegen die Preisgestaltungsfreiheit als kontrovers beurteilt.

Unter **JA** wird argumentiert, dass die Preisgestaltungsfreiheit ein **wichtiger Anreiz zum Verkauf von öV-Tickets** ist und zur **Steigerung der öV-Nutzung beiträgt** (JU, GL, OW, SH, AG, AR, USIC). Ausserdem dienen attraktive und einfach buchbare Kombiangebote den Kundinnen und Kunden sowie der Wettbewerbs- und Innovationsförderung (TI, AG, GL, UR, OW, SH, AR, ASTAG, FRS, TCS, VFAS). Die Kantone Uri, Obwalden, Schaffhausen, Appenzell Ausserrhoden, Aargau und Tessin sowie der SVI und die TPF verlangen, dass bei Bedarf, z.B. bei unerwünschten Effekten hinsichtlich Marktverzerrung, Modalsplit, Verkehrlenkung oder Finanzierung, im Sinne eines Controllings, **gesetzgeberisch gehandelt** werden soll. Der Kanton Bern hält fest, dass zur Bildung von Mobilitätspaketen, die einfach buchbar sind, kundenseitige Eingeständnisse bei der Preistransparenz gemacht werden müssen. MaaS Global ist der Meinung, dass es beim Markteintritt entscheidend ist, Einstiegsangebote zu machen, um ein gewisses Interesse und Aufmerksamkeit erzielen zu können. Kein Unternehmen wird auf Dauer ein Preismodell als Geschäftsgrundlage verankern können, in welchem die Subventionierung eines Transportmittels durch andere Einnahmen ausgeglichen wird. Umso wichtiger ist die Anerkennung der direkten Vertriebskosten im öffentlichen Verkehr. AGILE.CH hat keine Einwände gegen eine Preisgestaltungsfreiheit, wenn sie für Menschen mit Behinderungen nichtdiskriminierend ist. Alle bestehenden Vergünstigungen von öV-Unternehmen sind weiterzugeben, beispielweise Vergünstigungen für Begleitpersonen und Führhunde. Diese Vergünstigungen dürfen nicht angetastet werden und durch eine Vermittlung auch nicht geschmälert werden.

Von den **TEILWEISE** einverstanden fordert eine Minderheit, insbesondere seitens der Kantone, die Preisgestaltungsfreiheit **auf multimodale Kombiangebote einzuschränken**, während beim Verkauf von reinen öV-Tickets die Preisbindung gelten soll, da dort kein Mehrwert ersichtlich ist (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, BL, RhB, TVDK, VVL). Eine andere Minderheit, vorwiegend seitens öV-Branche, stimmt der Preisgestaltungsfreiheit unter Vorbehalt einer gesamtheitlichen Regelung und der Festlegung von **zusätzlichen Rahmenbedingungen** wie z.B. Deklarationspflicht gg. Kundinnen und Kunden, Beschränkung der Quersubventionierung von Mobilitätsangeboten zu (ZSG, VBG, VZO, VBZ, SZU, öV-Verbände, engadin mobil, TPF, ZVV, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, PostAuto, ch-direct, VöV, RhB, TRAVYS, Onde Verte, SBW).

Weiter werden **vereinzelt** die folgenden Anmerkungen zur Preisgestaltungsfreiheit gemacht: Der SVI sowie der VCS verlangen für öV-Unternehmen und Mobilitätsvermittler und –Anbieter dieselben Freiheiten und Einschränkungen in der Preisgestaltung. Economiesuisse, hotelleriesuisse, asut und its-chen regen an, die Tarifhoheit der öV-Branche zur Diskussion zu stellen. Economiesuisse, asut sowie hotelleriesuisse sagen, dass die Tarifhoheit einen hohen Preisdruck auf die privatwirtschaftlichen Leistungserbringer erzeugt. Attraktive Bundling-Preise für multimodale Angebote können vorwiegend mit Preisreduktionen durch diese privaten Leistungserbringer erreicht werden. Um solche Bundling-Angebote aber zu ermöglichen, sind beispielsweise Mengen- oder andere Rabatte seitens öV von grosser Bedeutung. Die WEKO und TransN geben zu bedenken, dass auf Plattformmärkten indirekte Netzwerkeffekte entstehen und es vor diesem Hintergrund denkbar ist, dass ein Vermittler über einen genügend langen Zeitraum Rabatte anbietet, um eine marktbeherrschende Stellung zu erreichen und es deshalb keine Gewähr gibt, dass rasch genug genügend Anbieter auf dem Markt tätig sind. Die CVP erachtet die Bestimmung als problematisch und verlangt genauere Eckwerte über die freie Preisbildung und die Auswirkungen.

Das **NEIN** wird mit der **Gefahr eines Preiskampfs** auf dem subventionierten öV-Netz (Grüne), den begrenzten Kapazitäten (SBB, transfair), der Preiserosion im öV bzw. dem **Abfluss von Mitteln** (TPF), der Wettbewerbsverzerrung zulasten des öV (SP, zb, SBB, Pro Bahn, transfair), dem Verlust von Kundendaten/Kundenbindung für den öV (transfair), der **fehlenden Preistransparenz** gegenüber den Kundinnen und Kunden (VD, VS, TPG, IGöVOstschweiz) sowie **unerwünschten Effekten** bei der Verkehrlenkung bzw. hinsichtlich des Service Publics, schlechteren Arbeitsbedingungen und einem Qualitätsrückgang der Dienstleistungen begründet (transfair). Der Kanton Zürich, SP, VöV, TRAVYS,



Onde Verte und PostAuto sind gegen die Preisgestaltungsfreiheit und verlangen, dass die Mobilitätsvermittler den Kundinnen und Kunden den regulären Preis in Rechnung stellen. Der SGB, die LITRA, ch-direct und der SEV sehen durch die Preisgestaltungsfreiheit bei den Mobilitätsvermittlern einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil gegenüber den öV-Unternehmen. Die RhB und TVDK schreiben, dass dadurch allenfalls notwendige tarifarische Anpassungen verunmöglicht werden.

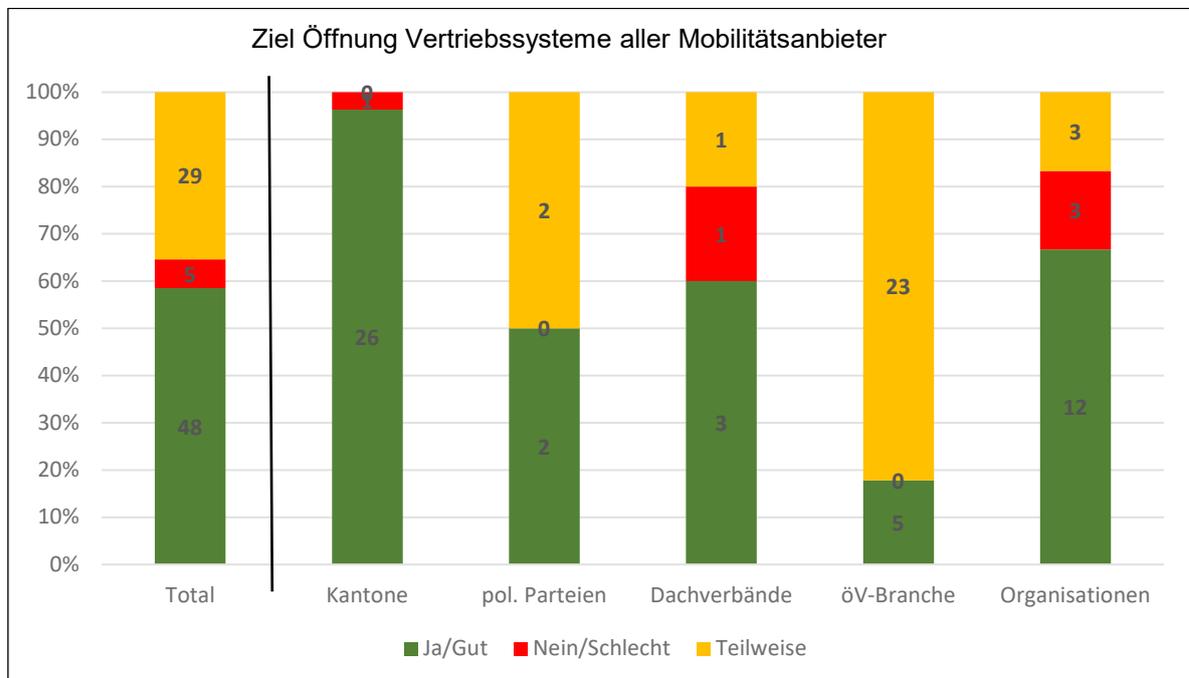


3.3.3. Fragen zur Öffnung des Vertriebs für weitere Mobilitätsanbieter

Frage 4a): Sind Sie mit dem längerfristigen Ziel, dass alle Mobilitätsanbieter ihre Vertriebssysteme öffnen sollen, einverstanden?

Grundtenor

Zu dieser Frage haben sich 82 Teilnehmende geäussert. Eine Mehrheit (48 von 82) befürwortet das längerfristige Ziel, dass alle Mobilitätsanbieter ihre Vertriebssysteme öffnen sollen. Gut ein Drittel der Teilnehmenden (29 von 82) ist mit der Öffnung einverstanden, stellt jedoch die Langfristigkeit in Frage und fordert eine parallele Öffnung. Weiter wird bezweifelt, dass öV und Dritte gleichbehandelt werden können. 5 Teilnehmende lehnen die Öffnung der Vertriebssysteme der dritten Mobilitätsanbieter ab, da diese nicht wie die öV-Branche in einem regulierten Markt tätig sind.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, BE, GL, BS, BL, AR, AI, TG, GE, JU, ZH, AG, UR, SH, OW, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, VS, NE, TI, SO, GR		VD
Parteien	CVP, FDP	SP, Grüne	
Dachverbände	SSV, SAB, SGB	SGV	Economiesuisse
öV-Branche	LITRA, SBB, SOB, VWL, zb,	VöV, ch-direct, RhB, Onde Verte, Libero, SZU, TRAVYS, VZO, ZSG, A-Welle, öV-Verbände, PostAuto, VBZ, tnw, ZVV, engadin mobil, TVDK, SBW, VBG, STI, BeoAbo, TPG, TransN	



Organisationen	FER, IGöV, SEV, Pro Bahn, SVI, FRS, VCS, WEKO, SSR, SLV, VFAS, MaaS Global	its-ch, ASTAG, TCS	asut, USIC, hotelleriesuisse
-----------------------	--	--------------------	------------------------------

Eine Mehrheit befürwortet (**JA**) das längerfristige Ziel, dass alle Mobilitätsanbieter ihre Vertriebssysteme öffnen sollen. Dies wird u.a. durch den **Kundennutzen** beim erweiterten Zugang zu Mobilitätsangeboten begründet (TI, UR). Die Öffnung soll die Möglichkeit von Exklusivverträgen (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, NE, VS, UR, OW, SH, SZ, JU, AG, AR, GR, GL, AI, TG, BE) ausschliessen und dem Grundsatz der Reziprozität entsprechen (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, NE, VS, OW, SH, SZ, ZH, JU, AG, AR, GR, GL, AI, TG, BE, GE, BS, BL, SP, Grüne, CVP, FDP, SSV, SGB sowie ein Grossteil der Organisationen). Mehr als ein Drittel der Teilnehmenden, unter anderem die überwiegende Mehrheit der öV-Branche, ist einverstanden, stellt jedoch die Langfristigkeit in Frage und fordert eine **parallele Öffnung**, da die Öffnung des Vertriebs aller Mobilitätsanbieter eine zwingende Voraussetzung für eine ganzheitliche Öffnung ist. Die SP und Pro Bahn weisen darauf hin, dass die Gegenseitigkeit des Datenaustauschs ab der Öffnung der öV-Vertriebssysteme gewährleistet sein muss.

Die WEKO regt eine **Nutzen-Kosten-Abschätzung** an, da sich die Frage stellt, ob eine Öffnung der Vertriebssysteme aller Mobilitätsanbieter aus wettbewerblicher Sicht wünschenswert ist, weil nicht auszuschliessen ist, dass gewisse Mobilitätsdienstleistungen aufgrund der geografischen Lage oder anderer Faktoren nur beschränkt für multimodale Verkehrsketten geeignet sind und den Unternehmen mit der Öffnung des Vertriebssystems Mehrkosten aufgebürdet werden. Grundsätzlich sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen von weiteren Mobilitätsanbietern möglichst wettbewerbsneutral gestaltet werden.

TEILWEISE wird die Frage insbesondere aufgrund der **unterschiedlichen Rahmenbedingungen** kontrovers beurteilt. Mehrere Teilnehmende bezweifeln, ob der öV und Dritte gleichbehandelt werden können, da privatwirtschaftliche Unternehmen nicht von den gleichen Vorteilen profitieren wie der subventionierte öV. Aus diesem Grund sollen Dritte ihre Vertriebssysteme freiwillig und nicht in jedem Fall öffnen müssen (SGV, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, VFAS). Es wird die Situation bemängelt, dass ungleich lange Spiesse zu anderen Voraussetzungen zwischen den öV-Unternehmen und Drittanbietern führen (SGV). Für eine ganzheitliche Öffnung müssen für alle die gleichen Bedingungen gelten.

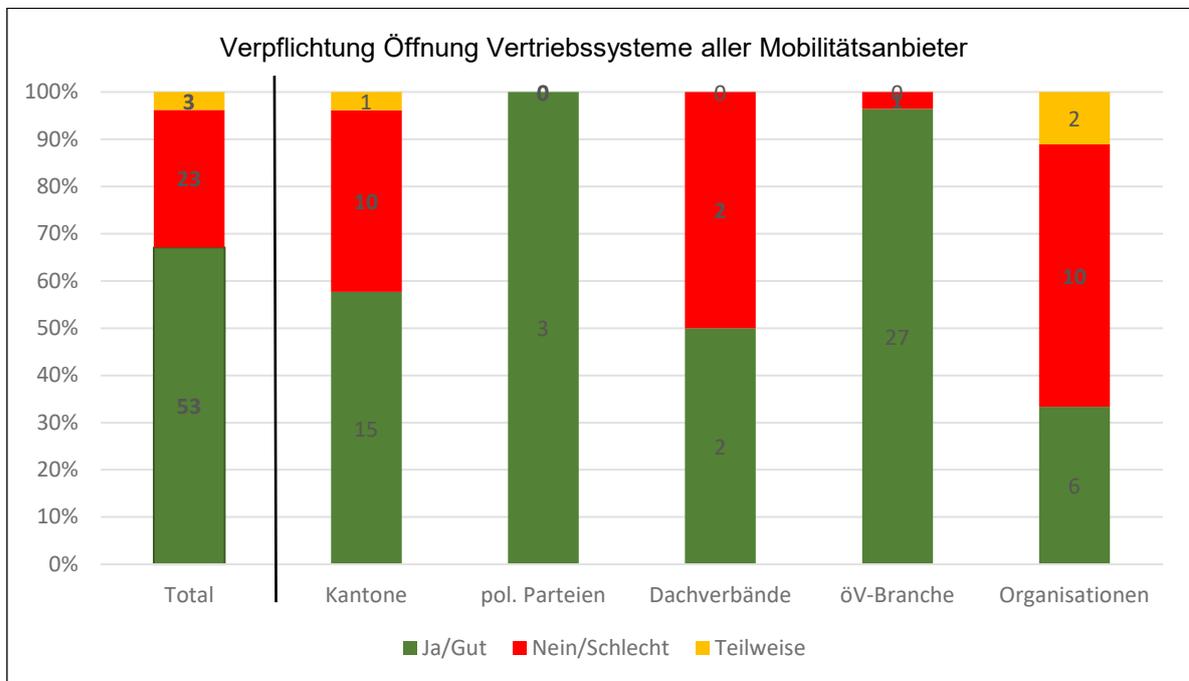
Die Antwort **NEIN** gründet ebenfalls auf der Ansicht der **unterschiedlichen Rahmenbedingungen**. Es wird festgehalten, dass privatwirtschaftliche Anbieter mit Daten als Firmenkapital nicht komplett gleichbehandelt werden können, wie die öV-Branche, da letztere in einem regulierten Markt tätig ist (VD, economiesuisse, USIC, asut, hotelleriesuisse). Economiesuisse, asut und hotelleriesuisse sind der Ansicht, dass die Offenlegung von systemrelevanten Daten und Vertriebssystemen bei den Privaten freiwillig erfolgen soll und wird, da es in der Privatwirtschaft eindeutig ein Interesse an einem funktionierenden Mobilitätsmarkt mit interoperablen Angeboten gibt. Die Interoperabilität soll höchstens durch eine minimale Regulierung (technische Standards, Schnittstellen bei Daten und Vertriebssysteme, physische Schnittstellen Infrastruktur) sichergestellt werden, wenn der freiwillige Ansatz in der Praxis versagt.



Frage 4b): Würden Sie es begrüssen, wenn auch die weiteren Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV gesetzlich zur Öffnung ihrer Vertriebssysteme verpflichtet würden?

Grundtenor

Zur gesetzlichen Verpflichtung der Öffnung der Vertriebssysteme für weiteren Mobilitätsanbieter haben sich 79 Teilnehmende geäussert. Eine deutliche Mehrheit (54 von 79) stimmt einer gesetzlichen Pflicht zur Öffnung der Vertriebssysteme für weitere Mobilitätsanbieter zu. Drei Teilnehmende stimmen teilweise zu, da für sie die Auswirkungen einer gesetzlichen Verpflichtung unklar sind, die Verpflichtung auf jene Mobilitätsanbieter zu beschränken ist, die staatliche Unterstützung erhalten oder auf jene Mobilitätsvermittler, die auf öV-Vertriebsinfrastrukturen zugreifen. Knapp ein Drittel (23 von 79) lehnt diese Verpflichtung ab, da sie ein Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit darstelle.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, GL, AR, TG, VD, GE, JU, ZH, AG, UR, SH, OW, VS, NE, TI	BS	KöV, BL, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ, GR, SO
Parteien	SP, CVP, Grüne		
Dachverbände	SSV, SGB		economiesuisse, SGV
öV-Branche	VöV, LITRA, ch-direct, öV-Verbände, Post-Auto, RhB, SBB, SOB, VBZ, Onde Verte, Libero, tnw, ZVV, engadin mobil, TVDK, TRAVYS, TransN, VBG, STI, VZO, zb, ZSG, A-Welle, BeoAbo, TPG, SZU, SBW		VVL
Organisationen	SEV, Pro Bahn, VCS, IGöV, SSR, MaaS Global	WEKO, SVI	asut, HKBB, its-ch, ASTAG, FRS, TCS, Centre Patronal, hôtellerie-suisse, USIC, VFAS



Mit **JA** befürwortet eine klare Mehrheit eine gesetzliche Pflicht zur Öffnung der Vertriebssysteme für weitere Mobilitätsanbieter, dies vor allem **im Sinne der Gleichbehandlung** (Grundsatz der Reziprozität) (TI, NE, VS, UR, SH, JU, AG, AR, GL, TG, BE, VD, SP, CVP, SSV, SG, VCS, SEV, Pro Bahn). Die Pflicht zur Öffnung für weitere Mobilitätsanbieter wird von der öV-Branche und dem Kanton Zürich als zwingende Voraussetzung angesehen. Die SOB ist der Ansicht, dass dies sinnvoll ist, wenn sich die Branchenregelungen zur vollständigen Öffnung der öV-Vertriebsinfrastruktur als nicht umfassend erweisen und schlägt vor, dass die Öffnung dann für Angebote von weiteren Mobilitätsanbietern zwingend ist, die öffentliche Daten und/oder öffentliche Dienstleistungen, z.B. des öV, integrieren. Einige Teilnehmende weisen darauf hin, dass zur Öffnung für weitere Mobilitätsanbieter gesetzliche Grundlagen geschaffen werden müssen. Das PBG wird dafür als nicht geeignet eingeschätzt (OW, GE, Grüne). MaaS Global betont, dass die gesetzliche Verpflichtung in besonderer Weise helfen kann, um multimodale MaaS-Lösungen zu erstellen und ein wirksames Instrument darstellt, um insgesamt ein nachhaltiges Verkehrssystem zu gewährleisten.

TEILWEISE stimmen die WEKO, der Kanton Basel-Stadt und die SVI dieser Regelung zu. Für die WEKO müssen die Auswirkungen einer gesetzlichen Verpflichtung auf die davon betroffenen Mobilitätsanbieter und die Volkswirtschaft geprüft werden und gleichzeitig wären auch die **Auswirkungen anderer gangbarer Varianten zu prüfen**, wie z.B., dass die freiwillige Teilnahme an der allgemeinen Vertriebsplattform für private Mobilitätsanbieter an die Bedingung der Öffnung ihres Vertriebssystems geknüpft wird. Der Kanton Basel-Stadt und der SVI möchten die Verpflichtung **auf jene Mobilitätsanbieter beschränken**, die staatliche Unterstützung erhalten oder die als Mobilitätsvermittler auf die öV-Vertriebsinfrastruktur zugreifen.

NEIN sagt knapp ein Drittel der Teilnehmenden, da diese Verpflichtung einen erheblichen bzw. ungerechtfertigten **Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit** darstelle. Oft wird die Ansicht geäußert, dass privatwirtschaftliche Unternehmen aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen nicht per se gleichbehandelt werden können wie staatlich subventionierte öV-Unternehmen (TCS, KöV und 9 Kantone). Die KöV und weitere Kantone vertreten die Ansicht, dass, um das Ziel der Vorlage zu erreichen, interessierte Anbieter für multimodale Angebote (darunter fallen auch die Transportunternehmen), möglichst keine Wettbewerbshindernisse antreffen sollen. Economiesuisse, asut, die HKBB und hotellerieuisse stellen in Frage, ob ein solcher Eingriff überhaupt verfassungskonform wäre (Wirtschaftsfreiheit, Verhältnismässigkeit etc.).

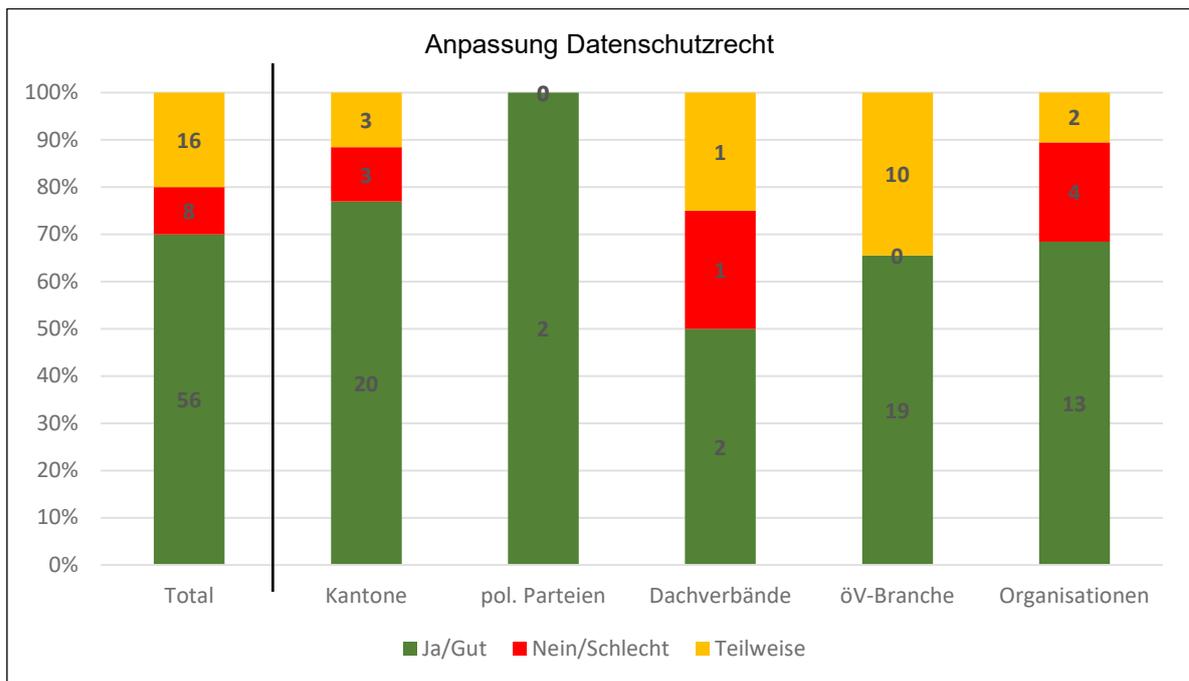


3.4. Fragen zur Anpassung der Datenbearbeitung durch öV-Unternehmen

Frage 5a): 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?

Grundtenor

80 Antworten sind zu dieser Frage eingegangen. Über zwei Drittel (56 von 80) der Teilnehmenden befürworten, dass für die öV-Unternehmen nicht mehr das Datenschutzrecht für Bundesorgane, sondern für private Personen gelten soll. Eine Minderheit (16 von 80) lehnt diese Regelung teilweise ab und fordert Anpassungen (Streichung 2. Satz Art. 19a Abs. 1 VE-PBG) oder dass der Datenschutz ganzheitlich u.a. im Rahmen einer Datenschutzfolgeabschätzung zu überprüfen ist. Ganz abgelehnt wird diese Regelung von einer sehr kleinen Minderheit (8 von 80) unter anderem mit dem Hinweis auf die unklaren Auswirkungen und das geschmälerete Schutzniveau der reisenden Personen.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	KöV, BE, GL, BS, BL, AR, TG, GE, JU, AG, SH, LU, FR, NW, ZG, SG, VS, TI, SO, GR	ZH, SZ, NE	VD, UR, OW
Parteien	SP, CVP		
Dachverbände	SSV, SGB	SGV	economiesuisse
öV-Branche	öV-Verbände, Libero, SOB, TPF, VBZ, tnw, ZVV, VVL, engadin mobil, SBW,	VöV, LITRA, ch-direct, PostAuto, RhB, SBB,	



	SZU, TPG, TransN, VBG, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo	Onde Verte, TVDK, TRAVYS, zb	
Organisationen	FAIRTIQ, SEV, its-ch, Pro Bahn, SVI, TCS, VCS, transfair, FRC, IGöV, SSR, VSAS, MaaS Global	ASTAG, FRS	asut, hoteller-iesuisse, USIC, privatim

Mit **JA** befürwortet eine grosse Mehrheit *im Sinne der Gleichbehandlung* mit anderen Mobilitätsanbietern, 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. Die SP, die CVP und Pro Bahn unterstützen die Bestimmung unter dem Vorbehalt, dass das Datenschutzniveau der Kundinnen und Kunden gegenüber dem geltenden Recht nicht gesenkt wird, insbesondere bezüglich der Anforderungen an die Einwilligung zur Datenbearbeitung. SGB und SEV fordern in VE-PBG Art. 19 a Abs. 2 eine Ergänzung aufzunehmen, dass Gewinne, die aus der Datennutzung und –bearbeitung erfolgen nicht privat abgeschöpft werden dürfen, sondern wieder in die Weiterentwicklung des Systems reinvestiert werden müssen. Pro Bahn schreibt, dass sich der Bund nicht aus der Verantwortung zurückziehen darf. Verschiedentlich wird darauf hingewiesen, dass die konkreten **Auswirkungen schwierig abschätzbar** und beurteilbar sind (NE, SZ, ZH, VBG, VZO, SZU, öV-Verbände, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG).

TEILWEISE einverstanden ist eine Minderheit aus dem öV und fordert, dass der **Passus gestrichen** wird (2. Satz Art. 19a Abs. 1 VE-PBG), wonach für die öV-Unternehmen **bei hoheitlichem Handeln mit Einschränkungen der Rechte oder Freiheit von Personen** weiterhin das Datenschutzrecht für Bundesorgane gelten soll (PostAuto, zb, RhB, SBB, TVDK, VöV, LITRA, ch-direct, TRAVYS, IGöV). Begründet wird dies damit, dass dieser Passus im Vergleich zum geltenden Gesetz keine zusätzliche Klarheit schaffe, eine Benachteiligung gegenüber multimodalen Mobilitätsanbietern beinhalte und die Vorschriften für Private für die Bearbeitung der Personendaten genügen. Eine weitere Minderheit merkt an, dass der Datenschutz im Rahmen einer umfassenden Regulierung zur multimodalen Mobilität **ganzheitlich zu überprüfen** ist und der Handlungsbedarf mit einer Datenschutzfolgeabschätzung evaluiert werden soll (NE, SZ, ZH). ASTAG, FRS und VFAS sind der Ansicht, dass es grundsätzlich nicht zielführend ist, das private Datenschutzrecht auf den öffentlichen Sektor anzuwenden aber wenn die anderen Bedingungen erfüllt sind und der Zugang zur Plattform vollkommen diskriminierungsfrei ist, könnten dieselben Vorschriften zum Datenschutz für alle multimodalen Mobilitätsketten gelten.

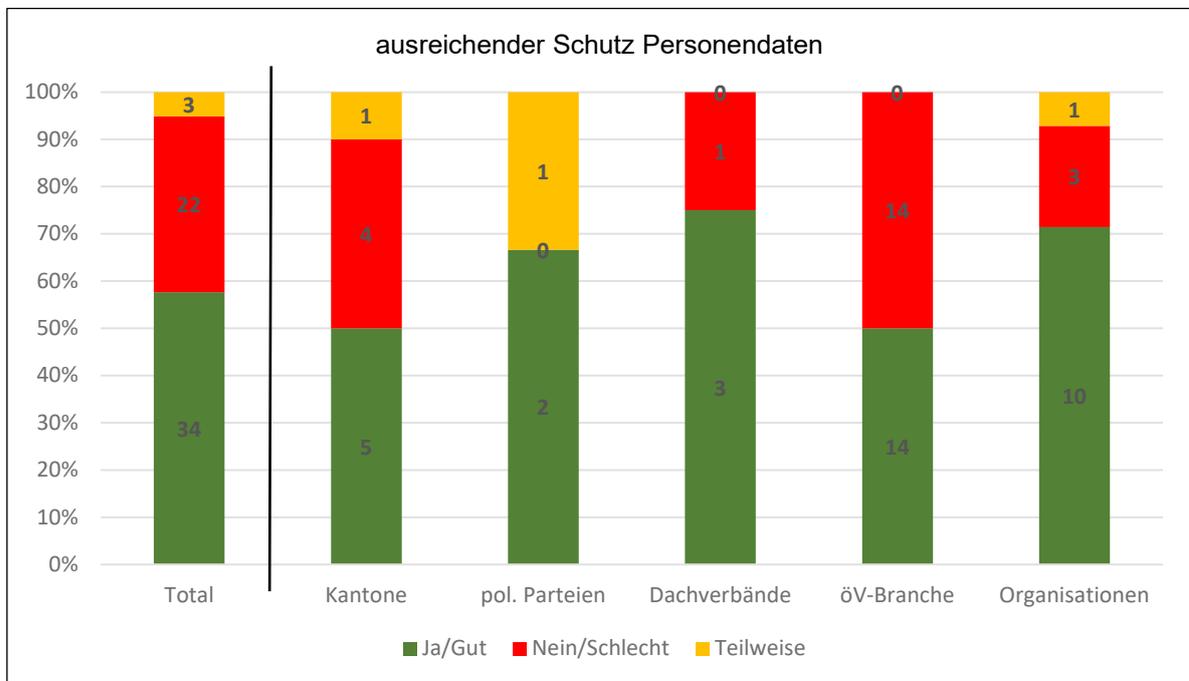
Mit **NEIN** lehnen nur sehr wenige Teilnehmende die Bestimmung ab und sind der Ansicht, dass **an der bisherigen Lösung festzuhalten** sei. Dies mit dem Hinweis auf die unklaren Auswirkungen und das geschmälerete Schutzniveau der reisenden Personen (UR, OW, VD). Privatim beurteilt diese Anpassung als Schwächung des Datenschutzes für die betroffenen Personen, weist auf die geplanten Datenschutzfolgeabschätzungen in den Massnahmenplänen, die laufende Revision des Datenschutzgesetzes und lehnt die Anpassung deshalb als verfrüht ab. Privatim beantragt Art. 19a VE-PBG zu streichen und den bestehenden Art. 54 so zu belassen. Economiesuisse, asut und hotelleriesuisse sind der Ansicht, dass die derzeitige Unterscheidung sachlich gerechtfertigt ist und es nicht zielführend ist, das private Datenschutzrecht ohne weiteres auf den öffentlichen Sektor anzuwenden, weil die öV-Unternehmen im konzessionierten Verkehr grossmehrheitlich im öffentlichen Auftrag Personendaten generieren und deshalb bei der Bearbeitung dieser Daten andere Rahmenbedingungen haben müssen als private Unternehmen, die im freien Markt tätig sind. In jedem Fall wären neue Freiheiten für öffentliche Unternehmen an entsprechende Bedingungen zu knüpfen, beispielsweise die Kompetenz Bewegungsdaten zu verwenden und mit der Verpflichtung zu verbinden, diese Daten und Erkenntnisse daraus als Open Government Data zu veröffentlichen (aggregiert und anonymisiert). Die Aufbereitung und Bereitstellung der Daten muss kostenlos oder zu höchstens kostendeckenden Konditionen erfolgen. Dies soll für alle Daten gelten, die mit den Vertriebssystemen der Branche in Zusammenhang stehen. Mittelfristig sind auch die im erläuternden Bericht erwähnten Kerndaten des multimodalen Verkehrs als Open Government Data zu behandeln.



Frage 5b): Halten Sie die Schutzinteressen der Reisenden bezüglich ihrer Personendaten mit der Vorlage für ausreichend gewährleistet?

Grundtenor

Bezüglich der Frage zur Gewährleistung der Schutzinteressen der Reisenden haben sich 59 Teilnehmende gemeldet. Eine Mehrheit (34 von 59) bejaht die Frage und vertritt damit die Ansicht, dass der Gesetzesentwurf die Schutzinteressen der Reisenden bezüglich der Personendaten wahrt. Vereinzelt Teilnehmende (3) sind teilweise einverstanden, fordern jedoch eine Konkretisierung des Datenschutzes. Die ablehnende Haltung von weniger als der Hälfte der Teilnehmenden (22 von 59) wird unterschiedlich begründet. Es wird u.a. angemerkt, dass Unsicherheiten in Bezug auf die Verwendung der Daten bestehen und deshalb eine Datenschutzfolgeabschätzung durchgeführt werden soll. Mehrere Teilnehmende haben auf eine Antwort verzichtet, da sie die Frage zum jetzigen Zeitpunkt als nicht beurteilbar erachten.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, BS, BL, JU, VS	VD	ZH, OW, SZ, NE
Parteien	SP, CVP	Grüne	
Dachverbände	SSV, economiesuisse, SGV		SGB
öV-Branche	VöV, LITRA, ch-direct, PostAuto, RhB, SBB, SOB, TPF, VBZ, Onde Verte, TVDK, TRAVYS, zb, ZVB		öV-Verbände, TPG, SZU, SBW, VBG, Libero, tnw, ZVV, engadin mobil, STI, VZO, ZSG, A-Welle, BeoAbo
Organisationen	asut, its-ch Pro Bahn, ASTAG, FRS, TCS, VCS, hotelleriesuisse, VFAS, MaaS Global	FRC	SEV, SSR, privatim



Einige Teilnehmende geben zu dieser Frage an, dass sie zum jetzigen Zeitpunkt **nicht beurteilbar** ist, da keine ausreichenden Erfahrungen in der Praxis vorliegen (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, UR, SH, AG, AR, GL, TG, GE, VVL, SVI).

Mit **JA** äussert sich etwas mehr als der Hälfte der Teilnehmenden zustimmend. Sie sind damit der Ansicht, dass der Gesetzesentwurf die Schutzinteressen der Reisenden bezüglich Personendaten wahrt. Der Kanton Jura, verlangt, dass anonymes Reisen weiterhin möglich ist. Verschiedene Teilnehmer aus der öV-Branche (u.a. VöV, LITRA, PostAuto, SBB, TVDK) verweisen darauf, dass alle Personen die anonym reisen wollen, das heute schon können und auch in Zukunft tun können, zum Beispiel mit einem unpersönlichen SwissPass. Sie weisen darauf hin, dass die Branche zurzeit ein internes Reglement rund um den Datenschutz für die gesamte öV-Branche erarbeitet. Verschiedentlich wird festgehalten, dass soweit die Erhebung von besonders schützenswerten Personendaten und Persönlichkeitsprofilen für die Personenbeförderung und den Betrieb oder für die Sicherheit der Reisenden, des Betriebs oder der Infrastruktur erforderlich ist, die Erhebung und Speicherung dieser Daten zulässig ist, nicht jedoch für weitere Zwecke (SP, Pro Bahn, VBZ, FRC).

TEILWEISE einverstanden ist eine kleine Minderheit. Diese Minderheit fordert eine **Konkretisierung** des Datenschutzes, bzw. verlangt, dass nur die nötigsten Basisdaten erhoben werden sollen - während weitere Daten, wie beispielsweise Bewegungsdaten, nicht erhoben werden sollen (BE, VD).

Das **NEIN** einer relevanten Minderheit wird unterschiedlich begründet. Vereinzelt wird angemerkt, dass grundsätzliche Unsicherheiten in Bezug auf die Verwendung der Daten der Fahrgäste bestehen (NE, ZH, sowie rund die Hälfte der öV-Branche). Andere fordern eine Datenschutzfolgeabschätzung (ZH, VBG, VZO, SZU, öV-Verbände, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG). Privatim sieht grossen Handlungsbedarf in Bezug auf Sachdaten sowie Vertrieb und verlangt aus diesem Grund das Schutzniveau für die betroffenen Personen zu halten und nicht herabzusetzen.



Frage 5c): Welche konkreten Vorstellungen haben Sie bezüglich der diskriminierungsfreien Angebote, welche die öV-Unternehmen für das Reisen mit bzw. ohne Angaben von Personendaten vorsehen müssen?

73 Teilnehmende haben ihre konkreten Vorstellungen bezüglich diskriminierungsfreier Angebote der öV-Unternehmen angegeben (vgl. nachfolgende Ausführungen).

Anonyme Angebote

Eine Mehrheit ist der Ansicht, dass es heute, wie auch in Zukunft anonyme Angebote geben soll (KöV, der Grossteil der Kantone, öV-Branche, VCS). Der Kauf von **Einzelbillets** soll auch weiterhin ohne die Angaben von Personendaten möglich sein. Insbesondere rund die Hälfte der Kantone fordert darüber hinaus, dass ein **Basissortiment von Fahrausweisen** verfügbar sein soll, bei dem die grundlegenden Personendaten zwar bekannt sind, die Bewegung der Reisenden aber nicht aufgezeichnet wird (bspw. Halbtax). Der SGV hält fest, dass auf Verlangen der Kundinnen und Kunden Reisen ohne Datenbearbeitung anzubieten sind. Der SSV hält fest, dass falls die heute bekannten Fahrausweise langfristig einem modernen, voll elektronischen Kontrollsystem widersprechen, als Ergänzung zu Angeboten mit Aufzeichnung von Personendaten auch komplett **anonyme Abos** zu entwickeln sind. Auch der Kanton BS ist der Ansicht, dass die Branche aufgefordert ist, anonyme Abos zu entwickeln. Von rund einem Drittel der Stellungnahmen, wird ein anonymes Swisspass erwähnt (KöV und 9 Kantone, SP, SSV, VCS, Pro Bahn, FRC und IGöV Ostschweiz und rund ein Drittel der öV-Branche). Letzere, u.a. LITRA, VöV und ch-direct, hält fest, dass es nach der Einführung von papierlosem Ticketing neben dem heutigen SwissPass einen anonymen SwissPass geben wird. SOB, zb und TPG unterstützen Lösungen, die den anonymen Kauf des Grundangebots des öV-Sortiments ermöglichen. Ihre Lösungsansätze sind, die Einführung eines anonymen elektronischen Prepaid-Tickets, die Einführung von papierlosen Billettautomaten, die Zusammenarbeit mit Verkaufsstellen Dritter und einfache Billettautomaten, die nur ein begrenztes Sortiment verkaufen.

Preisvorteile für personalisiertes Reisen

Verschiedene Teilnehmende halten fest, dass Kundinnen und Kunden keinen unverhältnismässigen Aufwand und keine preisliche Benachteiligung in Kauf nehmen müssen sollen, um anonym reisen zu können (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, SG, TI, NE, VS, UR, OW, SH, SZ, JU, AR, GL, TG, BE, GE, VD, BS, FRC, SVI). Verschiedentlich wird angemerkt, dass personalisierte Streckenkarten vorbehalten bleiben sollen (SGB, SEV, Grüne). Auch der Kanton Basel-Landschaft ist der Ansicht, dass Einzelfahrausweise, Mehrfahrtenkarten und im Voraus bezahlte unpersönliche Monats- und Jahresabonnemente ohne Angabe von Personendaten und ohne Mehrkosten bezogen werden können sollen, während für alle weiteren Fahrausweise und Kombiangebote eine Ermittlung der Personendaten legitim ist, so auch bei den oben erwähnten Fahrausweisen im Falle einer Rabattierung. Der Kanton Basel-Stadt erachtet die Formulierung im Art. 19 Abs. 1^{bis}VE-PBG als zu starr. Preisvorteile für «Mengenrabatte», persönliche Abonnemente oder für eine nachträgliche «Best-Price»-Abrechnung sollen zulässig sein. Der Kanton Basel-Stadt verweist auf den Erläuterungsbericht Kap. 1.2.7 letzter Absatz. Die Formulierung im Gesetzestext soll so angepasst werden, dass sie den Spielraum aus den Erläuterungen aufnimmt.

Andere Teilnehmende vorwiegend aus der öV-Branche (ZH, AG, VBZ, VBG, SZU, VZO, ZSG, SBW, öV-Verbünde, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, its-ch, ZSG) sehen es als **unrealistisch** an, dass anonymes Reisen völlig diskriminierungsfrei möglich sein wird. Gewisse Vorteile, (z.B. Rabatt-Angebote) werden bekannte Fahrgäste gegenüber anonym Reisenden immer haben. Die Bestimmung scheint daher aus dieser Sicht praktisch nicht umsetzbar. Der tnw fügt als Beispiel hinzu, dass im tnw-Verbundgebiet die Abonnemente durch die öffentliche Hand für ansässige Personen gezielt vergünstigt werden, was auf anonymer Basis nicht möglich wäre.



Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden

Vereinzelte wird die Ansicht vertreten (SGB, SEV, Grüne), dass sich Nutzende jederzeit und bei allen Angeboten ohne Preisgabe ihrer Daten über hindernisfreies Reisen informieren und Tickets kaufen können müssen. Dieses Prinzip ist für alle Anbieter und Vermittler gesetzlich zu verankern. IGÖV Ostschweiz betont die nicht-digitalen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden. Die Nutzung beziehungsweise die Verweigerung von digitalen Angeboten ist altersunabhängig. Es ist wichtig, dass der Zugang zu den Produkten nicht nur digital, sondern auch analog verbindlich gewährleistet ist.

Keine Ausweitung auf privatwirtschaftliche Mobilitätsanbieter

Für economiesuisse, USIC, asut und hotelleriesuisse handelt es sich bei dieser Vorlage um politische Vorgaben an staatsnahe Unternehmen in einem regulierten Markt. Daher darf die Pflicht nicht auf weitere privatwirtschaftliche Mobilitätsanbieter übertragen werden. MaaS Global vertritt die Ansicht, dass die Anforderungen nicht für multimodale Apps gelten soll, da bei einem digitalen Angebot die Erstellung eines anonymisierten Tickets schwer vorstellbar ist.

Zugriff auf Informationen

Aus Sicht der Strassenverbände bedeutet diskriminierungsfrei, dass auch Dritte Zugriff auf sämtliche Informationen der öV-Branche (z.B. Art und Zeit, Verspätungsmeldung, Zugsausfälle, Sonderzüge) haben und die Kundenbearbeitung ihrer Kunden selber vornehmen können (FRS, ASTAG, TCS, VFAS).



Frage 5d): Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

43 Teilnehmende haben weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes geäussert. Ihre Anliegen beziehen sich auf die Kontrolle und Sanktionen im Rahmen des Datenschutzes, den Umgang mit personenbezogenen Daten, die Regelung im PBG sowie die Revision des Datenschutzgesetzes.

Kontrolle und Sanktionen

Die KöV und die Kantone SO, LU, FR, NW, ZG, SG, OW, AG, VD sowie der VVL verlangen, dass die Datenverarbeitung und –Nutzung der Anbieter durch ein geeignetes Organ überwacht und rechtswidriges Verhalten (z.B. Datenmissbrauch) mit Sanktionen bestraft wird. Dem FRC ist es wichtig, dass der Eidgenössische Datenschutzbeauftragte regelmässig konsultiert wird und die Rückmeldungen verbindlich gelten, wenn Probleme festgestellt werden.

Umgang mit personenbezogenen Daten

Der Kanton Schwyz äussert Bedenken über die Herangehensweise der Vorlage. Die Vorlage soll nicht versuchen, die in Zukunft miteinander kompatiblen Systeme sicher zu machen, sondern vielmehr die von den entsprechenden Datenbearbeitungen betroffenen Personen umfassend vor unberechtigter Datenbearbeitung schützen. Er hält zudem ausdrücklich fest, dass nicht immer mehr Daten der Bürgerinnen und Bürger bearbeitet werden sollen. Bei der Bereitstellung von Mobilitätsdaten kommt den Gemeinden und Kantonen als Urheber oder Besitzer dieser Daten eine entscheidende gestalterische Rolle zu. Deshalb müssen die Gemeinden und Kantone auch in einem geeigneten Mass miteinbezogen werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht auf Vorrat hin bearbeitet werden, weil man sie in Zukunft vielleicht für einen bestimmten noch unabsehbaren Zweck brauchen könnte.

Der SP und Pro Bahn ist es wichtig, dass durch die geplanten Änderungen im PBG das Datenschutzniveau der Kundinnen und Kunden gegenüber dem geltenden Recht nicht gesenkt wird. Zudem ist der Schutz von besonders schützenswerten Personendaten wichtig. Der SGB und der SEV fordern ein Verbot der kommerziellen Nutzung von personenbezogenen Daten ausserhalb des Zwecks der Mobilitätsdienstleistungen sowie der privaten Gewinnabschöpfung bei der zweckmässigen Nutzung von personenbezogenen Nutzerdaten. Der Kanton Waadt betont, dass der Zugang zur Nova-Plattform für Dritte ausschliesslich zu Verkaufszwecken zu nutzen ist. Weitere Daten dürfen Dritten nicht zugänglich sein. AGILE.CH fordert den Austausch der Daten so auszugestalten, dass der Datenschutz insbesondere für Menschen mit Behinderung jederzeit gewährleistet ist. Die Daten über den medizinischen Gesundheitszustand müssen von Daten über persönliche Bedürfnisse für den Transport klar getrennt werden.

Spezialgesetzliche Regelung im PBG

Der Kanton Schaffhausen erachtet eine vertiefte Prüfung notwendig - bezüglich der Grundzüge der zulässigen Datenbearbeitung und darüber, ob die Rechte der betroffenen Personen spezialgesetzlich im PBG geregelt werden müssen. Teile der öV-Branche finden es angezeigt, den Datenschutz im Rahmen einer umfassenden Regulierung der multimodalen Mobilität vertieft zu überprüfen und allfälligen gesetzgeberischen Handlungsbedarf zu evaluieren. Im Vorfeld einer allfälligen gesetzlichen Regelung zur multimodalen Mobilität mit einer Öffnung der Vertriebsinfrastrukturen sollte daher eine Datenschutzfolgeabschätzung durchgeführt werden und deren Ergebnis in die Gesetzgebung einfließen (SZU, VZO, ZSG, öV-Verbände, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero).

Regelung Datennutzung

Der VBZ empfiehlt, auch die technischen Fragen der Datennutzung bei der multimodalen Mobilität zu regeln, namentlich deren Standardisierung, Abgreifbarkeit und Maschinenlesbarkeit (Automatisie-



rung). Zum Schutz der Personendaten sollen zwei getrennte Datenstämme (personenbezogenen Daten und nicht personenbezogene Daten) vorgegeben werden. Von Anfang an soll klar sein, welche Daten open data sind und welche nicht.

Die SBB und die zb sind der Ansicht, dass die Anpassung von Art. 19 VE-PBG auch zu einer Änderung von Art. 16a EBG führen muss.

Revision Datenschutzgesetz

FER und Privatim verweisen auf die laufende Revision des Datenschutzgesetzes. Im Zuge der Anpassungen des Datenschutzrechts auf europäischer Ebene wird der Datenschutz in der Schweiz, insbesondere auch die Individualrechte der betroffenen Personen, gestärkt. Die Vorlage ist derzeit bei den Eidgenössischen Räten hängig. Die Diskussion einer Systemänderung für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs wird deshalb als verfrüht erachtet.

Gleichbehandlung aller Mobilitätsanbieter

Die IGÖV Ostschweiz verlangt, dass beim Thema Datenschutz für alle Anbieter die gleichen Regeln gelten.



3.5. Fragen zu den Auswirkungen in der Umsetzung

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

73 Teilnehmende haben die Vorlage im Hinblick auf die Auswirkungen in der Umsetzung beurteilt.

Auswirkungen noch nicht klar – weitere Abklärungen nötig

Die KöV und weitere Kantone (SZ, SO, LU, FR, NW, ZG, SG), erachten die Vorlage für nicht ausreichend reif, die Auswirkungen in der Umsetzung somit nicht abschliessend beurteilbar und vertreten die Ansicht, dass noch Grundlagenarbeiten im Sinne der Massnahmenpläne erforderlich sind. Dem Kanton Waadt stellen sich Fragen zu den Konsequenzen der Öffnung für die Transportunternehmen und sieht die Durchführung einer Pilotphase als eine Möglichkeit an, diese zu eruieren. Aus Sicht der CVP und transfair sind die Chancen und Risiken, bzw. wer bei der Öffnung der Vertriebssysteme profitiert und wer die Lasten trägt, besser aufzuzeigen. MaaS Global fordert ebenfalls weitere Konkretisierungen. USIC hält fest, dass die Vernehmlassungsvorlage insgesamt eine Lösung vorschlägt, die auf den Schweizer Markt zugeschnitten ist und dass die fehlende klare Abgrenzung zwischen Privatisierung und Liberalisierung die Regulierung privatwirtschaftlicher und staatsnaher Leistungsträger erschwert. USIC, der SGV, die economiesuisse, hotelleriesuisse und asut fordern eine umfassende Regulierungsfolgeabschätzung.

Schwierigkeiten und fehlende Voraussetzungen für multimodale Mobilitätsangebote

Die SOB geht davon aus, dass die Vorlage in der jetzigen Form, insbesondere im Bereich des öV und der Kantone auf Widerstand stösst, sich die Umsetzung dadurch verzögert und sich dadurch der Einfluss von Schweizer Mobilitätsanbietern auf die Gestaltung künftiger intermodaler Mobilitätsangebote massiv reduzieren wird. FAIRTIQ weist darauf hin, dass schon die Ankündigung einer möglichen Liberalisierung des Vertriebs die öV-Branche dazu veranlasst hat, die Provision im Direkten Verkehr vollständig abzuschaffen und kommt in Analyse möglicher Folgeszenarien dieses Entscheides zum Schluss, dass eine Monopolbildung im Vertrieb von Tickets des direkten Verkehrs und möglicherweise auch von Verbundtickets wahrscheinlich ist. Dies würde den zurzeit laufenden Wettbewerb abklemmen und würde in einem Bereich, der technologisch noch sehr viel Potential für die Zunahme des Kundennutzens hat, weitere Fortschritte unwahrscheinlich machen, was es zu verhindern gilt. Its-ch sieht die Herausforderungen in der raschen Umsetzung, bei gleichzeitigem Sicherstellen der Diskriminierungsfreiheit, der Finanzierung von Anpassungen an den zentralen Vertriebssystemen und bei der Umsetzung des anonymen Reisens. ASTAG, FRS, VFAS und TCS sind für eine schnelle Umsetzung, wobei das UVEK resp. das BAV den Lead übernehmen soll und Dritte unbedingt miteinbezogen werden sollen. Die KöV sowie die Kantone SO, LU, FR, SG, GR, SZ, NW, ZG finden hingegen, dass eine Verzögerung der Vorlage in Kauf genommen werden kann, wenn die Transportunternehmen die Öffnung der NOVA-Plattform sicherstellen. Der VFAS fordert eine möglichst schlanke und unkomplizierte Lösung, so dass die Attraktivität für private Anbieter gewährleistet ist und ein Mehrwert für Markt und Konsumenten entsteht. Zb, RhB, SBB, TVDK schreiben, dass die Konkretisierung der vorgesehenen Gesetzesbestimmungen im Rahmen einer Branchenregelung einfach realisiert werden könnte, da die Branche bereits über die nötigen Beschluss- und Umsetzungsorgane, wie VöV oder ch-direct verfügt. Der Schweizerische Seniorenrat ist für eine etappenweise Einführung. Der Kanton Zürich und verschiedene Teilnehmende aus der öV-Branche (VBZ, VBG, SBW, VZO, SZU, öV-Verbünde, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) sind der Ansicht, dass das Ziel der multimodalen Mobilität durch die Vorlage nicht erreicht werden kann, da sich die Vorlage einseitig auf die Öffnung des öV-Vertriebs konzentriert. Eine Grundvoraussetzung zur gewinnbringenden Umsetzung sehen sie in der zeitgleichen Öffnung der Vertriebsinfrastrukturen aller Mobilitätsanbieter.



Neue Angebote / Gesamtverkehrssystem

Die Kantone Schaffhausen, Appenzell Ausserrhoden, Graubünden, Uri und Glarus gehen davon aus, dass die Vorlage auf grosses Interesse stossen wird und neue Angebote auf den Markt kommen werden. Auch der Kanton Bern teilt diese Ansicht, erwartet aber wenig Wirkung von der Unterstützung des Aufbaus von Daten- und Vertriebsinfrastrukturen. Der SVI sieht nachfrageseitig ein hohes Potenzial in der Vorlage, insbesondere zur Verbesserung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des öV, zum Brechen von Verkehrsspitzen durch Verlagerung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel, zur Entlastung von Verkehrsträgern sowie zugunsten eines effizienteren und erschlosseneren Netzes. Die VBZ geht davon aus, dass durch die Öffnung der öV-Vertriebssysteme mehr Innovationen im Bereich von multimodalen Angeboten zu erwarten sind und sich damit gleichzeitig die Nutzung der öV-Vertriebsinfrastruktur durch Dritte erhöht, was zu einem Mehraufwand und erhöhter Komplexität in Bezug auf die Rollenverteilung und Kostenteilung bei den KTU führt. Der SVI weist darauf hin, dass die Bestrebungen des Bundes zu einer höheren generellen Nachfrage führen werden, was Auswirkungen auf die gesamte Verkehrsinfrastruktur haben dürfte, indem Strasse und Schiene stärker belastet werden und höhere Kosten und ein erhöhter Energieverbrauch entstehen. Hier sind der Gesetzgeber und die Infrastruktureigentümer und –betreiber aufgefordert, entsprechend entgegen zu wirken. Die LITRA merkt an, dass bedacht werden muss, welcher Anteil der Wertschöpfung bei welchen Marktteilnehmern verbleibt und genau festgelegt werden muss, wer in welchem Rahmen zur Finanzierung und zum Betreiben der im öV allgemein zugänglichen Kundeninformations- und Vertriebsinfrastruktur beiträgt. Der Kanton Basel-Stadt rechnet kurzfristig nicht mit einer markanten Marktausweitung, da Dritte über den öV-Ticketteil kaum etwas verdienen können, weil die Anpassung der Provisionsregelung durch die Branche dies verhindern wird. Er geht aber davon aus, dass sich mittelfristig eine multimodale Plattform entwickeln wird, extern oder branchenintern. Ob die öV-Branche gemeinsam einsteigt oder einzelne öV-Unternehmen diesen Markt bearbeiten werden, ist seiner Ansicht noch offen. Die öV-Branche wäre aber prädestiniert, eine zentrale Rolle zu spielen. Der Kanton Genf erwartet nur wenig Auswirkungen, da sich die Regelung nur auf die öV-Unternehmen bezieht, diese im anvisierten Thema bereits fortgeschritten sind und über die nötigen Strukturen verfügen, um die Rahmenbedingungen zu definieren. Er sieht die Vorlage nur als Katalysator zur Zurverfügungstellung der Daten des öV. Er beurteilt den vorliegenden Entwurf für zu eingeschränkt und erachtet es für wichtig, rasch die weiteren Mobilitätsanbieter einzubeziehen, um die Reziprozität sicherzustellen. Die öV-Branche (VZO, PostAuto, VBG, VZO, SZU, öV-Verbände, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) befürchtet, dass Fehlanreize bei der Mobilitätsnutzung entstehen könnten, wenn sich die Mobilitätsvermittler auf Dienstleistungen mit möglichst hohen Margen fokussieren, die den politischen Verkehrszielen zuwiderlaufen.

Entwicklung von multimodalen Mobilitätsplattformen unter Beteiligung aller Mobilitätsanbieter braucht Zeit

Verschiedene Kantone, wie Tessin, Obwalden, Appenzell Innerhoden oder Aargau sowie FER erachten eine rasche Umsetzung bzw. Konkretisierung der öV-Vertriebsöffnung über Branchenregelungen für sinnvoll und vergleichsweise einfach realisierbar, während sich die Öffnung der Daten- und Vertriebssysteme von öV-externen Mobilitätsanbietern deutlich schwieriger gestalten und mehr Zeit beanspruchen wird. Auch der Kanton Thurgau ist der Ansicht, dass die verordnete Öffnung der Daten- und Vertriebssysteme von öV-externen Mobilitätsanbietern anspruchsvoll wird, hinsichtlich der Gleichbehandlung der öV-Unternehmen aber unabdingbar ist. Der SSV weist daraufhin, dass die Vorlage auf der Voraussetzung basiert, dass alle ihre eigenen Angebote in den Angebotspool einbringen. Ob sich multimodale Mobilitätsplattformen entwickeln werden, wird sich weisen. Andernfalls ist eine Anpassung der Regulierung in Betracht zu ziehen.



Randregionen / Randzeiten / Service Public

Pro Bahn erachtet die Vorlage als einen Ausbau des Service Publics, wobei auch Berggebiete besser erschlossen werden können, da je einfacher der Zugang zum öV ausgestaltet ist, desto höher auch die Auslastung der Verkehrsmittel sein wird, woraus eine Kostensenkung durch Mehreinnahmen resultiert. Der Kanton Bern sieht einen steigenden Druck auf den herkömmlichen öV-Vertrieb mit einer Kostenoptimierung zu Lasten von Randregionen und wenig technikaffinen Kundengruppen voraus. Offen ist für den Kanton Bern und den Kanton Neuenburg, inwieweit multimodale Mobilitätsdienstleistungen in Randregionen und zu Randzeiten die Erschliessung verbessern werden und erachten auch Szenarien, wie den Rückgang der öV-Nachfrage und Kostensteigerungen für realistisch. Auch der Kanton Wallis geht davon aus, dass einerseits zum Nachteil der Kundinnen und Kunden und der Randregionen ein gewisser Druck auf die traditionellen Transportunternehmen im Fern- und Regionalverkehr für Kostenoptimierungen entstehen könnte, andererseits jedoch durch multimodale Angebote neues Potential und Alternativen zu den aktuellen Angeboten in den Randregionen, mit Verbesserungen zu Spitzen- und Randzeiten, resultieren könnten. Der VCS befürchtet eine Schwächung des Service Publics, da die Gefahr besteht, dass sich langfristig private Mobilitätsanbieter im Verkehrsmarkt durchsetzen werden und den öV-Unternehmen eine schwächere Rolle zukommt sowie sich eine Verwischung der Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr abzeichnet. Postauto weist darauf hin, dass gerade in Randregionen, zu Randzeiten oder in Nischenmärkten (z.B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen) für private Unternehmen keine betriebswirtschaftlichen Anreize bestehen, um neue multimodale Angebote zu erbringen, weshalb es hier zusätzliche Massnahmen braucht im Sinne einer Grundversorgung z.B. on Demand öV. Einige fordern Potential und Auswirkungen von multimodalen Angeboten in Randregionen und zu Randzeiten nochmals zu analysieren, da es in der Regel für private Anbieter nicht attraktiv ist (RhB, TVDK).

Umwelt

Für den VCS ist klar, dass Nachhaltigkeitsziele nur durch eine klare Führungsrolle der öffentlichen Hand erreicht werden können. Pro Bahn ist der Ansicht, dass in den multimodalen Mobilitätsangeboten keine emissionsstarken Diesel-/Benzin-/SUV- Sharing-Fahrzeuge angeboten werden sollen.

Kundinnen und Kunden

Die SP und Pro Bahn erachten allenfalls sinkende Ticketpreise zu Gunsten der Kundinnen und Kunden für vorteilhaft.

Daten

Für den Kanton Jura und PostAuto, RhB, TVDK und VöV hängt der Erfolg von multimodalen Angeboten mit der Datenqualität der Vermittler und den technischen Möglichkeiten beim Datenaustausch zusammen. Die Investitionen in diesem Bereich sind entscheidend für den Erfolg des Projekts.



3.6. Weitere Bemerkungen

Frage 7a): Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Nachfolgend werden nur noch jene Inputs aufgeführt, die in keinem direkten Zusammenhang mit den vorangehenden Fragen stehen. Bemerkungen mit direktem Zusammenhang zu konkret im Rahmen der Fragen 1 – 6 behandelten Themen werden bei den jeweiligen Fragen aufgeführt.

Wettbewerbs- und Kartellrecht

Die KöV sowie die Kantone SO, LU, FR, NW, ZG, SG, SZ merken an, dass in der Vorlage geklärt werden muss, wie die Branchenregelungen zum Wettbewerbs- und Kartellrecht stehen.

Auswirkungen

Der Kanton Zürich sowie Teile der öV-Branche (SZU, ZSG, VBG, SBW, VZO, öV-Verbünde, ZVV, TVDK, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero) finden die Inhalte insgesamt unausgewogen und potenziellen Risiken wird nicht genug Rechnung getragen. Ihnen fehlen in der Vorlage klare verkehrspolitische Zielsetzungen und Stossrichtungen. TransReno fordert angesichts der Bedeutung der multimodalen Mobilität, mehr Planungszeit und eine stärkere Einbindung der betroffenen Stakeholder.

Wirtschaftsfreiheit

Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich dafür ein, dass da wo private Akteure bereits geeignete multimodale Möglichkeiten schaffen, kein hoheitlicher Eingriff erfolgen sollte. Weiter beantragt der Kanton Basel-Landschaft eine Ergänzung des Art. 23a VE-PBG, welcher die Mobilitätsanbieter verpflichtet, das ganze öV-Sortiment anzubieten. Dies aus dem Grund, da das Risiko besteht, dass ein etablierter Mobilitätsanbieter Angebote eines Tarifverbunds oder eines Unternehmens von seiner Plattform ausschliesst, um Druck auf die von den Unternehmen festgelegten Tarife auszuüben. Der Kanton Basel-Landschaft fügt an, dass zur Zielerreichung der Vorlage eine Angebotsorientierung statt einer Nachfrageorientierung im Interesse der öffentlichen Hand sein kann.

Die SVP beantragt, den Art. 9 Abs. 2 Bst. b im VE-PBG zu streichen. Denn wenn vom Bund konzessionierte Verkehrsangebote preislich nicht mithalten können, dürfen neue private Anbieter vom Gesetz nicht ausgebremst werden.

Die SBB bemerkt, dass der Konkurrenzschutz einer Konzession für die Erbringung der Transportdienstleistungen greift. Der Vertrieb als ein nachgelagertes Geschäft kann jedoch wettbewerbsrechtlich ausgestaltet sein. Als Beispiel nennt die SBB kantonale Gebäudeversicherungen, welche nicht gezwungen sind, ihre Leistungen über private Versicherungen mitvertreiben zu lassen, obwohl letztere ein grosses Interesse an einer Gesamtlösung für den Kunden haben.

Über weist in Bezug auf die subventionsrechtliche Prüfung daraufhin, dass es sich bei den Anbietern von MaaS um private Unternehmen handelt, die unter Umständen nicht an öffentlichen Börsen kotiert sind und entsprechende Regelungen in Bezug auf die Offenlegung interner Daten und Dokumente haben.

Kosten für den Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur

Die Strassenverbände meinen, dass für den Verkauf von öV-Angeboten keine Marge/Provision erhoben werden sollte, in dem Fall jedoch der Zugang zur Nova-Plattform kostenfrei sein muss, da ein Kostenbeitrag nicht mit Einnahmen gedeckt werden kann. Dies im Unterschied zu den öV-Transportunternehmen, die in jedem Fall Einnahmen für die Leistungserstellung erhalten (u. a. ASTAG, FRS, TCS).



FER vermerkt, dass das Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur gemäss Bericht zu berechnen ist und der Aufsichtsbehörde mitgeteilt werden soll.

Terminologische Anmerkungen

Terminologische Anmerkungen wurden zur Umbenennung von Transportunternehmen in Unternehmen gemacht, was als nicht zweckmässig angesehen wird und bezüglich der Wichtigkeit der konsequenten Verwendung der Begriffe Mobilitätsanbieter und Mobilitätsvermittler (SSV).



Frage 7b): Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nachfolgend werden nur noch jene Inputs aufgeführt, die in keinem direkten Zusammenhang mit den vorangehenden Fragen stehen. Bemerkungen mit direktem Zusammenhang zu konkret im Rahmen der Fragen 1 – 6 behandelten Themen werden bei den jeweiligen Fragen aufgeführt.

Chancen und Risiken sind weiter zu vertiefen

Rund die Hälfte der Stellungnahmen merkt an, dass in der Auseinandersetzung mit den Chancen und Risiken viele Fragen offengeblieben sind, insbesondere bezüglich der **Auswirkungen auf Modalsplit, öV-Nachfrage und öV-Unternehmen**, bzw. entsprechenden Kostensteigerungen auch bei der öffentlichen Hand (KöV, SO, LU, FR, NW, ZG, TI, SG, NE, AG, VS, UR, OW, SH, SZ, AR, GR, GL, BE, GE, zb, RhB, ZVB, VZO, SBB, TVDK, TransReno, VöV, VCS).

Im Weiteren fehlt rund einem Viertel der Teilnehmenden in der Vorlage eine Art **«Notbremse»** für den Fall einer für das öV-System nachteiligen Entwicklung (NE, UR, OW, SH, AG, AR, ZH, VBZ, VBG, TransN, SBW, VZO, SZU, öV-Verbünde, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG).

Die KöV sowie die Kantone SO, LU, FR, NW, ZG, SZ, GR schreiben, dass die Vorlage eine Entwicklung jedoch keine Steuerung ermöglicht.

Die Kantone Neuenburg, Uri, Obwalden, Schaffhausen, Glarus sowie Aargau kritisieren, dass kaum abschätzbar ist, ob multimodale Angebote zu einer Optimierung der Versorgung in den **Randregionen bzw. zu Randzeiten** beitragen und in jedem Fall eine effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur fördern. Der Kanton Obwalden bemerkt, dass es ein Minimalangebot an multimodalen Mobilitätsdienstleistungen im ländlichen Raum braucht. Dies hat sich bereits im öffentlichen Verkehr gezeigt, der aufgrund des Netzgedankens auch defizitäre Linien sicherstellen kann. Ein entsprechendes Minimalangebot ist auch bei einer zukünftigen Revision zu berücksichtigen. Potentielle Einsparungen im Gesamtangebot dürfen aus Sicht des Kantons Obwalden nicht zu einer Reduktion des heutigen Angebotsniveaus im ländlichen Raum führen.

Vereinzelt (WEKO, SGV, KöV, SO, LU, NW, FR, ZG, SG, SZ, BE, AG) wird gefordert, zu erläutern, wie hoch die **kritische Schwelle** an beteiligten Mobilitätsanbietern und Nutzenden sein muss, damit sich Investitionen lohnen, wie gross die Zahl der interessierten Mobilitätsvermittler ist und ob ein ausreichendes Kundenbedürfnis besteht. Der Kanton Bern bemerkt, dass die weiteren Mobilitätsanbieter wenig bekannt sind und nicht bekannt ist, ob ein ausreichendes Kundenbedürfnis oder ein Interesse von Mobilitätsvermittlern an multimodalen Angeboten besteht und ortet damit ein Ungleichgewicht bei den Mobilitätsanbietern. FAIRTIQ führt aus, dass die öV-Unternehmen die **Provisionierung abschaffen**. Dieses Szenario und dessen Folgen scheinen im Gesetzesvorschlag nicht beachtet worden sein und es ist daher notwendig, kurzfristig gegen die Folgen vorzugehen.



Wettbewerbsrechtliche Anliegen

Die WEKO führt aus, dass in der Vorlage nicht a priori von einem verstärkten Wettbewerb im Bereich der multimodalen Mobilität auszugehen ist. Es sei mit der Möglichkeit von Missbräuchen, marktbeherrschender Stellungen, Wettbewerbsabreden und Unternehmenszusammenschlüssen zu rechnen und sie weist auf die Frage der Anwendbarkeit des Kartellgesetzes hin.

Für den Kanton Basel-Stadt ist unklar, ob der vorgeschlagene Art. 23a VE-PBG ausreicht, um den indirekten Zugang von Dritten via eine Vereinbarung mit einem öV-Unternehmen zu verhindern. Der Kanton Basel-Stadt würde einen expliziten Ausschluss eines solchen Zugangs zumindest in den Erläuterungen begrüssen, damit die Zulassungsbedingungen und Verpflichtungen gemäss Art. 23a VE-PBG nicht umgangen werden können.

Die SOB fordert, dass die öV-Branche zur Weiterentwicklung der NOVA-Nutzungsbestimmungen und des NEM veranlasst werden soll. Mittels einer raschen Umsetzung wird das Risiko einer ungewollten Hegemonisierung durch grosse Internet- oder Mobilitätskonzernen reduziert.

Fokus ausweiten

Vereinzelt wird angemerkt, der Vorgang des Zahlungsverkehrs und der Zahlungsabwicklung sei zu wenig einbezogen (UR).

Der Kanton Zürich sowie verschiedene Teilnehmende aus der öV-Branche (VBZ, VBG, SZU, ZSG, SBW, VZO, öV-Verbünde, ZVV, engadin mobil, BeoAbo, tnw, A-Welle, Libero, ZSG) finden, dass eine Vorlage zur multimodalen Mobilität sich mit sämtlichen Mobilitätsanbietern befassen muss. Mit dem eingeschlagenen Weg über eine Änderung des PBG hat der Bund dies ausgeschlossen. Eine Regelung zur multimodalen Mobilität darf sich zudem nicht nur auf Aspekte des Vertriebs beschränken. Die Vorlage setzt sich nicht mit den möglichen Folgen der multimodalen Mobilität bzw. der Öffnung der öV-Vertriebsinfrastruktur in Bezug auf die Kundendaten auseinander. Der Kanton Waadt ist der Ansicht, dass die Bedingungen für den Zugang und die Nutzung von Daten, die durch die öffentliche Hand oder durch subventionierte Unternehmen erhoben, erstellt oder gespeichert werden, im Rahmen einer öffentlichen Datenpolitik geregelt werden sollten, da diese Daten in einer digitalen Gesellschaft eine neue Form von Infrastruktur (patrimoine) darstellen.

Andere fordern, dass die Aufgaben und Pflichten des Service Public und von privaten Anbietern in einem multimodalen Verkehrssystem, die Rollen und Zuständigkeiten von Bund und Kantonen in Bezug auf die Governance von Verkehr und Daten zu klären sind und Kantone, Städte und Gemeinden in die Umsetzung der multimodalen Mobilität miteinzubeziehen sind (KöV, SO, LU, NW, FR, ZG, SG, SZ, VCS).

Zu wenig berücksichtigt wurden aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft die Mindestanforderungen für den Vertrieb. Eine tiefere Einstiegshürde für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und der multimodalen Angebote erachtet der Kanton Basel-Landschaft mitunter als Erfolgsfaktor. Entsprechend soll ein ausgewähltes Sortiment ohne Vorkenntnisse und ohne Angaben von Personalien an jeder (digitalen) Vertriebsstelle erworben werden können. Der VöV und TRAVYS finden, dass der Thematik Zugang zum Vertrieb von aussenstehenden, nicht öV Mobilitätsanbieter nicht genügend Rechnung getragen wird. MaaS Global findet, dass die Vorlage dem BAV weitreichendere Kontroll- und Handlungsmöglichkeiten verleihen soll. Das Gesetz sieht zudem keine Fristen für die Öffnung von Fahrscheinen und Daten für öffentliche Verkehrsmittel an Drittanbieter vor. Weiter fordert MaaS Global, dass das Gesetz sämtliche Verkehrsbetreiber verpflichten soll ihre Systeme zu öffnen. Gewisse Teilnehmende wünschen sich eine Koordination mit bereits vorhandenen Mobile-Apps, beispielsweise eine Integration von bestehenden Kombiangeboten wie Park + Ride (UR, SGV, economiesuisse, ASTAG, FRS, hotelleriesuisse, asut).



Inclusion Handicap hält fest, dass die Interessen der Behinderten, wie beispielsweise der allgemeine Zugang, auch in der multimodalen Mobilität zu berücksichtigen ist. AGILE.CH fordert, dass auch Behindertenfahrdienste miteinbezogen werden und stellt den Antrag, dass der Art. 9 Abs. 2 VE-PBG mit dem Behindertengleichstellungsgesetz ergänzt werden soll. Weiter weist AGILE.CH auf die Grundsätze des Disability Mainstreamings hin, welche bei der Ausgestaltung der multimodalen Mobilität zu beachten sind. Diese Grundsätze binden die Anbieter daran, ihre Dienstleistungen hindernisfrei zugänglich anzubieten. Dadurch soll verhindert werden, dass ein Anbieter speziell für Menschen mit Behinderung zuständig ist. Nur so können die Angebote durchgängig diskriminierungsfrei sein und ein Wettbewerb gefördert werden. Bezüglich der Preisgestaltungsfreiheit beantragt AGILE.CH folgende Ergänzung des Art. 23a Abs. 4 VE-PBG: Sie sind in ihrer Preisgestaltung frei. Diese darf jedoch nicht diskriminierend sein. Vergünstigungen für Reisende mit Behinderungen sind ohne Zuschlag zu gewähren.

Vereinzelt (JU, BS, BL, SAB, MaaS Global) wird gefordert, den grenzüberquerenden Verkehr zu berücksichtigen. HKBB und TPG fehlt die Berücksichtigung des Verkehrsträgers Luft.

Umwelt, Technologien und Innovationen

Vereinzelt wird gefordert, dass eine umweltspezifische Vorgabe für die Anbieter aufgenommen wird, ihre Angebote möglichst umweltfreundlich, nachhaltig und auf dem neusten Stand der Technik zu entwickeln (SP, BL, SSR, VCS, Pro Bahn).

Economiesuisse, asut und hotelleriesuisse finden die Regelungen bezüglich den Technologien in der Vorlage zu spezifisch. Eine gesetzliche Verankerung der Nova Plattform wäre problematisch, da so Pfadabhängigkeiten geschaffen werden. Die Vorlage soll eine dynamische Sichtweise einnehmen und offene Schnittstellen fördern und dadurch verschiedene Formen des Informationsaustausches ermöglichen. Auch der SGV schreibt, dass die Vorlage rechtlich technologieneutral sein soll. Die entsprechenden Grundlagedaten sind kostenneutral bzw. maximal zu kostendeckenden Preisen anzubieten.

Der VBZ und PostAuto erachten es als unverzichtbar, dass der Bund darauf hinwirkt, die Rahmenbedingungen für die Innovationstätigkeit von KTU weiterzuentwickeln. Der aktuelle Leistungsauftrag von konzessionierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs umfasst das traditionelle Geschäft und wirkt sich hinderlich auf Aktivitäten für neue Produkte und Dienstleistungen aus. Weiter ist darüber nachzudenken, ob Mobilitätsangebote ausserhalb des klassischen konzessionierten öffentlichen Verkehrs in das öV-Tarifsysteem eingebunden werden soll. Gerade Randregionen werden aus wirtschaftlicher Sicht nicht attraktiv sein für Private und entsprechend vom öV erschlossen. Um den öV in diesen Regionen effizienter und nachfrageorientierter zu gestalten, bedarf es einer Anpassung der Pflichten im PBG und im BehiG.

Zusammenarbeit mit Kantonen und KTU

TPG ist der Ansicht, dass der Bund sich zur Umsetzung seines generellen Ziels über gezielte Subventionen oder via Sponsoring von Pilotprojekten auf die städtischen KTU stützen könnte. TPG und TL haben erste Erfahrungen mit MaaS gesammelt und sind sehr interessiert, diese Zusammenarbeit mit den Kantonen fortzusetzen. Ein Modell eines Public-Private-Partnerships (PPP) mit internationalen Unternehmen könnte eine effektive Form der Zusammenarbeit zugunsten einer sinnvollen Mobilität sein. Einerseits mit internationaler Vernetzung und Zugang zu fortschrittlicheren Technologien und andererseits einer territorialen Verankerung mit echter Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren. Dies würde es den beteiligten Haushalten erlauben einen besseren «return of investment» zu erzielen. Sie hätten es nicht mehr nötig in ein eigenes Fahrzeug zu investieren und würden von den spektakulären technologischen Fortschritten im Sinne von Smart City profitieren. Weiter sollten angesichts der grossen finanziellen Möglichkeiten der Webgiganten (GAFAM, géant du web) von Beginn an globale



Rechtsinstrumente eingeführt werden. Ausserdem wurden die fiskalen und sozialen Aspekte nicht einbezogen, insbesondere bzgl. der «Uberisation» der Arbeitsplätze in der Branche und der Unterstellung der Angebote unter die Schweizer Fiskalität.



Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

Abkürzung	Absender
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs/ Conférence des directeurs cantonaux des transports publics / Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
CVP	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
FDP.Die Liberalen	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali



SP	SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
Grüne	Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES
Dachverbände	
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete/ Groupement Suisse pour les régions de montagne /Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SSV	Schweizerischer Städteverband / Union des villes suisses / Unione delle città svizzere
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse	Economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Branche des öffentlichen Verkehrs	
5.	Nach PBG abgegoltenen Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiare di indennità secondo la LTV
PostAuto	PostAuto Schweiz AG/ CarPostal Suisse / AutoPostale Svizzera
RhB	Rhätische Bahn AG
SBW	Stadtbus Winterthur
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG/ Chemins de fer fédéraux suisses / Ferrovie Federali Svizzere
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
TPF	Transports publics fribourgeois Trafic SA
TPG	Transports publics genevois
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
TransN	Transports Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
STI	Verkehrsbetriebe STI AG
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG



zb	Zentralbahn AG
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG
6.	Verbünde Schweiz / Communautés tarifaires suisses / Comunità tariffale svizzeri
Onde Verte	Communauté tarifaire neuchâteloise
engadin mobil	engadin mobil
Libero	Libero-Tarifverbund
öV-Verbünde	öV-Verbünde Schweiz / Communautés tarifaires suisses / ct-svizzere
A-Welle	Tarifverbund A-Welle
BeoAbo	Tarifverbund Berner Oberland
TVDK	Tarifverbund Davos Klosters
TransReno	TransReno Tarifgemeinschaft von Landquart bis Rhäzüns
tnw	Tarifverbund Nordwestschweiz
VVL	Verkehrsverbund Luzern
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
7.	Organisationen der öV-Branche
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr / Service d'information pour les transports publics / Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
VöV	Verband öffentlicher Verkehr / Union des transports publics / Unione dei trasporti pubblici
ch-direct	Direkter Verkehr Schweiz / Service direct suisse / Servizio diretto svizzero
Organisationen	
7.	Organisationen / organisations / organizzazioni
asut	Schweizerischer Verband der Telekommunikation / Association Suisse des Télécommunications / Associazione svizzera delle telecomunicazioni / Swiss Telecommunications Association
MaaS Alliance	Mobility as a Service Alliance
FAIRTIQ	FAIRTIQ
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRC	Fédération romande des consommateurs
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals / Syndicat du personnel des transports / Sindacato del personale dei trasporti
HKBB	Handelskammer beider Basel
Inclusion Handicap	Dachverband der Behindertenorganisation Schweiz / Association faitière des organisation Suisse de personnes handicapées / Associazione mantello svizzera delle organizzazioni di persone con disabilità
IGöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr / Communauté d'intérêts pour les transports publics / Comunità d'interesse per i trasporti pubblici
its-ch	intelligent transport systems switzerland
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz / Pro Rail Suisse / Pro Bahn Svizzera



SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten / Association suisse des ingenieurs et experts en transports / Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband / Association Suisse des Transports routiers
SSR	Schweizerischer Seniorenrat / Conseil suisse des aînés / Consiglio svizzero degli anziani
SchweizMobil	SchweizMobil / SuisseMobile / SvizzeraMobile
FRS	strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs / Routesuisse Fédération routière suisse / stradasvizzera Federazione stradale svizzera
Swisscom	Swisscom AG
TCS	Touring Club der Schweiz / Touring Club Suisse / Touring Club Svizzero
Uber	Uber
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz / Association transports et environnement / Associazione traffico e ambiente
WEKO	Wettbewerbskommission / Commission de la concurrence / Commissione della concorrenza
9.	Nicht angefragte Organisationen
Centre Patronal	Centre Patronal Schweiz / Centre Patronal Suisse / Centre Patronale Svizzera
AGILE.CH	Die Organisationen von Menschen mit Behinderungen / Organisations de personnes avec handicap / Organizzazioni di persone con handicap
hotelleriesuisse	hotelleriesuisse Swiss Hotel Association
SLV	Schweizerischer Leasingverband / Association Suisse des Sociétés de Leasing / Associazione Svizzera delle Società di Leasing
Privatim	Konferenz der schweizerischen Datenschutzbeauftragten / Conférence des Préposées suisses à la protection des données / Conferenza degli incaricati svizzeri per la protezione dei dati
transfair	transfair
IGöV Ostschweiz	Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
USIC	Schweizerische Vereinigung beratender Ingenieurunternehmungen / Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils / Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'ingegneria / Swiss Association of Consulting Engineers
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz / Association suisse du commerce automobile indépendant / Associazione svizzera die commercianti di veicoli indipendenti / swiss associations of independent vehicle traders
MaaS Global	MaaS Global
Railgate	Railgate



Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

Zielsetzungen

- 1) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Gesetzesbestimmungen

- 2a) Sind Sie einverstanden mit der Zielsetzung des neuen Artikels?
- 2b) Sind Sie mit den Grundsätzen Nichtdiskriminierung, Transparenz, Kostentragung für den Zugang zu Daten und Vertrieb einverstanden?
- 2c) 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?

Kontrollierter Zugang zum öV-Vertrieb?

- 3) 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?

Rahmenbedingungen

- 3.1a) Erachten Sie die Governance (Wer regelt was in welchem Prozess? Wer überwacht?) für den Zugang zum öV-Vertriebsmarkt als zweckmässig?
- 3.1b) Erachten Sie es als zweckmässig, die Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben in erster Linie der öV-Branche zu überlassen?
- 3.1c) Erachten Sie die SKE (zukünftig RailCom) als geeignetes Marktaufsichtsorgan?

Zugang zum öV-Vertrieb/Vertriebsinfrastruktur

- 3.2a) Erachten Sie die Zugangsvoraussetzungen (Meldepflicht und Niederlassung in CH) für den Verkauf von öV-Tickets angemessen?
- 3.2b) Sind Ihrer Ansicht nach die Rechte und Pflichten für den Verkauf von öV-Tickets zwischen öV-Unternehmen und Mobilitätsvermittlern ausgewogen?
- 3.2c) Ist es gerechtfertigt, dass auf Gesetzesstufe keine Verpflichtung der öV-Unternehmen aufgenommen wird, sämtliche Sortimente für den Verkauf durch Dritte zugänglich zu machen?



- 3.2d) Ist es zweckmässig, dass Mobilitätsvermittler den öV-Unternehmen zwar den regulären Preis für die öV-Tickets bezahlen, ihren Kunden gegenüber aber eine Preisgestaltungsfreiheit haben?

Öffnung Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter

- 4a) Sind Sie mit dem längerfristigen Ziel, dass alle Mobilitätsanbieter ihre Vertriebssysteme öffnen sollen, einverstanden?
- 4b) Würden Sie es begrüßen, wenn auch die weiteren Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV gesetzlich zur Öffnung ihrer Vertriebssysteme verpflichtet würden?

Anpassung zur Datenbearbeitung durch öV-Unternehmen

- 5a) 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?
- 5b) Halten Sie die Schutzinteressen der Reisenden bezüglich ihrer Personendaten mit der Vorlage für ausreichend gewährleistet?
- 5c) Welche konkreten Vorstellungen haben Sie bezüglich der diskriminierungsfreien Angebote, welche die öV-Unternehmen für das Reisen mit bzw. ohne Angaben von Personendaten vorsehen müssen?
- 5d) Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

Auswirkungen in der Umsetzung

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

Weitere Bemerkungen

- 7a) Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?
- 7b) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?