



Bern, 7. Dezember 2018

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

**Erläuternder Bericht
zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Vorentwurf und erläuternder Bericht Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

Übersicht

Mit der Digitalisierung lassen sich unterschiedliche Verkehrsmittel wie Taxi, öffentlicher Verkehr, Auto oder Velo- und Fussverkehr einfacher und gezielter kombinieren. Durch individuell auf die Bedürfnisse der Kundschaft zugeschnittene, vernetzte Mobilitätsangebote kann das Gesamtverkehrssystem optimaler genutzt werden. Der Bund fördert die Entwicklung dieser sogenannten Multimodalität im Verkehrsbereich. Er wirkt darauf hin, dass die nötigen Daten besser verfügbar und austauschbar und die Vertriebssysteme zugänglich sind. Der öffentliche Verkehr soll als Schlüsselement in multimodale Mobilitätsdienstleistungen eingebunden werden. Um heutige Hemmnisse in der Entwicklung von innovativen Angeboten zu beseitigen, wird Mobilitätsvermittlern ausserhalb des öV unter bestimmten Rahmenbedingungen der Zugang zum öV-Ticketvertrieb gewährt.

Ausgangslage

Über Apps und andere elektronische Plattformen kann Mobilität von A nach B künftig massgeschneidert angeboten werden; abhängig von Zeitbudget, Verkehrslage, Wetter, Zahlungsbereitschaft und weiteren Bedürfnissen. Kundinnen und Kunden können diese Angebote über verschiedene Verkehrsmittel hinweg mit einem Klick reservieren und bezahlen. Die Angebote umfassen Reisen von A nach B mit verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodale Mobilitätsketten) oder Guthabepakete, die mehrere Verkehrsmittel kombinieren (z.B. Taxi-/Sharing-Kontingente, öV-Abonnemente). Dadurch wird die vernetzte Mobilität flexibler, einfacher und günstiger. Gleichzeitig kann die Infrastruktur effizienter genutzt werden. Die heutige Rechtsordnung trägt dieser Entwicklung hin zur multimodalen Mobilität – der kombinierten Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums – noch nicht Rechnung. Die Einbindung des öffentlichen Verkehrs (öV) in solche Mobilitätsangebote ist derzeit nur sehr eingeschränkt auf Basis von einzelvertraglichen Lösungen zwischen öV-Unternehmen und Dritten möglich.

Inhalt der Vorlage

Das Personenbeförderungsgesetz wird den aktuellen Bedürfnissen der multimodalen Mobilität angepasst. Der Bund will die Entwicklung multimodaler Mobilitätsdienstleistungen, die mindestens ein öV-Angebot beinhalten, unterstützen. Er will den vielfältigen potentiellen Nutzen für das Gesamtverkehrssystem ausschöpfen. Die Vorlage eröffnet den Akteuren im Umfeld der Mobilität neue Möglichkeiten. Dazu sollen die Verfügbarkeit und der Austausch von relevanten Daten sowie die Zugänglichkeit von Vertriebssystemen verbessert werden. Der Bund wirkt hierzu koordinierend, sensibilisierend und informierend und kann – sofern sich dies als nötig und zweckmässig erweist – gezielt die Entwicklung und den Betrieb von Daten- und Vertriebsinfrastrukturen unterstützen. Die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, Transparenz und Kostentragung sind von zentraler Bedeutung.

Die Vorlage regelt die Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs zu weiteren Mobilitätsanbietern und Dienstleistern. Damit der öV als Schlüsselement in multimodale Mobilitätsangebote eingebunden werden kann, sollen auch öV-externe Mobilitätsvermittler unter festgelegten Rahmenbedingungen öV-Tickets verkaufen dürfen. Dazu müssen sie über eine Niederlassung oder einen Sitz in der Schweiz verfügen und sich registrieren lassen. Sie erhalten damit den kontrollierten Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur und zu den nötigen Vertriebsdaten. Die Rechte und Pflichten für den Zugang zum öV-Vertrieb werden im Grundsatz im Personenbeförderungsgesetz festgelegt. Die Konkretisierung erfolgt über allgemeingültige öV-Branchenregelungen, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt. Für die Marktaufsicht ist die bestehende unabhängige Kommission für den Eisenbahnverkehr zuständig (heute SKE, künftig RailCom gemäss Bundesbeschluss vom 28.9.2018 zur Vorlage Organisation der Bahninfrastruktur, OBI). Sie entscheidet bei Konflikten zwischen externen Mobilitätsvermittlern und öV-Branche bezüglich der konkreten Zugangsbedingungen.

Mit dieser Vorlage werden zudem die Bestimmungen zur Datenbearbeitung durch öV-Unternehmen angepasst und eine einheitliche Regelung für alle Unternehmen und deren Tätigkeiten geschaffen. Damit werden im Bereich der Personenbeförderung innovative Geschäftsmodelle möglich, insbesondere im Bereich multimodaler Mobilität und moderner Distributionssysteme im öV. Dem Datenschutzbedürfnis der Reisenden wird dabei weiterhin Rechnung getragen und es wird sichergestellt, dass es auch in Zukunft für Reisende möglich sein wird, ein Billett zu kaufen, ohne dazu Personendaten angeben zu müssen.

Inhaltsverzeichnis

Übersicht	2
1 Grundzüge der Vorlage	4
1.1 Ausgangslage	4
1.1.1 Aktuelle Rahmenbedingungen	4
1.1.2 Stossrichtungen des Bundesrates	8
1.1.3 Ziele der Vorlage	8
1.2 Die beantragte Neuregelung	9
1.2.1 Neue Bestimmung zur multimodalen Mobilität	9
1.2.2 Zugang zum öV-Ticketvertrieb und Mechanismus zur Festlegung der Rahmenbedingungen (Governance)	10
1.2.3 Rechte und Pflichten beim kontrollierten Zugang zum Vertrieb von öV-Mobilitätsdienstleistungen	11
1.2.4 Zugang zu Vertriebsdaten und Vertriebsinfrastruktur	13
1.2.5 Ausblick: Zugang zum Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV	13
1.2.6 Verwandte Bereiche	14
1.2.7 Weitere Regelungen	15
1.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung	15
1.4 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen	16
1.5 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht	17
1.5.1 Regelungen/Erfahrungen im europäischen Ausland – Schlussfolgerungen	17
1.5.2 EU-Recht	17
1.6 Umsetzung	17
1.6.1 Voraussichtliche Regelungen auf Verordnungsebene	17
1.6.2 Abgrenzung zu weiteren öV-Branchenregelungen	18
1.7 Erledigung parlamentarischer Vorstösse	18
2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln	18
2.1 Personenbeförderungsgesetz vom 2. März 2018	18
2.2 Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957	21
3 Auswirkungen	21
3.1 Auswirkungen auf den Bund	21
3.1.1 Finanzielle Auswirkungen	21
3.1.2 Personelle Auswirkungen	21
3.1.3 Andere Auswirkungen	21
3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	22
3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	22
3.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft	22
3.5 Auswirkungen auf die Umwelt	22
3.6 Andere Auswirkungen	22
4 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu Strategien des Bundesrates	23
4.1 Verhältnis zur Legislaturplanung	23
4.2 Verhältnis zu Strategien des Bundesrates	23
5 Rechtliche Aspekte	23
5.1 Verfassungsmässigkeit	23
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	23
5.3 Erlassform	23
5.4 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen	23
5.5 Datenschutz	23
Glossar	24

Vorentwurf und erläuternder Bericht

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

- 1 Grundzüge der Vorlage
- 1.1 Ausgangslage
- 1.1.1 Aktuelle Rahmenbedingungen

Die Digitalisierung verändert die Mobilität

Neue Technologien, Geschäftsmodelle, Dienstleistungen und die Sharing Economy verändern unser tägliches Leben - und damit auch unser Mobilitätsverhalten. Wer reisen will, wünscht einfach zugängliche, komfortable, zuverlässige, schnelle und preiswerte Mobilitätsangebote. Neue Angebote wie Car-, Scooter-, Bike- oder Ridesharing und der gut ausgebaute öV führen dazu, dass immer mehr Menschen verschiedene Verkehrsmittel nutzen, ohne diese zu besitzen.

Dank der Möglichkeiten der Digitalisierung können Mobilitätsangebote zudem einfacher vernetzt werden. Bisher vermittelten Taxis, Vermieter von Fahrzeugen oder der öV ihre Angebote über eigene Kanäle. Es blieb der Kundschaft überlassen, wie sie diese Angebote für die persönliche Reise sinnvoll kombiniert. Auch Reservation und Bezahlung musste für jeden Anbieter separat vorgenommen werden.

In Zukunft können sich die Kunden einfacher über die Angebote verschiedener Verkehrsmittel informieren, diese vergleichen und kombinieren - je nach Zeitbudget, Verkehrslage, Wetter, Zahlungsbereitschaft oder weiteren individuellen Bedürfnissen. Zusammen mit der Buchung und der Abrechnung entstehen so multimodale Mobilitätsangebote. Der Kunde kann seine Reise mit einem Klick reservieren und bezahlen, unabhängig von den verwendeten Verkehrsmitteln. Multimodale Mobilitätsdienstleistungen beinhalten das Reisen innerhalb eines bestimmten Zeitraums unter Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Sie können also eine Reise von A nach B mit verschiedenen Verkehrsmitteln beinhalten (auch als intermodale Mobilität bezeichnet) oder im Sinne von «Mobility as a Service» Guthabepakete von mehreren Verkehrsmitteln kombinieren (z.B. Taxi-/Sharing-Kontingente, öV-Abonnemente).

Ob in den Städten, den Agglomerationen, auf dem Land oder in Randregionen - mit den zahlreichen Möglichkeiten der digitalen Welt lassen sich künftig die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung gezielter befriedigen. Die Zugangsschwellen zu neuen Angeboten oder zur Benutzung des öV sinken. Die Grenzen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr verwischen zunehmend - eine Entwicklung, welche automatisierte Fahrzeuge in Zukunft weiter verstärken könnten. Die öffentliche Hand soll diesen Wandel aktiv begleiten und so weit als nötig mitgestalten. Damit kann sie gewünschte Effekte gezielt stärken und unerwünschte lindern.

Es gibt neue Akteure im Mobilitätsmarkt

Mit der Digitalisierung wächst die Zahl der Akteure im Markt der Mobilitätsdienstleistungen. Zu jenen Anbietern, die als sog. Beförderer physische Transporte durchführen (z.B. öV-Unternehmen oder Taxis) oder als Betreiber eine Infrastruktur oder Fahrzeuge besitzen und zur Verfügung stellen (z.B. Mobility) gesellen sich immer mehr auch Vermittler, die Mobilität nicht selber anbieten, sondern entsprechende Angebote vermitteln und teilweise auch kombinieren (z.B. Whim, moovel).

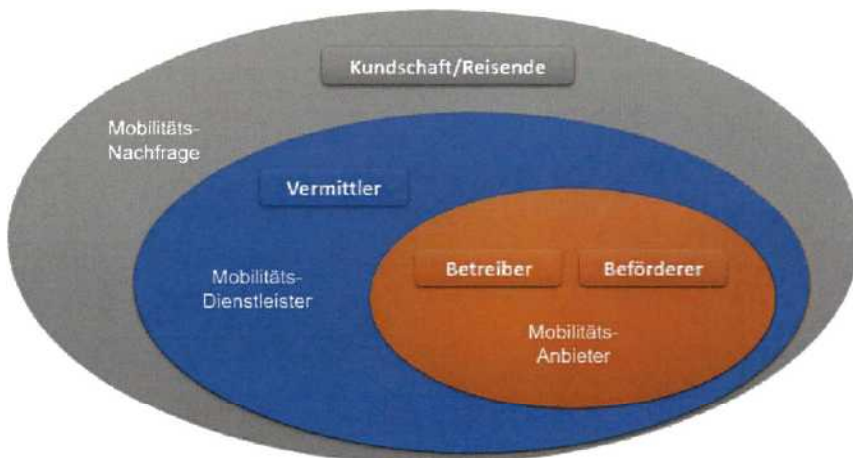


Abbildung 1: Akteure im Mobilitätsmarkt (Quelle: BAV 2018)

Mit diesen multimodalen Mobilitätsvermittlern ist eine neue Kategorie von Unternehmen entstanden. Ihre Dienstleistungen basieren auf digitalen Geschäftsmodellen zur Information, Reservation und Buchung/Bezahlung von Mobilitäts- und weiteren Angeboten (z.B. über Apps). Dienstleistungen unter Einbezug verschiedener Verkehrsmittel und Verkehrsmodi sind heute bereits Realität. Ihre Verbreitung wird aber durch mangelnde Datenverfügbarkeit und durch isolierte Vertriebssysteme gehemmt.



Abbildung 2: Aktuelle Mobilitätsangebote in der Schweiz - künftig zunehmende Vernetzung (Quelle: in Anlehnung an its-ch 2018)

Der potentielle Nutzen für Kundschaft, Mobilitätssystem, Gesellschaft und Wirtschaft ist zu realisieren

Die Vernetzung von Angeboten zu multimodalen Mobilitätsdienstleistungen bietet vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten:

- Individuellen Kundennutzen steigern: Dank neuen Services von Apps und Plattformen können Wege und Reisen künftig massgeschneidert vernetzt werden - je nach Ziel, Zeitbudget, Verkehrslage, Wetter, Preis- und Umweltbewusstsein. Gebucht und bezahlt wird "mit einem Klick". Individualisierte Angebote - von Tür-zu-Tür und aus einer Hand - erleichtern das Reisen. Zudem lässt sich im Störfall rasch eine alternative Route finden. Vernetzte Mobilität wird so einfach und komfortabel wie das eigene Fahrzeug.
- Verkehrsinfrastrukturen und Fahrzeuge effizienter nutzen: Wer weiss, wann, wo zu welchen Kosten Platz im öV oder Kapazität auf der Strasse oder bei weiteren Mobilitätsanbietern vorhanden ist, passt sein Mobilitätsverhalten an, um Zeit, Geld und Nerven zu sparen. Damit kann ein Beitrag geleistet werden, um Verkehrsspitzen zu glätten und Besetzungsgrade zu erhöhen und so Kapazitätsgengpässe auf Strassen und Schienen zu entschärfen. Gemeinsam genutzte Fahrzeuge sind ein Hebel für Mobilitätsdienstleistungen und volkswirtschaftlich effizient. Sie brauchen weniger Raum, haben geringere Standzeiten und belasten die Infrastruktur weniger. Gesamthaft leistet diese Entwicklung einen Beitrag zur Verringerung der Kosten für den Ausbau und Unterhalt der Infrastrukturen, was wiederum die Budgets der öffentlichen Hand entlastet.
- Stellung des öV stärken und sichern: Der öV ist in der Regel ein wesentlicher Bestandteil multimodaler Mobilitätsangebote. Eine bessere Vernetzung mit weiteren Verkehrsmitteln sichert und erhöht die öV-Nachfrage und verbessert die Auslastung über den Tagesverlauf. Mit einfach zugänglichen multimodalen Dienstleistungen wird die Einstiegshürde zur Nutzung des öV gesenkt und dessen Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt.
- Natürliche Ressourcen schonen und Energieeffizienz steigern: Die Stärkung von öV, Fuss- und Veloverkehr sowie ein höherer Auslastungsgrad der Infrastrukturen und Privatfahrzeuge schonen die natürlichen Ressourcen und leisten einen Beitrag zur Energieeffizienz. CO₂-Emissionen, Energie- und Landverbrauch durch Verkehrsmittel und -infrastrukturen nehmen ab.
- Mobilitätsversorgung in Randregionen / zu Randzeiten optimieren: Durch flexible, bei Bedarf individuell abrufbare Angebote (on demand), kann die Qualität der Grundversorgung in weniger gut erschlossenen Regionen oder zu Randzeiten kostengünstig optimiert werden.
- Fuss- und Veloverkehr stärken: Eine bessere Information und einfachere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln erhöht den Anteil an zu Fuss oder per Velo zurückgelegten Strecken.
- Innovationen stärken: Der einfachere Zugang zu Daten der Mobilitätsanbieter und offene Vertriebssysteme fördern die Weiterentwicklung von Mobilitätsdienstleistungen, den Wettbewerb sowie Innovationen, z.B. beim Vertrieb.
- Die Schweiz im internationalen Mobilitätsmarkt einbinden: Durch multimodale Mobilität können grenzüberschreitende Mobilitätsketten einfacher zusammengestellt und als Paket angeboten werden. Dadurch werden die Schweizer Transportangebote international besser eingebettet, die internationale Mobilität mit nahtlosen Reisewegen vereinfacht und neue Märkte erschlossen.
- Ein Umfeld für neue Akteure / Start-Ups aufbauen: Im Rahmen eines neuen Business-Ökosystems für Mobilitätsdienstleistungen entwickeln innovative Schweizer Unternehmen Lösungen, die nicht nur national, sondern auch international Potential haben. Auf Basis der guten Verkehrs- und IT-Infrastrukturen der Schweiz wird neue nachhaltige Wertschöpfung generiert.

Die EU und verschiedene europäische Länder passen ihre Rahmenbedingungen an

Auf internationaler Ebene genießt die Nutzung des Potentials von multimodalen Mobilitätslösungen Priorität. Die EU verfolgt das Ziel einer multimodalen, nahtlosen Tür-zu-Tür-Mobilität. Dazu soll ein intelligentes Verkehrssystem mit multimodalen Informationen und Online-Buchungsmöglichkeiten aufgebaut werden.¹ Grundlage ist eine Richtlinie zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Strassenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern aus dem Jahr 2010². Darin werden als vorrangige Massnahmen u.a. EU-weite Reise-Informationsdienste sowie EU-weite Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste definiert. Die Richtlinie wurde im Jahre 2017 mit der delegierten Verordnung «Multimodale Reiseinformationsdienste»³ erweitert. Diese sieht den schrittweisen Zugang zu den Reiseinformationen für öV, MIV und alle weiteren Mobilitätsanbieter vor. Statische und dynamische Daten sollen schrittweise und in standardisierter Form über nationale Zugangspunkte (National Access Points, NAP) zugänglich gemacht werden. Die Richtlinie verpflichtet die Staaten nicht, solche Systeme einzuführen. Tun sie dies aber, müssen sie den vorgegebenen Standards folgen. Für die Umsetzung hat die EU einen Leitfaden entwickelt. Ab 2023 soll jedes Land insbesondere für Strassen- und öV-Informationen einen NAP bereitstellen. Die Europäische Kommission hat u.a. für die Eisenbahnunternehmen Mindestvorschriften und einen Zeitplan festgelegt. Erzielen die Unternehmen bis 2022 keine wesentlichen Fortschritte, soll reguliert werden.

Finnland verfolgt mit seinen Bestrebungen bezüglich «Mobility as a Service» (MaaS) einen liberaleren Ansatz. Im Juli 2018 ist eine entsprechende Revision der Transportgesetzgebung in Kraft getreten.⁴ Ihr Fokus liegt auf der Bereitstellung von Mobilitätsdaten und offenen Vertriebssystemen, um gute Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen. Zugleich ist der Personen-transport inkl. öV- und Taxidienstleistungen liberalisiert worden.

In Frankreich hat die Regierung im Juni 2018 das Vorhaben «libérer l'innovation au service des mobilités»⁵ lanciert, das auch Anpassungen der gesetzlichen Grundlagen beinhaltet. Das Programm soll Rahmenbedingungen schaffen, damit die Daten aller Mobilitätsanbieter zugänglich gemacht werden und die Vertriebssysteme jener Anbieter öffnen, die öffentliche Gelder erhalten.

Weitere Länder wie z.B. Österreich fördern multimodale Mobilität primär über den Weg der Sensibilisierung, der Koordination und der aktiven Unterstützung bei der Entwicklung von Anwendungen. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BVIT) finanziert u.a. die AustriaTech, ein gemeinwirtschaftlich orientiertes Unternehmen im Eigentum des Bundes, das seit Jahren öffentliche und private Anspruchsgruppen beim Transformationsprozess inhaltlich, technisch und organisatorisch unterstützt.

In Deutschland werden Massnahmen zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme ergriffen: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert die digitale Vernetzung von Verkehrsträgern mit 500 Mio. EUR. Städte, Gemeinden und Institutionen sollen dadurch ihre Verkehrssysteme effizienter und nachhaltiger gestalten können. Die Förderung ist Teil des «Sofortprogramms Saubere Luft 2017-20».⁶

Diese Beispiele reflektieren die aktuelle Situation im Jahr 2018. Angesichts des raschen Fortschritts ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren in diesem Bereich weitere Entwicklungsschritte folgen werden.

Alle Länder haben dabei ähnliche Grundsatzfragen wie z.B. die Rolle des Staats bei der Begleitung dieser Entwicklung zu beantworten. Die Antworten fallen aber sehr unterschiedlich aus. Auch die Schweiz ist gefordert, Lösungen zu finden, die ihre spezifischen Anforderungen berücksichtigen. Ein blosses Übertragen von Lösungen aus anderen Ländern würde zu kurz greifen. Dennoch ist es wichtig, die Entwicklung auf internationaler Ebene aktiv zu verfolgen und daraus Erkenntnisse für die Schweiz abzuleiten.

In der Schweiz gibt es eine lange Tradition verkehrsmittelübergreifender Zusammenarbeit

In der Schweiz wird bei der Bereitstellung aktueller Informationen zur Verkehrslage schon lange verkehrsmittelübergreifend zusammengearbeitet. ViaSuisse stützt sich - mit Beteiligung von SRG, SBB und TCS - als etabliertes Kompetenzzentrum für Verkehrsinformationen stark auf Daten des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und der Kantone.

Im öV profitieren die Kunden vom Direkten Verkehr, einem Zusammenschluss von rund 250 öV-Unternehmen. Zug, Bus, Seilbahnen, Tram oder Schiffe bilden ein integriertes, nahtloses System. Egal, wie viele verschiedene öV-Unternehmen die Reisenden befördern: Ein einziges Billett genügt. Auch Abonnemente wie das General- oder Halbtax-Abo decken, ausser wenigen touristischen Linien, praktisch das gesamte Schweizer öV-Netz ab. Davon profitieren nicht nur die Kunden, sondern auch die öV-Unternehmen als Teil eines nationalen Vertriebssystems. Mit dieser gesetzlich vorgeschriebenen Zusammenarbeit der öV-Unternehmen verfügt die Schweiz über eine einzigartige und wichtige Grundlage zur Umsetzung der multimodalen Mobilität. Auch beim gegenseitigen Austausch von Mobilitätsinformationen hat die öV-Branche langjährige Erfahrung, beispielsweise bei Kundeninformationssystemen. Mit Park&Ride-Anlagen oder Taxi- und Mobility-Standplätzen an Bahnhöfen bestehen heute zudem bereits verschiedene Elemente für multimodale Angebote.

Heute ist der Zugang zu Daten und Vertriebssystemen eingeschränkt, was multimodale Mobilität erschwert

Die Entwicklung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen mit digitalen Informations-, Reservations- oder Buchungssystemen über verschiedene Verkehrsmittel und Verkehrsmodi hinweg wird heute durch mangelnde Datenverfügbarkeit und isolierte Vertriebssysteme der verschiedenen Mobilitätsanbieter gehemmt.

Daten sind die Basis von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen. Um sie anzubieten braucht es eine minimale Datenbasis - ein sog. Kerndaten-Set. Es umfasst Geodaten, Betriebsdaten und Vertriebsdaten der Mobilitätsanbieter. Geodaten sind räumliche Daten für Routeninformationen und Standortangaben wie z.B. Schienen- und Strassennetz, Haltestellen oder Standplätze von Sharing Fahrzeugen. Unter Betriebsdaten werden zeitliche Daten für die Auskunft über die zu erwartende Reisezeit und Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten verstanden, z.B. Fahrpläne und Echtzeitdaten, Daten zur Strassenverkehrslage oder zu Baustellen, zur Verfügbarkeit

¹ Entschliessung des Europäischen Parlaments vom 7. Juli 2015 zur Bereitstellung multimodaler integrierter Fahr- und Flugscheinsysteme in Europa (2014/2244(INI)).

² Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Strassenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

³ Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste; ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1.

⁴ www.lvm.fi/act-on-transport-services.

⁵ www.ecologique-solidaire.gouv.fr/french-mobility.

⁶ www.bmvi.de/ > Themen > Digitales > Sofortprogramm Saubere Luft.

von Taxis und Sharing-Fahrzeugen. Vertriebsdaten sind Preis- und Sortimentsdaten, also Angaben zu Strecken, Zonen und Mobilitätsangeboten wie z.B. Billettpreise, Parkkosten oder Kosten pro km und Verkehrsmittel.

Viele Daten des Kerndaten-Sets sind heute zwar maschinenlesbar vorhanden, aber oft nicht flächendeckend und nicht in der notwendigen Qualität oder Form. Zudem sind die Daten häufig nicht allen Interessierten zugänglich. Grund dafür sind oft wirtschaftliche Eigeninteressen. Unternehmen, die Daten erheben oder veredeln, verhindern den freien Datenaustausch und verwerten die Daten zum Teil kommerziell. Teilweise versprechen sich Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil, wenn sie ihren Mitbewerbern ihre Daten vorenthalten. Auch die föderalen Strukturen der öffentlichen Hand und ihren unterschiedlichen Aufgaben, Zuständigkeiten, Ressourcen und Interessen erschweren einen übergreifenden Datenaustausch und eine Standardisierung der Datenqualität. Und schliesslich fehlen heute durchgängige Datenstandards, Schnittstellen und Architekturen für den Datenaustausch ebenso wie koordinierende Stellen mit den nötigen Ressourcen.

Für Nutzende intermodaler Mobilitätsketten ist es zentral, die gesamte spezifische Reiseoption «mit einem Klick» direkt reservieren, buchen und bezahlen zu können. Die aktuellen Rahmenbedingungen in der Schweiz erlauben das Anbieten einer solchen Dienstleistung jedoch oft nicht. Sowohl der öV, als auch die Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV, wie Taxi-, Sharing- oder Mietwagenfirmen, wickeln Buchung und Abrechnung meist über eigene, isolierte Kanäle ab. Für ein effizientes Gesamtmobilitätssystem mit einem multimodalen Angebot ist längerfristig eine Öffnung all dieser Vertriebssysteme erforderlich.

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs können heute nur eingeschränkt in Mobilitätsketten eingebunden werden

Mit dem etablierten System des Direkten Verkehrs im öV verfügt die Schweiz über ein Schlüsselement multimodaler Mobilitätsdienstleistungen, an welches weitere Mobilitätsangebote wie z.B. Sharing-Angebote für Autos oder Velos oder Taxis angebunden werden können.

Allerdings ist der Vertrieb von öV-Tickets heute den öV-Unternehmen und ihren individuellen Vertragspartnern vorbehalten und wird über eine eigens dafür entwickelte öV-Vertriebsinfrastruktur, die NOVA-Plattform, abgewickelt. Die öV-Unternehmen haben damit mehrere Rollen. Sie sind gleichzeitig Beförderer und Tarifeigner aber auch Vermittler, die ihre Tickets über eigene Kanäle an den Kunden verkaufen.

Andere Unternehmen können heute selber keine öV-Tickets verkaufen, sofern sie nicht über eine vertragliche Vereinbarung mit einem öV-Unternehmen verfügen (wie z.B. TCS mit der SOB). Und selbst in diesem Fall bleibt ihnen der direkte Zugriff auf die Vertriebsinfrastruktur NOVA verwehrt, da die Verkäufe über das entsprechende öV-Unternehmen abgewickelt werden. Diese einzelvertraglichen Vertriebsrechte entziehen sich dem Einfluss der öV-Branchengremien und der öffentlichen Hand. Es ist damit nicht ausgeschlossen, dass heute ein grosser Marktakteur über ein öV-Unternehmen Zugang zum Vertrieb von öV-Tickets erlangt und das Vertriebs- und Tarifgefüge im öV massgeblich beeinflussen könnte.

Neben dem aktuellen Vertriebsmonopol der öV-Unternehmen stellt auch das komplexe Sortiments- und Tarifsysteem eine Hürde für die Einbindung in multimodale Mobilitätsdienstleistungen dar. Der Kunde nimmt die heutigen öV-Angebote abgesehen von den Generalabonnementen als sehr fragmentiert wahr: Jedes öV-Unternehmen hat seine eigene App, die meist auf einen bestimmten Verkehrsmodus und/oder eine bestimmte Region zugeschnitten ist. Die mittlerweile sehr gross gewordene öV-Sortimentspalette verursacht einen nicht unerheblichen Anteil an den Vertriebskosten.

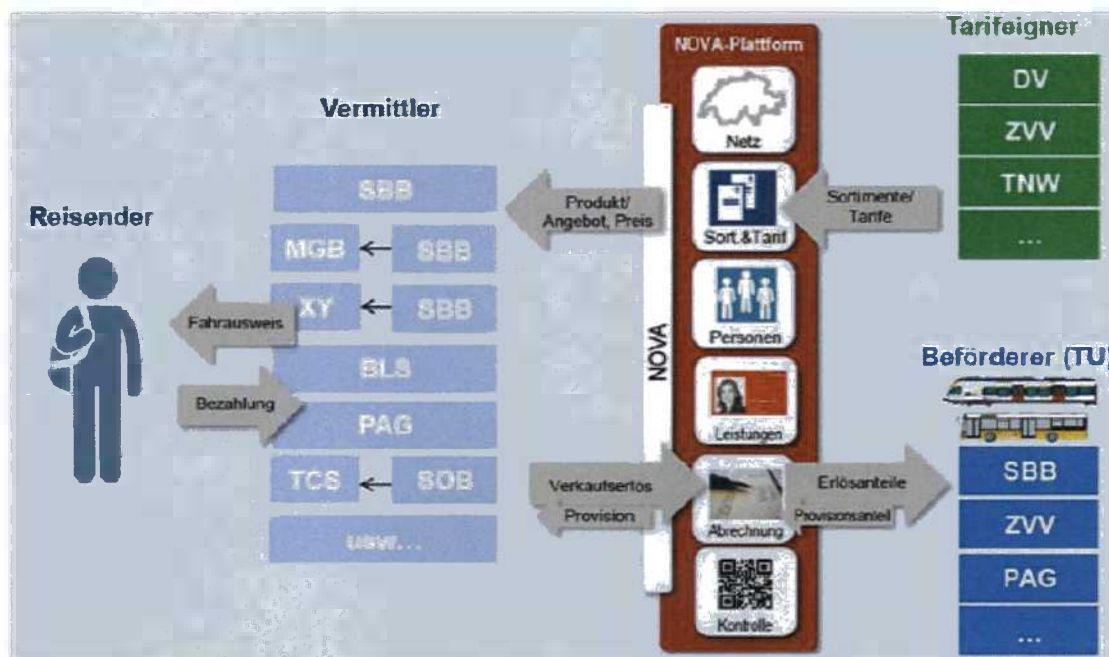


Abbildung 3: Heutige Situation beim Vertrieb von öV-Tickets (Quelle: ch-direct 2018)

Die öV-Unternehmen sind zwar im Bereich des Vertriebs innovativ. So haben sie u.a. mit Unterstützung der Privatwirtschaft Produkte entwickelt, die den Möglichkeiten der Digitalisierung Rechnung tragen. Als Beispiel können Systeme mit automatischer Preisfindung (APF) wie «fairtiq» oder «lezzgo» genannt werden. Erfahrungen aus anderen Branchen zeigen aber, dass im Kontext der Digitalisierung neue und erfolgreiche Ideen häufig von Akteuren entwickelt wurden, die nicht Teil des gewachsenen Systems sind und mit völlig neuen Ansätzen arbeiten. Eine Studie⁷ hat gezeigt, dass die klassischen Mobilitätsanbieter Kundenbedürfnisse oft zu langsam aufgreifen – insbesondere im Bereich der multimodalen Mobilität. Sie laufen damit Gefahr, den Anschluss an neue Mobili-

⁷ www.muenchner-kreis.de/ > Zukunftsstudien > 2017 Mobilität Erfüllung System.

tätsökosysteme zu verlieren. Um den künftigen Erwartungen der Gesellschaft zu entsprechen, sehen die Autoren des Forschungsberichts «Individualisierung des öV-Angebots» insbesondere die Stossrichtung «Innovation und Integration von neuen Mobilitätsangeboten in das klassische öV-Angebot». Die Öffnung des öV-Vertriebs wird als Chance für neue Geschäftsideen bezeichnet, welche die öV-Nutzung insgesamt attraktiver machen kann.⁸ Damit sich Akteure ausserhalb der öV-Branche für die Förderung der multimodalen Mobilität engagieren und den öV in ihre Mobilitätsketten einbinden, benötigen sie jedoch eine ausreichende Rechts- und damit Investitionssicherheit. Heute ist diese nicht gegeben. Ohne die Öffnung der öV-Vertriebssysteme liegt somit beträchtliches Innovationspotential für das Gesamtmobilitätssystem brach.

Um die Multimodalität im Verkehr effektiv zu fördern und die brachliegenden Potentiale abzuschöpfen muss die Situation hinsichtlich Datenverfügbarkeit und Zugang zu den Vertriebssystemen verbessert werden.

1.1.2 Stossrichtungen des Bundesrates

Bericht «Rahmenbedingungen der digitalen Wirtschaft» - Anfang 2017

Der Bundesrat hat am 11. Januar 2017 den Bericht «Rahmenbedingungen der digitalen Wirtschaft» verabschiedet.⁹ Darin beauftragte er das UVEK mit der Prüfung, in welchem Umfang der Bund den generellen Austausch von Mobilitätsdaten forcieren und insbesondere den kontrollierten Zugang zu den Reservations- und Vertriebssystemen ermöglichen soll, um nachhaltige und effiziente Mobilitätsketten zu fördern. Es war zu untersuchen, ob Rechtsgrundlagen angepasst werden müssen, damit die Chancen multimodaler Mobilitätsdienstleistungen genutzt und deren Risiken minimiert werden können.

Aussprache Multimodale Mobilitätsdienstleistungen - Daten und Vertrieb - Ende 2017

Der Bundesrat hat am 8. Dezember 2017 auf Basis einer Auslegeordnung eine Aussprache zum Thema multimodale Mobilität geführt und beschlossen, diese zu fördern und zu vereinfachen.¹⁰ Um die Entwicklung von neuen kundenfreundlichen Anwendungen zu unterstützen, hat er festgelegt, dass die notwendigen Daten verfügbar und der Vertrieb von Mobilitätsdienstleistungen zugänglich sein müssen. Weiter brauche es klare Rahmenbedingungen und damit Planungssicherheit zur Stimulation von Innovationen und Investitionen. Zu diesem Zweck hat der Bundesrat dem UVEK verschiedene Aufträge erteilt:

Ende 2017: Aufträge an das UVEK per Ende 2018

Im Bereich Daten ist dem Bundesrat ein Massnahmenplan vorzulegen. Dieser umfasst u.a. die folgenden Punkte:

- Förderung der Erhebung und der Zugänglichkeit des Kerndaten-Sets
- Förderung und Koordination der Entwicklung von Standards und Regeln für den Datenaustausch unter den Akteuren
- Prüfung und Bewertung von Varianten zur Festlegung und Überwachung der Rahmenbedingungen von Datenplattformen im Bereich der multimodalen Mobilität
- Ermittlung des Bedarfs und der Voraussetzungen für den Austausch von Daten automatisierter Fahrzeuge

Beim Vertrieb von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen wird eine stufenweise Öffnung der Vertriebssysteme der Mobilitätsanbieter angestrebt. Zu diesem Zweck ist dem Bundesrat erstens eine Vornehmlassungsvorlage zur kontrollierten Öffnung der öV-Vertriebssysteme vorzulegen, wobei allfällige Schritte der Branche zu berücksichtigen sind. Zweitens ist ein Massnahmenplan mit Anreizen zur Öffnung der Vertriebssysteme für weitere Mobilitätsanbieter ausserhalb des öVs zu entwickeln.

Des Weiteren unterstützt das UVEK Pilot-, Demonstrations- und Forschungsprojekte im Bereich der multimodalen Mobilität und bringt Ideen und Vorschläge für das Nationale Forschungsprogramm (NFP) zum digitalen Wandel ein.

1.1.3 Ziele der Vorlage

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen sind die Zukunft. Die Grundidee lautet «Eine Reise – eine Buchung». Die Digitalisierung ermöglicht es den Reisenden, unterschiedliche Verkehrsmittel wie Auto, Taxi, Sharing-Angebote, öV oder Velo- und Fussverkehr einfacher und gezielter als bisher zu kombinieren.

Die Vorlage verfolgt das Ziel, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems der Schweiz in allen Aspekten zu steigern. Zudem soll sichergestellt werden, dass die Schweiz im internationalen Vergleich den Anschluss an die digitale Zukunft der Mobilität nicht verliert. Um diese Ziele zu erreichen, wird die Entwicklung der multimodalen Mobilität gefördert: Die Stärken des öV werden weiterentwickelt und die rechtlichen Rahmenbedingungen für dessen Einbindung in multimodale Angebote festgelegt. Der öV soll das Rückgrat der multimodalen Mobilität bilden.

Die Chancen der guten Ausgangslage in der Schweiz für die multimodale Mobilität konsequent nutzen

- Die Schweiz verfügt über eine gute Infrastruktur und nimmt punkto Forschung und Ausbildung einen Spitzenplatz ein – eine sehr gute Basis, um von der Digitalisierung im Mobilitätsbereich profitieren zu können. Es bietet sich die Chance, im eigenen Markt Geschäftsmodelle entwickeln und etablieren zu können.
- Die Schweiz hat dank ihren Erfahrungen im öV (Direkter Verkehr) beste Voraussetzungen, um ein vernetztes Gesamtmobilitätssystem aufzubauen.
- Die starke Position des öV in der schweizerischen Mobilitätslandschaft bietet die Chance, neue Angebotspakete zu schnüren und damit Kunden zum Umstieg auf den öV zu bewegen.
- Bund, Kantone, Städte und Gemeinden nehmen eine wichtige gestaltende Rolle für die Förderung multimodaler Angebote ein.

⁸ www.bav.admin.ch/ > Aktuell > Berichte und Studien > Weitere Themen > SVI 2014/004, Individualisierung des ÖV-Angebots.

⁹ www.seco.admin.ch/ > Wirtschaftslage & Wirtschaftspolitik > Wirtschaftspolitik > Digitalisierung > Bericht «Rahmenbedingungen der digitalen Wirtschaft».

¹⁰ www.admin.ch/ > Dokumentation > Medienmitteilungen > Bundesrat will mit Öffnung von Daten- und Vertriebssystemen Mobilität weiter vereinfachen.

Die Rahmenbedingungen der Schweiz werden gezielt zugunsten von multimodalen Angeboten verbessert

Die Rahmenbedingungen des Bundes im Bereich des Bundesrechts zur Personenbeförderung werden gezielt auf die Weiterentwicklung von multimodalen Mobilitätsangeboten unter Einbezug des öV ausgerichtet und angepasst. Mittelfristig ist erstens die Zugänglichkeit zu den entsprechenden Sachdaten und Anwendungen aller Mobilitätsanbieter zu verbessern. Zweitens wird die Öffnung der Vertriebssysteme aller Mobilitätsanbieter angestrebt. Diese beiden Elemente sind wichtige Voraussetzungen für die Weiterentwicklung multimodaler Mobilität und damit für die Verbesserung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems.

Im Sinne dieser Zielsetzung soll der zu einem hohen Mass durch die öffentliche Hand finanzierte öV als Schlüsselement einfach in multimodale Angebote und Mobilitätsketten eingebunden werden können. Dazu soll Dritten unter klar definierten Rahmenbedingungen Zugang zum Vertrieb von öV-Angeboten gewährt werden. Dieser Zugang ist heute der öV-Branche vorbehalten. Mit einem geregelten Zugang für Dritte werden einerseits die berechtigten Interessen der öV-Branche gewahrt und andererseits für alle am Zugang interessierten Unternehmen gleichwertige und verlässliche Bedingungen geschaffen. Damit wird die für Investitionen von privaten Unternehmen in Innovationen erforderliche Rechts- und Investitionssicherheit gewährleistet. Es werden aber auch unkontrollierte Eingriffe in den öV-Ticketmarkt verhindert. Solche sind heute nicht ausgeschlossen, da individuelle Vertriebsvereinbarungen von öV-Unternehmen mit Dritten möglich sind, ohne dass die öV-Branche selbst oder die öffentliche Hand auf die Konditionen und Bedingungen in diesem Verträgen Einfluss nehmen können.

Mit einem kontrollierten Zugang zum öV-Vertriebsmarkt bleiben die Qualität der heutigen öV-Dienstleistungen und die Tarifhoheit der öV-Unternehmen gewährleistet: Sie legen die Tarife und damit die Preise ihrer Dienstleistungen fest. Die Einnahmen gemäss den Tarifen sind für das öV-System gesichert. Gleichzeitig können den technologischen Entwicklungen und neuen Kundenbedürfnissen Rechnung getragen und die internationale Entwicklung berücksichtigt werden. Schliesslich ergeben sich neue Möglichkeiten für die Schweizer Wirtschaft, innovative Geschäftsideen zu entwickeln.

Ergänzend zu dieser Vernehmlassungsvorlage verfolgen die Massnahmenpläne des UVEK zur multimodalen Mobilität («Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV») die Ziele der Verbesserung der Zugänglichkeit zu Sachdaten aller Mobilitätsanbieter sowie zu Vertriebssystemen der Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV vgl. Ziff. 1.2.5 und 1.2.6.

1.2 Die beantragte Neuregelung

In den letzten Jahren haben sich im Zuge der Digitalisierung die Nutzerbedürfnisse verändert und damit auch die Nachfrage nach multimodaler Mobilität verstärkt. Es ist klar zu erwarten, dass sich dieser Trend fortsetzen wird. Die heutige Rechtsordnung zur Personenbeförderung bildet diese Entwicklung allerdings noch nicht ab. Multimodale Mobilität hat nicht nur grosses Potential, sie birgt auch Risiken (vgl. dazu Ziff. 1.1). Es ist deshalb nötig und zweckmässig, die Rahmenbedingungen zu klären und im Personenbeförderungsgesetz festzuhalten. Der öffentliche Verkehr soll als Schlüsselement einfacher in multimodale Mobilitätsdienstleistungen eingebunden werden. Damit regelt diese Vorlage im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes die Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs zu weiteren Mobilitätsanbietern und Dienstleistungen, um damit die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu verbessern. Die Weiterentwicklung des öV in Richtung Multimodalität dient in erster Linie der verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung, um die Potentiale für Kundschaft, Mobilitätssystem, Gesellschaft und Wirtschaft auszuschöpfen. Das Mobilitätsdienstleistungsangebot soll insbesondere nachfrageorientiert sein, unter Ausschöpfung des Innovationspotentials optimiert werden und eine umweltschonende und ressourcen- und speziell energieeffiziente Mobilität unterstützen. Die Vorlage beseitigt Hemmnisse für Innovationen, eröffnet den Akteuren im Umfeld der Mobilität neue Möglichkeiten, schützt die Interessen des öffentlichen Verkehrs und gewährleistet damit die Beibehaltung eines qualitativ hochstehenden öV-Angebots.

Nachfolgend werden in Ziff. 1.2.1 die neue Bestimmung zu den Grundsätzen der Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität, in den Ziff. 1.2.2– 1.2.4 die Regelungen zum kontrollierten Zugang zum öV-Vertrieb, in Ziff. 1.2.5 ein Ausblick zum Zugang zum Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV und unter Ziff. 1.2.6 weitere mit der Thematik verwandte Bereiche dargestellt.

1.2.1 Neue Bestimmung zur multimodalen Mobilität

Eine neue Bestimmung regelt die Stossrichtungen, welche der Bund für die Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität durch das Ermöglichen einer einfachen Einbindung des öV verfolgt.

Im Bereich Daten wirkt der Bund darauf hin, dass die Verfügbarkeit und der Austausch der nötigen Sachdaten, insbesondere von Geodaten, Betriebsdaten, Sortiments- und Preisdaten, aller Mobilitätsanbieter verbessert wird. Er klärt dazu insbesondere im Rahmen der «Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV» des UVEK den Handlungsbedarf und die Rolle der öffentlichen Hand im Bereich Daten und Datenbereitstellung und koordiniert und sensibilisiert die Akteure. Sofern sich herausstellt, dass Handlungsbedarf seitens Bund gegeben ist, kann er soweit zweckmässig gezielt Dateninfrastrukturen unterstützen (Kann-Vorschrift). Dies kann erforderlich sein, wenn ersichtlich wird, dass aus privatwirtschaftlichem Interesse keine Lösungen entwickelt werden, die den Bedürfnissen zur Förderung multimodaler Mobilität gerecht werden. Es handelt sich dabei nicht um die Unterstützung der Entwicklung von Apps, sondern im Interesse eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems um objektive, unabhängige und langfristig verlässliche Basisdaten und Systeme im Sinne einer Basisinfrastruktur. Auf dieser Basis können die öV-Unternehmen und die Privatwirtschaft entsprechende kundenzentrierte Anwendungen (Apps und Services) erarbeiten. Dabei sind den Aspekten des Datenschutzes wie auch des Informationsschutzes und der Informationssicherheit gebührend Rechnung zu tragen.

Im Bereich des Vertriebs von Mobilitätsangeboten wirkt der Bund darauf hin, den Zugang zu den Vertriebsinfrastrukturen aller Mobilitätsanbieter zu verbessern. Nur so können Anbieter von vernetzten Mobilitätsdienstleistungen massgeschneiderte Angebotspakete schnüren, welche die Kundinnen und Kunden mit einem «Klick» buchen können. Der Bund prüft dazu auch Anreize zur Öffnung der Vertriebssysteme aller Mobilitätsanbieter. Gerade für kleinere Mobilitätsanbieter könnten Vertriebssysteme/-plattformen mit einfachen Anschlusslösungen die Hemmnisse senken, ihre Angebote in multimodale Dienstleistungen einzubinden. Falls sich diesbezüglich im Rahmen der «Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV» des UVEK

Handlungsbedarf seitens Bund ergibt, kann dieser, soweit zweckmässig, den Aufbau von entsprechenden Hintergrundsystemen, sog. Vertriebsinfrastrukturen, für den Vertrieb von Mobilitätsangeboten wie Taxis oder Sharing-Diensten unterstützen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn solche Systeme nicht durch die Privatwirtschaft entwickelt werden sollten. Der öV verfügt bereits über eine entsprechende Vertriebsinfrastruktur.

Für den Zugang zu Sachdaten und Vertriebsinfrastrukturen der öV-Unternehmen gelten die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, Transparenz und Kostentragung. Sie können dazu angemessene Nutzungsentgelte erheben.

1.2.2 Zugang zum öV-Ticketvertrieb und Mechanismus zur Festlegung der Rahmenbedingungen (Governance)

Der kontrollierte Zugang zum Vertrieb von öV-Tickets ist ein Schlüsselement zur Förderung der multimodalen Mobilität

Heute ist der Vertrieb von öV-Tickets den öV-Unternehmen vorbehalten. Die Einbindung von öV-Strecken in multi-/intermodale Mobilitätsangebote ist Dritten somit nur im Rahmen von Kooperationen mit öV-Unternehmen möglich. Die unter Ziff. 1.1 dargestellten Potentiale und Nutzen können unter diesen Rahmenbedingungen nicht ausgeschöpft werden.

Der Vertrieb von öV-Tickets soll deshalb – unter festgelegten Rahmenbedingungen – geöffnet werden, so dass auch Dritte ausserhalb der öV-Branche als sog. Mobilitätsvermittler auftreten und Tickets direkt an die Endkundinnen und -kunden verkaufen können. Solche Dritte können entweder Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen ausserhalb des öV sein wie z.B. Anbieter von Taxis, Sharing-Angeboten oder Parkplätzen. Oder es sind Unternehmen, die als sog. Vermittler Mobilität lediglich bündeln, indem sie für Kunden massgeschneiderte Mobilitätsangebote über mehrere Verkehrsmittel hinweg konzipieren, vermitteln und verkaufen. Mit diesem einheitlich geregelten Zugang wird ein wesentliches Hemmnis zur Entwicklung von multimodalen Angeboten mit Einbezug des öV abgebaut.

Die kontrollierte Öffnung des öV-Vertriebs zugunsten Dritter tangiert die Tarifhoheit der öV-Unternehmen nicht. Diese legen nach wie vor die Tarife und Sortimente fest. Der Bundesrat erwartet aber, dass die öV-Branche (Transportunternehmen, Verbände) im Rahmen der laufenden nationalen Tarif- und Distributionsprojekte die Möglichkeiten der Digitalisierung einbezieht und im Sinne der Förderung der multimodalen Mobilität berücksichtigt. Bei der Weiterentwicklung der Sortimente sollen Produkte entstehen, die den Möglichkeiten und Anforderungen der multimodalen Mobilität Rechnung tragen. Denkbar sind insbesondere unpersönliche Abonnemente, welche die Vermittler frei mit anderen Angeboten für ihre Kunden kombinieren können.

Gesamtmechanismus "Governance" zur Festlegung/Überwachung der Rahmenbedingungen für den Zugang zum öV-Vertriebsmarkt

Damit der Zugang zum Vertrieb von öV-Mobilitätsdienstleistungen im gewünschten Rahmen abläuft, ist zu definieren, wer welche Kompetenzen hat, wer den Prozess überwacht und wie Streitfälle gelöst werden.

Die Rahmenbedingungen des Zugangs werden im Gesetz festgelegt und in genehmigungspflichtigen Branchenregelungen konkretisiert

Die Grundsätze des Zugangs werden auf Gesetzesstufe, im Personenbeförderungsgesetz, festgelegt. Die weitere Konkretisierung der Rahmenbedingungen erfolgt auf untergeordneter Stufe im Rahmen von allgemeingültigen Branchenregelungen.

Der Erlass von Branchenregelungen (Übereinkommen) ist bereits in anderen Bereichen des Direkten Verkehrs vorgesehen (vgl. Art. 17 PBG). Dies wird für den Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur analog umgesetzt. Die öV-Branche hat dazu effiziente Entscheidungsprozesse und Gremien aufzubauen. Gegebenenfalls ist eine geeignete Quorumsregelung (z.B. durch eine qualifizierte Mehrheit bzw. Gewichtung der Stimmen) sicherzustellen, damit entsprechende Bestimmungen nicht durch einzelne Beteiligte blockiert werden können. Wird der Zugang generell nicht gewährt bzw. trifft die öV-Branche keine entsprechende Regelung, so erlässt das Bundesamt für Verkehr die entsprechenden Verfügungen. Dieser gleiche Mechanismus besteht bereits für andere Übereinkommen des Direkten Verkehrs und hat sich bisher bewährt.

Die Branchenregelungen werden durch das BAV genehmigt. Dieses nimmt damit eine Vorprüfung vor, ob die definierten Zugangsbedingungen den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und kommt damit einer späteren Klärung in aufwändigen, zeitraubenden Gerichtsverfahren zuvor. Das BAV hört vorgängig die Marktüberwachungsbehörde an, welche zu den Branchenregelungen Empfehlungen abgeben kann. Das BAV beurteilt selbstständig, wie es mit diesen Empfehlungen umgeht. Die entsprechende Genehmigungsverfügung des BAV unterliegt dem Rechtsweg ans Bundesverwaltungs- und Bundesgericht.

Die Marktaufsicht wird durch die unabhängige Behördenkommission SKE (Schiedskommission im Eisenbahnverkehr/künftig RailCom) ausgeübt

Um Dritten den Zugang zum öV-Ticketmarkt zu gewährleisten, braucht es einen griffigen und effizienten Durchsetzungsmechanismus – und damit auch eine zweckmässige Marktaufsicht und -überwachung.

Es empfiehlt sich, diese Aufgabe in die Hände einer unabhängigen Behördenkommission zu legen. Die bestehende unabhängige Kommission für den Eisenbahnverkehr (heute SKE, künftig RailCom gemäss Bundesbeschluss zur Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur¹¹), übt bereits entsprechende Funktionen aus bzw. wird diese ausüben: u.a. beim Netzzugang zum Eisenbahnnetz und bei vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen. Eine Ausweitung des Aufgabenbereichs der SKE/RailCom ist folglich auch mit Blick auf die Regulierungskosten zweckmässig.

Die SKE/RailCom überwacht den Zugang zum öV-Vertriebsmarkt und entscheidet bei Streitigkeiten zwischen Mobilitätsvermittlern und öV-Branche über die konkrete Anwendung der Zugangs- und Nutzungsbedingungen. So erhalten die Beteiligten Gewähr, dass im Konfliktfall – z.B. bei Pflichtverletzungen durch Dritte oder zu umstrittenen Vorgaben für den Zugang zur Vertriebsinfrastruktur – eine neutrale, unabhängige Instanz urteilt. Eine Beurteilung dieser Fälle durch Zivilgerichte wäre für die Betroffenen zeitaufwändig und kostenintensiv, was die Öffnung des öV-Ticketmarkts erschweren oder sogar verunmöglichen könnte.

¹¹ Organisation der Bahninfrastruktur; OBI, 16.075, BB 28.9.2018, BBl 2018 6051

Die Aufsicht der SKE/RailCom über den Zugang zum öV-Vertrieb ist unabhängig von der generellen Aufsicht über den öffentlichen Verkehr, die dem BAV obliegt. Auch die Aufgabenbereiche der WEKO und des Preisüberwachers bleiben bestehen.

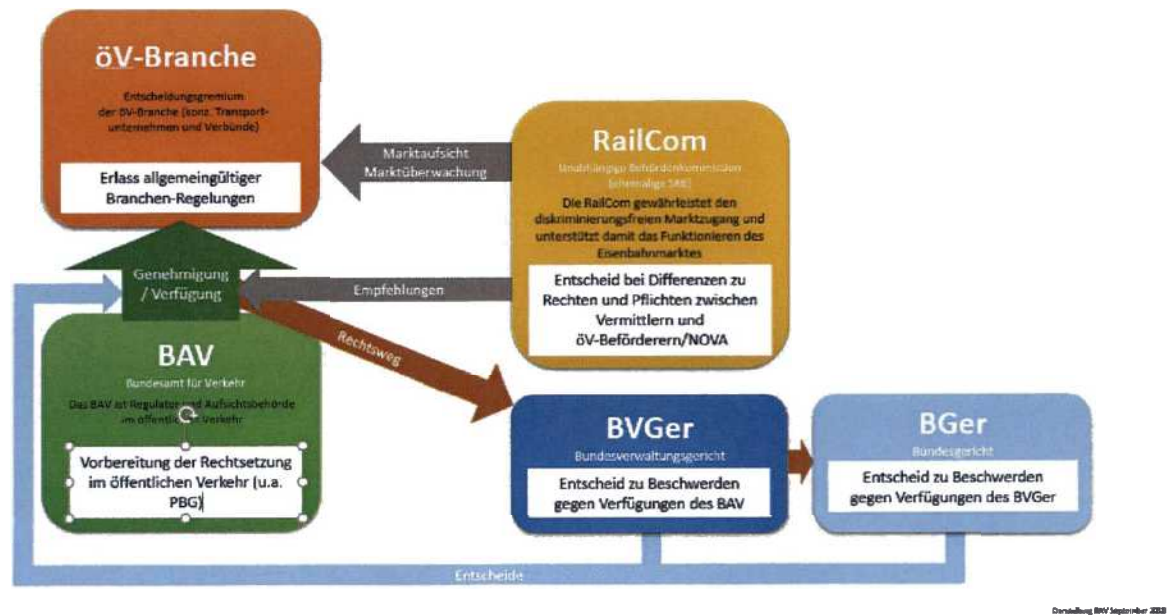


Abbildung 4: Darstellung der künftigen Governance-Regelung - Rollen, Zuständigkeiten und Beziehungen (Quelle: BAV 2018)

1.2.3 Rechte und Pflichten beim kontrollierten Zugang zum Vertrieb von öV-Mobilitätsdienstleistungen

Die Rechte und Pflichten der verschiedenen Player müssen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen

Alle Player fordern für die Neuregelung des öV-Vertriebsmarkts «gleich lange Spiesse». Dabei darf nicht vergessen gehen, dass die Rahmenbedingungen für den konzessionierten öV und für die nicht konzessionierten Mobilitätsanbieter gar nie identisch sein können: Letztere verfügen weder über den Konkurrenzschutz einer Konzession (oder noch ausgeprägter: über den Konkurrenzschutz eines bestellten Angebots), noch über eine Garantie, dass ihre Kosten – wie im Fall des Regional- oder Ortsverkehrs – durch die öffentliche Hand abgegolten werden.

Die hier dargestellten Beziehungen zwischen den verschiedenen Playern werden nachfolgend im Einzelnen erläutert:

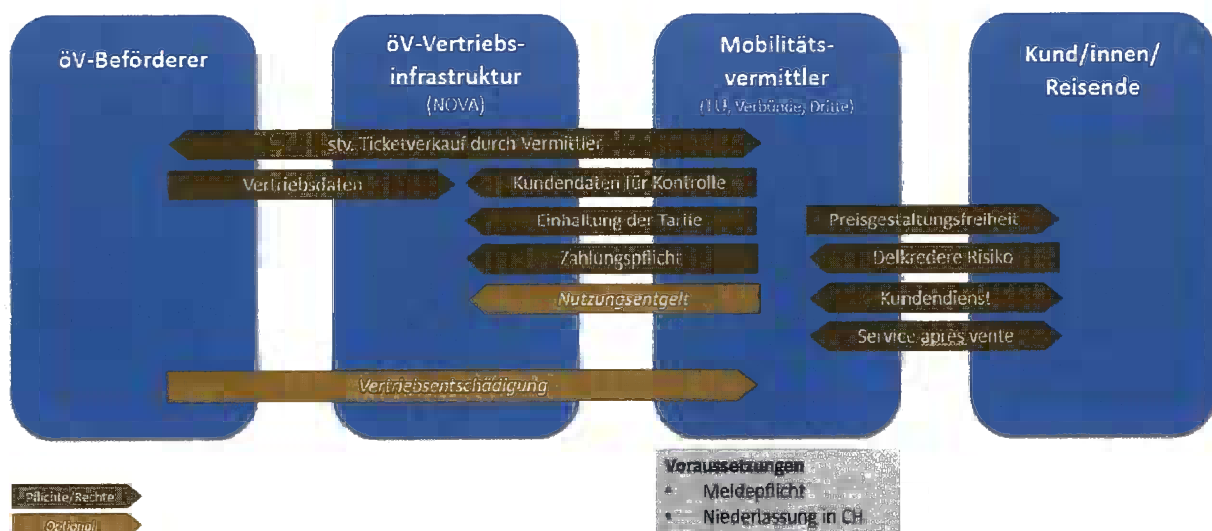


Abbildung 5: Überblick über die Beziehungen zwischen den verschiedenen Playern (Quelle: BAV 2018)

Für den Zugang zum Vertrieb von öV-Tickets müssen sich Dritte als Mobilitätsvermittler registrieren lassen

Der Zugang von Dritten zum öV-Ticketvertrieb bedingt deren Sitz bzw. Niederlassung in der Schweiz und einer Meldung bei der SKE/RailCom. Mit dieser **Meldepflicht** ist sichergestellt, dass die im Markt tätigen Unternehmen bekannt sind. Dies erleichtert die Marktaufsicht. Diese Regelung entspricht jenen in anderen Sektoren wie z.B. bei Postdiensten oder den Fernmeldediensten. Die **Niederlassungspflicht** gewährleistet, dass die Regulierung auch gegenüber ausländischen Unternehmen durchgesetzt werden kann. Die Bestimmungen des Arbeitsrechts oder des Sektorenrechts sind ohnehin rechtlich verbindlich und brauchen nicht zusätzlich als Marktzulassungsvoraussetzungen für verbindlich erklärt zu werden.

Die gemeldeten Unternehmen mit Sitz in der Schweiz werden von der SKE/RailCom als Mobilitätsvermittler registriert. Nur damit erhalten sie das Recht auf stellvertretenden Ticketvertrieb und auf Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur. Damit ist der Kreis der berechtigten Unternehmen definiert, und es ist klar, gegenüber welchen Unternehmen die Pflicht der öV-Branche zur Gewährung des Zugangs zum Ticketvertrieb gilt. Das Register der Mobilitätsvermittler ist öffentlich.

Die öV-Branche kann für den Zugang zu ihrem Vertriebsmarkt **angemessene Sicherheiten** verlangen. Allfällige Anforderungen hinsichtlich der finanziellen Leistungsfähigkeit (Bonität, Sicherheiten) eines Mobilitätsvermittlers müssen aber gerechtfertigt und verhältnismässig sein und dürfen nicht zu ungerechtfertigten Markteintrittshindernissen führen. Es gilt einerseits zu verhindern, dass im Fall der Zahlungsunfähigkeit eines Mobilitätsvermittlers dem öV-System Einnahmen in massgeblichem Umfang entgehen. Andererseits sollen keine unverhältnismässigen Sicherheiten gefordert werden, weil diese den Markteintritt von interessierten Kleinunternehmen wie z.B. Start-ups als Mobilitätsvermittler faktisch verunmöglichen würden. Allenfalls können die Anforderungen an die Bonität mit der Anzahl der durch den Mobilitätsvermittler verkauften Tickets gekoppelt werden. Davon unabhängig gilt das Schuldbeitrags- und Konkursrecht, falls ein Mobilitätsvermittler seinen finanziellen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen kann.

Die Rechte und Pflichten sind im Grundsatz im Gesetz geregelt und werden in Branchenregelungen konkretisiert

Heute haben Dritte keinen gesetzlichen Anspruch, Tickets von öV-Unternehmen auf deren Rechnung an Kundinnen und Kunden zu verkaufen. Ein Ticketverkauf ist nur auf der Basis individueller Vereinbarungen mit den öV-Unternehmen möglich. Daraus ergibt sich ein Hemmnis für den Einbezug des öV in innovative multimodale Angebote.

Die öV-Unternehmen haben aufgrund der Tarifhoheit und des Direkten Verkehrs eine implizite Vertriebspflicht. Um Mobilitätsvermittlern ausserhalb der öV-Branche den kontrollierten Zugang zum Vertrieb von öV-Tickets zu gewährleisten, wird diesen ein **Recht auf öV-Ticketvertrieb** eingeräumt. Dieses beinhaltet den stellvertretenden Verkauf von öV-Tickets auf Rechnung jener Transportunternehmen, welche die Beförderungsleistung erbringen. Die damit verbundene Einschränkung der Privatautonomie der öV-Unternehmen ist durch das überwiegende öffentliche Interesse gerechtfertigt. Denn die Öffnung des Vertriebsmarktes steigert die Nachfrage nach öV-Dienstleistungen und verbessert die öV-Auslastung bzw. glättet deren Spitzen. Ein verstärkter Vertriebswettbewerb kann zudem Innovationen fördern und dazu führen, dass Reisende auf der Grundlage von besserer Information effizientere Entscheidungen zu ihrem Mobilitätsverhalten treffen. Dadurch kann wiederum die Effizienz des gesamten Verkehrssystems gesteigert werden. Die Beförderer müssen den Verkauf ihrer **Sortimente** durch Vermittler grundsätzlich diskriminierungsfrei zulassen. Es gibt jedoch keine Verpflichtung, dass die öV-Unternehmen sofort sämtliche Sortimente für den Verkauf durch Dritte zugänglich machen müssen. Der Bundesrat erwartet jedoch, dass die öV-Branche von sich aus auf dieses Ziel hinarbeitet und z.B. auch übertragbare Abonnemente entwickelt.

Dem Recht auf stellvertretenden Ticketvertrieb steht die **Abrechnungspflicht** gegenüber: Die Mobilitätsvermittler müssen die verkauften Tickets abrechnen und die dazugehörigen Daten vollständig und zeitgerecht an die öV-Unternehmen übermitteln. Mit dieser **Übermittlung der Verkaufsdaten** soll einerseits die Abrechnung sichergestellt und andererseits die Ticketkontrolle ermöglicht werden. Dazu müssen die Mobilitätsvermittler den öV-Unternehmen identifizierende Personendaten mitteilen. Auch in anderen Sektor-Regulierungen gibt es entsprechende Datenaustauschpflichten z.B. bei den Postdiensten.

Die Kundinnen und Kunden bezahlen die öV-Tickets nicht den befördernden öV-Unternehmen, sondern den Mobilitätsvermittlern (sog. indirekte Bezahlung). Die Vermittler sind aber gesetzlich verpflichtet, den öV-Unternehmen die verkauften Tickets gemäss deren Tarifierung innert Frist zu entgelten. Diese **Zahlungspflicht** gegenüber den öV-Unternehmen besteht unabhängig davon, ob der Käufer oder die Käuferin des Tickets die Transportleistung in Anspruch genommen oder dem Vermittler den Kaufpreis entrichtet hat. Damit liegt das **Delkreder-Risiko** beim Vermittler. Die Vermittler sind verpflichtet, **Kundendienstleistungen** zu erbringen, wenn dies in den Zugangsbedingungen der öV-Branche verlangt wird. Dazu gehören z.B. Beratung vor dem Verkauf oder der sog. Service après vente wie Umbuchungen oder Rückerstattungen für öV-Tickets. Werden von den Vermittlern solche Leistungen verlangt, so haben die dritten Vermittler im Sinne des Diskriminierungsverbots dafür einen Anspruch auf dieselben Entschädigungen wie öV-Unternehmen, die Mobilitätsangebote vermitteln.

Es wird darauf verzichtet, den Mobilitätsvermittlern einen gesetzlichen **Anspruch auf Vermittlungsprovision** für die verkauften Tickets einzuräumen. Die öV-Branche kann jedoch in den Zugangsbedingungen Provisionen für Vermittler vorsehen. In diesem Fall haben die Vermittler im Sinne der Nichtdiskriminierung den gleichen Anspruch auf Vermittlungsprovisionen wie die öV-Unternehmen untereinander. Dieser Grundsatz wäre etwa verletzt, wenn generell nur öV-Unternehmen – nicht aber dritte Vermittler – Provisionen für Ticketverkäufe erhalten würden. Ein solches, auf Abreden zwischen den öV-Unternehmen beruhendes Provisions-system wäre auch kartellrechtlich problematisch. Die Frage, ob und in welcher Höhe Provisionen für den Verkauf von öV-Tickets ausgerichtet werden, wird somit dem Markt überlassen. Um die Potenziale eines geöffneten Vertriebsmarktes bestmöglich zu nutzen, ist anzustreben, dass sich die Vermittler nicht (nur) durch Provisionen finanzieren.

Die Mobilitätsvermittler verfügen über eine gesetzlich festgelegte **Preisgestaltungsfreiheit**. Sie können die Preise für die Tickets wie auch für ihre Gesamtdienstleistung selber gestalten und beispielsweise Rabatte und Aufschläge anbieten. Der Preis der Vermittler gegenüber dem Kunden muss damit nicht zwingend dem von der öV-Branche festgelegten Tarif entsprechen. Dank einer solchen Preisflexibilität können sich neue Angebote entwickeln, wie etwa mit anderen Leistungen gebündelte Angebote oder Monatspauschalen für die Nutzung von öffentlichen und privaten Verkehrsdiensten. Mit diesen Freiheiten erhalten neue Akteure einen Anreiz, um innovative Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln. Da die Mobilitätsvermittler den öV-Unternehmen als Tarifeignern den ordentlichen Ticket-Preis entgelten müssen, beeinträchtigt die Preisgestaltungsfreiheit weder die Tarifhoheit der öV-Unternehmen noch die Höhe ihrer Einnahmen. Ein Risiko, dass ein Vermittler im grossen Stil über längere Zeit relevante Rabatte anbietet (und die Differenz daraus selber finanziert) könnte, um auf diese Weise eine marktbeherrschende Stellung einnehmen und die Preise für den öV diktieren zu können, besteht aus Sicht des Bundes nicht. Zum einen müssten für ein solches Geschäftsmodell von einem Vermittler über Jahre grosse Summen investiert werden, um die Verluste zu kompensieren. Zum anderen besteht gerade mit dem nun gesetzlich vorgesehenen Recht auf den Vertrieb von öV-Dienstleistungen die Gewähr, dass rasch genügend Anbieter auf dem Markt tätig

sein dürften, um eine preisbeherrschende Stellung eines solchen Anbieters zu verhindern. Schliesslich werden auch die öV-Unternehmen selber ihre Vertriebskanäle weiterhin pflegen, was eine solche Entwicklung verhindern kann.

Die Mobilitätsvermittler sind gesetzlich verpflichtet, zweckmässige **Vorschriften des Tarifeigners** – also der öV-Unternehmen – einzuhalten. Das bedeutet namentlich, dass nur tarifgemässe Fahrausweise angeboten und die Layouts der Fahrausweise gemäss den national geltenden Vorschriften gestaltet werden.

1.2.4 Zugang zu Vertriebsdaten und Vertriebsinfrastruktur

Damit Dritte als Mobilitätsvermittler auch faktisch in der Lage sind, öV-Tickets an Endkunden zu vertreiben, müssen sie Zugang zu den erforderlichen Vertriebsdaten haben und über die Möglichkeit verfügen, die Zahlung des Ticketpreises und einer allfälligen Provision mit den öV-Unternehmen abzurechnen.

Die öV-Unternehmen betreiben auch in Zukunft eine gemeinsame öV-Vertriebsinfrastruktur

Die öV-Unternehmen betreiben heute die NOVA-Plattform und die dazugehörigen Systeme. Aufgrund ihrer Funktion als Vertriebsinformations- und Abrechnungssystem kann die NOVA-Plattform als Vertriebsinfrastruktur des öV (Back-end) bezeichnet werden. Der Begriff «Infrastruktur» wird dabei als Einrichtung verstanden, deren Aufbau mit Investitionen verbunden ist und auf deren Nutzung Unternehmen für das Erbringen bestimmter Dienstleistungen oder die Herstellung bestimmter Produkte angewiesen sind. Die NOVA-Plattform befindet sich im Eigentum verschiedener Unternehmen der öV-Branche (ÖPVG AG). Der Betrieb der NOVA-Plattform wird gegenwärtig im Auftrag der Eigentümer (öV-Unternehmen) durch die SBB wahrgenommen. Zugriff haben aktuell nur die angeschlossenen öV-Unternehmen und Verbünde. Die NOVA-Plattform besteht aus den sechs Modulen Netz, Sortiment und Tarife, Personen, Abrechnung, Leistungen und Kontrolle. Die Beförderer stellen der NOVA-Plattform über eine standardisierte Schnittstelle sämtliche für die Tarifberechnung notwendigen Grunddaten (insbesondere Fahrplan-, Sortiments- und Preisdaten, aber auch Daten zu Kunden mit Abonnements) in maschinenlesbarer Form zur Verfügung. Damit können die an NOVA angebundenen öV-Vermittler für alle Strecken und Fortbewegungsmittel des Direkten Verkehrs und für das von den Verbünden freigegebene Sortiment öV-Tickets ausstellen. Der Betreiber sichert den öV-Unternehmen ungehinderten, zeitgemässen Zugriff auf das Sortiment, die Funktionen und Daten der NOVA-Plattform zu. Zur Abrechnung übermitteln die öV-Vermittler die Daten zu den verkauften Tickets (inklusive Personendaten der Kundinnen und Kunden sowie Kontrolldaten) über die Schnittstelle an die NOVA-Plattform. Auf der Grundlage dieser Verkaufsdaten erfolgt – ebenfalls über die NOVA-Plattform – die Abrechnung und die Einnahmenverteilung an die Beförderer.

Mit Blick auf multimodale Mobilitätsdienstleistungen und die gewünschte Rechts- und Investitionssicherheit für öV-externe Mobilitätsvermittler wird im Gesetz festgelegt, dass die öV-Unternehmen im Sinne des Direkten Verkehrs eine gemeinsame öV-Vertriebsinfrastruktur betreiben. Diese hat den Bedürfnissen eines effizienten und kostengünstigen öV zu entsprechen. Sie umfasst alle für den Vertrieb von öV-Tickets erforderlichen Daten und Systeme, z.B. Vertriebsdaten und Abrechnungssystem. Die Finanzierung der Vertriebsinfrastruktur erfolgt gemäss dem Grundsatz der Kostentragung wie bisher durch die öV-Unternehmen und ggfs. zusätzlich über Nutzungsentgelte der Mobilitätsvermittler.

Mobilitätsvermittler erhalten den kontrollierten Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur

Dritte können das Recht auf öV-Ticketvertrieb erst durch den Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur ausüben. Das Recht von Mobilitätsvermittlern auf diskriminierungsfreien Zugang zur Vertriebsinfrastruktur, d.h. zu allen relevanten Daten und Systemen wird deshalb gesetzlich verankert.

Die konkrete Ausgestaltung des Zugangs zur Vertriebsinfrastruktur erfolgt durch eine Branchenregelung. Die öV-Branche bzw. die Eigentümerin bzw. die Infrastrukturbetreiberin gewährt allen registrierten Mobilitätsvermittlern einen technischen Zugang zu einer Schnittstelle. Damit das Zugangsrecht effektiv ausgeübt werden kann, müssen die Vertriebsdaten ohne zeitliche Verzögerung (zeitgerecht) in maschinenlesbarer Form jederzeit abgerufen werden können. Die Mobilitätsvermittler müssen elektronisch auf sämtliche Informationen zu Ticketsortiment und -preisen zugreifen können, um der Kundschaft Preisvergleiche zu ermöglichen.

Für die Nutzung der öV-Vertriebsinfrastruktur kann ein angemessenes Entgelt festgelegt werden, mit welchem sich die Nutzer an den Kosten der Plattform beteiligen. Das Nutzungsentgelt wird von der öV-Branche bzw. der Eigentümerin / Betreiberin der öV-Vertriebsinfrastruktur festgelegt. Dieses Entgelt muss den gesetzlich geregelten Grundsätzen entsprechen. Es kann z.B. abgestuft nach Anzahl und Umfang der Zugriffe bzw. verkauften Tickets erhoben werden. Für dessen Berechnung gilt der Grundsatz der Kostendeckung, d.h. das Entgelt ist auf der Basis der laufenden Betriebskosten zu berechnen und darf keine Gewinnmarge enthalten. Zudem muss die Berechnungsgrundlage für das Entgelt transparent dargelegt werden. Die Investitionskosten werden dabei nicht berücksichtigt, weil die Mobilitätsvermittler keinerlei Miteigentums- und Mitbestimmungsrechte an der Infrastruktur erwerben und weil die Entwicklung der heutigen NOVA-Plattform zu einem Grossteil durch öffentliche Gelder finanziert wurde. Eine Überwälzung der Kosten auf die Mobilitätsvermittler wäre somit nicht gerechtfertigt. Ähnliche Regelungen zu Nutzungsentgelten existieren auch in anderen Bereichen wie z.B. bei Postdiensten oder bei der Stromversorgung.

Die Realisierung der gesetzlich vorgesehenen Abrechnungs- und Zahlungspflichten erfolgt über die öV-Vertriebsinfrastruktur, aktuell die NOVA-Plattform. Damit werden über die Plattform sowohl die Verkaufsabrechnung und Zuteilung der Erträge auf die Beförderer als auch die Zahlungen der Mobilitätsvermittler abgewickelt.

1.2.5 Ausblick: Zugang zum Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV

Längerfristig sollen alle Mobilitätsanbieter ihre Vertriebssysteme öffnen

Mit dem Ziel der Förderung multimodaler Mobilitätsdienstleistungen soll längerfristig der Zugang zu den Vertriebssystemen aller Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen – also z.B. auch von Taxis, Sharing-Anbietern oder Parkhäusern – geöffnet werden. Es ist denkbar, dass der Bund künftig auch in diesen Bereichen Rahmenbedingungen festlegt. Damit würde allerdings der Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes gesprengt, weshalb die Schaffung eines neuen Bundesgesetzes über die Mobilitätsdienste angezeigt wäre.

Zur Verfügung stellen einer geeigneten Vertriebsinfrastruktur als Anreiz zur Öffnung

Bei einer Öffnung der Vertriebssysteme aller Mobilitätsanbieter wäre die Abwicklung über eine gemeinsame Vertriebsinfrastruktur eine geeignete Lösung. Analog zur bestehenden NOVA-Plattform im öV wäre es denkbar eine allgemeine Vertriebsplattform für Mobilitätsangebote zu schaffen. Gerade für kleine Unternehmen – etwa im Bereich Veloverleih oder Taxidienste – ist es häufig zu aufwändig und allenfalls nicht rentabel, sich über die Entwicklung einer eigenen Schnittstelle Vermittlern anzuschliessen und die Zahlungen mit diesen einzeln abzurechnen. Mit einer allgemeinen Vertriebsinfrastruktur hätten private Mobilitätsanbieter einen Ansprechpartner, über den sie relativ einfach Leistungen anbieten und abrechnen könnten, und damit auch einen Anreiz, ihren Vertrieb zu öffnen. Fragen der Finanzierung, Unabhängigkeit und Aufsicht über eine solche Plattform wären zu klären, und es müssten entsprechende Rechtsgrundlagen geschaffen werden.

Ein Massnahmenplan zur Öffnung der Vertriebssysteme weiterer Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV liegt vor

Erste Massnahmen insbesondere auch zu Rolle und Handlungsbedarf der öffentlichen Hand in Bezug auf die Zugänglichkeit der Vertriebssysteme von Anbietern ausserhalb des öffentlichen Verkehrs sind in Umsetzung der weiteren Aufträge des Bundesrates vom Dezember 2017 in einem Massnahmenplan enthalten. Im Rahmen eines umfangreichen Prozesses mit Akteuren der öffentlichen Hand und der betroffenen Branchen wurden Handlungsfelder definiert. Diese sind anzugehen, um für Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV Anreize zu schaffen, ihre Vertriebssysteme zu öffnen und die Chancen der multimodalen Mobilität zu nutzen. Der Bericht des UVEK «Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV» beinhaltet verschiedene Prüfmassnahmen und wird gleichzeitig mit der Eröffnung der Vernehmlassung zu dieser Vorlage vom Bundesrat zur Kenntnis genommen und veröffentlicht.

1.2.6 Verwandte Bereiche

Massnahmenplan Daten: In Umsetzung der weiteren Aufträge des Bundesrates vom Dezember 2017 hat das UVEK auch einen Massnahmenplan zum Thema Mobilitätsdaten verfasst, vgl. Bericht UVEK «Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Massnahmenpläne Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV». Dieser betrifft im Bereich Daten das für multimodale Mobilitätsangebote benötigte Kerndaten-Set. Es umfasst Geodaten (z.B. Schienen- und Strassenetze, Haltestellen, Parkplätze, Standplätze von Miet- und Genossenschaftsfahrzeugen und Taxis), Betriebsdaten (Fahrplan, Reisezeit, Echtzeitverkehrsdaten) sowie Preisdaten (Billettpreise, Parkkosten, Kosten pro Strecke je Verkehrsmittel usw.). Der Massnahmenplan listet Aktivitäten auf, die der Förderung des Zugangs, der Koordination und der Entwicklung von Standards im Bereich von Mobilitätsdaten dienen. Die Massnahmen wurden bündesintern mit den Fachämtern entwickelt und abgestimmt sowie mit externen Stakeholdern diskutiert und weiterentwickelt. Sie sollen auch die Entwicklungen im europäischen Raum berücksichtigen. Geprüft werden zudem verschiedene Varianten der Governance von Datenplattformen. Der Massnahmenplan wird gleichzeitig mit der Eröffnung der Vernehmlassung zu dieser Vorlage vom Bundesrat zur Kenntnis genommen und veröffentlicht.

Bericht Daten und automatisiertes Fahren: In Umsetzung der weiteren Aufträge des Bundesrates vom Dezember 2017 hat das UVEK auch den Auftrag erhalten, einen Bericht zum Thema Daten von automatisierten Fahrzeugen zu verfassen. Um den Bedarf und die nötigen Voraussetzungen für den Austausch von Daten automatisierter Fahrzeuge zu ermitteln, ist der insbesondere der internationale Austausch zu vertiefen. Dieser Bericht des UVEK «Bereitstellung und Austausch von Daten für das automatisierte Fahren im Strassenverkehr» wird vom Bundesrat gleichzeitig mit der Eröffnung der Vernehmlassung zu dieser Vorlage zur Kenntnis genommen und veröffentlicht.

Der Bundesrat hat im September 2018 die **Strategie «Digitale Schweiz»** erneuert¹². Sie zeigt auf, wie Behörden, Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Politik vor dem Hintergrund der Digitalisierung zusammenarbeiten müssen, um den digitalen Transformationsprozess zum Nutzen der Schweiz zu gestalten. Die Strategie postuliert eine intelligente, vernetzte Mobilität für die Schweiz der Zukunft. Integraler Bestandteil der Strategie ist der Aktionsplan «Digitale Schweiz»¹³. Er umfasst Massnahmen, mit denen die Bundesverwaltung sowie bundesexterne Akteure einen konkreten Beitrag zur Erreichung der strategischen Ziele leisten können. Der Aktionsplan wird von der Geschäftsstelle Digitale Schweiz im Bundesamt für Kommunikation regelmässig aktualisiert. Am 11. Januar 2017 hat der Bundesrat den Bericht „**Rahmenbedingungen der digitalen Wirtschaft**“ verabschiedet¹⁴. Die Standortbestimmung zeigt grosse Chancen für die Schweizer Volkswirtschaft. Um die Rahmenbedingungen weiter zu verbessern, sind Regulierungen punktuell anzupassen. Der Bundesrat hat deshalb das UVEK mit der Prüfung beauftragt, ob im Bereich der Mobilität und insbesondere für verkehrsmittelübergreifende Transportketten Rechtsgrundlagen angepasst werden müssen, damit die Chancen multimodaler Mobilitätsdienstleistungen genutzt und deren Risiken minimiert werden können.

Bund, Kantone und Gemeinden verfolgen eine gemeinsame **E-Government-Strategie**. Damit streben sie die Umsetzung des folgenden Leitbildes an: «E-Government ist selbstverständlich: transparente, wirtschaftliche und medienbruchfreie elektronische Behördenleistungen für Bevölkerung, Wirtschaft und Verwaltung.» Die aktuelle E-Government-Strategie¹⁵ wurde Ende 2015 durch den Bundesrat, die Konferenz der Kantonsregierungen und die Vorstände des Städte- und des Gemeindeverbandes unterzeichnet.

Auf dem **Open Government Data (OGD)**-Portal opendata.swiss bieten Schweizer Behörden ihre frei zugänglichen Daten zentral an. Das Datenangebot wird fortlaufend ausgebaut. Das Bundesarchiv hat das Portal im Rahmen von E-Government Schweiz aufgebaut und betreibt es. Strategische Grundlage für die Publikation von Behördendaten ist die Open Government Data-Strategie¹⁶.

Mit dem **Bundesgesetz über Geoinformation (GeoIG)** vom 5. Oktober 2007 wurde die Grundlage für die Bereitstellung von qualitativ hochstehenden und aktuellen Geodaten geschaffen. Das Gesetz definiert eine grosse Anzahl von Datenbeständen, die von den zuständigen Stellen in der Bundesverwaltung aktuell gehalten und publiziert werden. Dabei wurden nationale und internationale Standards (eCH¹⁷, OpenGisConsortium¹⁸) umgesetzt, welche heute eine hohe Qualität und Verlässlichkeit der Daten garantieren. Für die Publikation dieser Daten wurde die Bundesgeodaten-Infrastruktur www.geo.admin.ch aufgebaut. Sie wird vom Bundesamt für Landestopografie (swisstopo) betrieben und ist Teil der sich im Aufbau befindlichen Nationalen Geodaten Infrastruktur (NGDI).

¹² www.bakom.admin.ch/ > Digitale Schweiz und Internet > Digitale Schweiz > Strategie Digitale Schweiz.

¹³ www.bakom.admin.ch/ > Digitale Schweiz und Internet > Digitale Schweiz > Aktionsplan Digitale Schweiz.

¹⁴ www.seco.admin.ch/ > Wirtschaftslage & Wirtschaftspolitik > Wirtschaftspolitik > Digitalisierung > Bericht «Rahmenbedingungen der digitalen Wirtschaft».

¹⁵ www.egovernment.ch/ > Umsetzung > E-Government Strategie Schweiz.

¹⁶ www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/3493.pdf.

¹⁷ www.ech.ch/.

¹⁸ www.opengeospatial.org/.

Der Bundesrat will den Datenschutz stärken und den veränderten technologischen und gesellschaftlichen Verhältnissen anpassen. Die Bevölkerung soll mehr Transparenz und eine stärkere Kontrolle über die eigenen Daten erhalten. Der Bundesrat hat deshalb am 15. September 2017 die Botschaft zur **Totalrevision des Datenschutzgesetzes (DSG)** verabschiedet¹⁹. Die Revision schafft auch die Voraussetzungen, damit die Schweiz die Datenschutzkonvention des Europarates ratifizieren und die EU-Richtlinie über den Datenschutz im Bereich der Strafverfolgung übernehmen kann. Damit sichert der Bundesrat die grenzüberschreitende Datenübermittlung. Das DSG befindet sich zurzeit in der parlamentarischen Beratungsphase.

Im Rahmen der **Reform Regionaler Personenverkehr (RPV)** werden Massnahmen geprüft, um in Erfüllung der Motion 13.3663 die Finanzierung des Regionalverkehrs langfristig verlässlicher und effizienter zu gestalten. Das Bestellverfahren soll vereinfacht, die Zuständigkeiten von Bund und Kantonen überprüft, die finanziellen Anreize und die Verantwortung der Transportunternehmen geklärt und die Gesamtsicht gestärkt werden.

1.2.7 Weitere Regelungen

Anpassung des Artikels zur Datenbearbeitung durch die öV-Unternehmen

Art. 19 Abs. 1^{bb} und Art. 19a PBG - bisheriger Artikel 54 PBG

Die Digitalisierung, das Aufkommen neuer Geschäftsmodelle im Personentransport und die multimodale Mobilität zwingen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und andere Mobilitätsanbieter, rasch und individuell auf die Kundenbedürfnisse reagieren zu können.

Die heutige Regelung in Artikel 54 zur Datenbearbeitung durch Unternehmen des öffentlichen Verkehrs trägt dem Interesse der Reisenden und der Unternehmen an innovativen Dienstleistungen zu wenig Rechnung. Dies weil unklar ist, bei welchen Tätigkeiten, bei denen Daten bearbeitet werden, die Unternehmen im öffentlichen Verkehr welchen Regeln des Datenschutzgesetzes (DSG) unterliegen: Den Artikeln für öffentliche Unternehmen (Art. 16 – 25^{bis}) oder jenen für Private (Art. 12-15). Konkret stellt sich u.a. die Frage, ob eine Datenbearbeitung im öffentlichen Verkehr auf die Einwilligung der Kunden gestützt werden kann.

Gerade im Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätsangeboten ist diese Frage relevant. Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV unterstehen heute den Vorschriften für Private (Art. 12-15 DSG), so z.B. bei Fahrdienstvermittlung, Car-Sharing u.a. Bieten diese Unternehmen Leistungen an, die das Angebot des öffentlichen Verkehrs ergänzen, entstehen multimodale Mobilitätsketten. Das geltende Recht erschwert solche Kooperationen, indem es an die beteiligten Unternehmen datenschutzrechtlich unterschiedliche Anforderungen stellt.

Deshalb wird eine Anpassung des entsprechenden Artikels im PBG vorgeschlagen. Ziel ist es, eine Regelung zu schaffen, die sowohl Innovationen ermöglicht als auch den Datenschutz und die Freiheit von Reisenden und anderen Personen weiterhin gewährleistet. Diese Regelung ermöglicht insbesondere auch multimodale Mobilitätsdienstleistungen und zeitgemässe Ticketing-Systeme.

Die öV-Unternehmen unterstehen neu im Grundsatz bei der Bearbeitung von Daten nicht mehr den datenschutzrechtlichen Vorgaben für Bundesorgane (Art. 16–25^{bis} des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz, DSG), sondern jenen für private Personen, also Art. 12-15 DSG. Sie haben also in Zukunft auch die Möglichkeit, mit Einwilligung der Reisenden deren Daten für weitere Zwecke wie z.B. das Zusammenstellen von multimodalen Mobilitätsketten zu verwenden und ihnen auf diese Weise weitere Dienstleistungen anbieten zu können. Sofern jedoch die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs hoheitlich handeln und dabei die Rechte oder die Freiheit von Personen einschränken, unterstehen sie nach wie vor den Artikeln 16-25^{bis} DSG. In diesen Fällen dürfen sie Daten wie bis anhin nur bearbeiten, wenn sie dazu über eine explizite gesetzliche Grundlage verfügen.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung ist auch dem berechtigten Bedürfnis jener Reisenden in angemessener Weise Rechnung zu tragen, die ohne Preisgabe von Personendaten, mithin anonym, reisen möchten. Die neue Regelung verpflichtet die Unternehmen deshalb, im konzessionierten und bewilligten Bereich auch Reisen ohne Datenbearbeitung anbieten zu müssen. Diese Möglichkeit des anonymen Reisens muss diskriminierungsfrei und einfach zugänglich sein, also mit den anderen Angeboten, die eine Datenbearbeitung umfassen, vergleichbar sein. Das heisst, dass sie insbesondere keine preisliche Benachteiligung aufweisen dürfen oder die Kunden keinen unverhältnismässigen Aufwand betreiben müssen, um anonym reisen zu können. Dies ist ein Anwendungsfall der Tarifpflicht, wonach für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage auch vergleichbare Bedingungen vorzusehen sind (Art. 15 Abs. 3 PBG). Daraus resultiert aber auch, dass Mehrkosten, die durch das anonyme Angebot entstehen, in angemessenem Umfang im Preis berücksichtigt werden dürfen. Preisvorteile, die beispielsweise den Ausschluss der Übertragbarkeit auf andere Personen voraussetzen (wie personalisierte Streckenkarten usw.), sind vom Anspruch auf anonymes Reisen logischerweise ausgeschlossen. Klarerweise können auch Vorteile des automatischen Ticketings wie die Ermittlung des Preises erst nach Abschluss der Reise oder eines bestimmten Nutzungszeitraums nicht ohne die Bearbeitung von Personendaten beansprucht werden.

1.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung

Die folgenden Alternativen zur beantragten Lösung wurden geprüft und verworfen:

Die Beibehaltung des Status quo bzw. eine freiwillige Öffnung des öV-Vertriebs ist nicht zielführend

Die Öffnung des öV-Vertriebs könnte grundsätzlich gemäss Status quo auf freiwilliger Basis, also ohne gesetzliche Regulierung, erfolgen. In diesem Fall würden die öV-Unternehmen Dritten vertraglich das Recht gewähren, stellvertretend Transportverträge zugunsten von Kundinnen und Kunden abzuschliessen und auf die Vertriebsinfrastruktur, aktuell die NOVA-Plattform, zuzugreifen. Die Zugangs- und Nutzungsbedingungen wären Verhandlungsgegenstand und würden vertraglich im Einzelfall vereinbart.

Dieses Vorgehen entspräche dem internationalen Vertrieb von Tickets im Luftverkehr. In der Flugbranche existieren seit den 1970er-Jahren Buchungssysteme, die meist von den Fluggesellschaften selber aufgebaut wurden. Diese Plattformen haben sich mittlerweile zu globalen Distributionssystemen entwickelt. Für die Fluggesellschaften besteht der Anreiz zur Bereitstellung ihrer Vertriebsdaten darin, dass ihre Angebote dadurch weltweit in unzähligen Reiseagenturen sichtbar und buchbar werden. Zudem sind die Flugbu-

¹⁹ www.bj.admin.ch/ > Staat & Bürger > Laufende Rechtsetzungsprojekte > Stärkung des Datenschutzes.

chungssysteme mit vielen Online-Buchungsplattformen vernetzt. Mit Blick auf diese Anreize für die Fluggesellschaften ist ohne weiteres einsichtig, weshalb die weltweite Öffnung des Vertriebs von Flugtickets freiwillig – ohne Regulierung – erfolgte.

Die Ausgangslage für den Vertrieb von öV-Tickets in der Schweiz ist anders. Während im Flugverkehr ein weltweiter, intensiver Wettbewerb der Fluggesellschaften um Passagiere herrscht, sind die öV-Unternehmen zu weiten Teilen Grundversorger. Ihre Leistungen werden gemäss Personenbeförderungsgesetz durch die öffentliche Hand abgegolten und ihre Verkehrslinien im Rahmen des Personenbeförderungsregals weitgehend vor Konkurrenz geschützt. Um eine Personenbeförderungskonzession zu erhalten muss ein Transportunternehmen nachweisen, dass zum bestehenden, bestellten Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmen keine wesentliche Konkurrenz entsteht. Zur Gewährleistung des Direkten Verkehrs sind die Transportunternehmen zudem berechtigt und verpflichtet, gegenseitig öV-Tickets zu vertreiben. Aufgrund dieser besonderen Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass für die öV-Branche im Vergleich zur Flugbranche deutlich geringere Anreize für eine Öffnung ihres Ticketvertriebs zugunsten Dritter bestehen.

Eine Öffnung des Vertriebs ohne Regulierung wäre mit erheblichen Rechtsunsicherheiten verbunden, welche die Ausschöpfung der Potentiale multimodaler Mobilitätsdienstleistungen schmälern würden. Wenn Dritte mit der öV-Branche Vertriebsvereinbarungen abschliessen, haben sie keine Gewähr, dass der Marktzugang nach Ablauf der Vertragsdauer weiterhin gewährt wird und sich die Konditionen nicht wesentlich ändern. Es ist deshalb zu bezweifeln, dass Dritte bei dieser Ausgangslage bereit wären, in die Entwicklung multimodaler Mobilitätsangebote zu investieren; Die erforderlichen Rechts- und Investitionssicherheiten wären nicht gegeben.

Bei einer unregulierten Öffnung ist zudem nicht sichergestellt, dass sich im Vertriebsmarkt ein wirksamer Wettbewerb entwickeln kann. Zum einen wäre es möglich, dass verschiedenen Interessenten unterschiedliche Konditionen gewährt und damit ungleiche Wettbewerbsvoraussetzungen geschaffen würden. Zum andern könnte nicht verhindert werden, dass die öV-Branche ihre eigenen Vertriebskanäle gegenüber Dritten bevorteilt. Dies könnte zu Wettbewerbsverzerrungen im Vertriebsmarkt bis hin zu prohibitiven Wettbewerbsnachteilen für Dritte führen, was dem Ziel der Einbindung des öV-Verkehrs in multimodale Mobilitätsangebote zuwiderlaufen würde.

Gegen eine unregulierte Öffnung spricht schliesslich auch, dass nur eine öV-Vertriebsinfrastruktur (NOVA-Plattform) existiert und der Vertriebsmarkt somit durch ein Infrastrukturmonopol geprägt ist. Dies im Unterschied etwa zum Mobilfunkmarkt, wo der unregulierte Zugang zum Mobilfunknetz durch einen Infrastrukturwettbewerb kompensiert werden kann.

Die besonderen Marktverhältnisse im öV mit eingeschränktem Wettbewerb sowie die Risiken einer unregulierten Öffnung, insbesondere Rechtsunsicherheiten, Wettbewerbsverzerrungen und -behinderungen, zeigen, dass es sinnvoll ist, den Zugang zum Vertrieb von öV-Tickets einheitlich gesetzlich zu regeln. Damit wird der Zugriff auf die bestehende, von der öffentlichen Hand finanzierte, öV-Vertriebsinfrastruktur ermöglicht und ein Hemmnis für die Entwicklung von innovativen multimodalen Mobilitätsdienstleistungen mit Einbezug des öV abgebaut.

Eine individuelle Verpflichtung jedes einzelnen öV-Unternehmens seine Vertriebsdaten zur Verfügung zu stellen, wäre angesichts der bereits existierenden öV-Vertriebsinfrastruktur nicht zweckmässig

Hier handelt es sich um die Grundsatzfrage, ob der Ticketvertrieb direkt zwischen den Mobilitätsvermittlern und den einzelnen Beförderern oder über eine gemeinsame Vertriebsinfrastruktur der Beförderer organisiert werden soll.

Im ersten Fall werden die Beförderer individuell verpflichtet, ihre Vertriebsdaten für Mobilitätsvermittler in einer bestimmten Form (maschinenlesbar) direkt bereitzustellen und die Ticketverkäufe abzurechnen. Neben den Preisinformationen können diese Daten auch Informationen zur Strecke, zu den Haltestellen, zum Fahrplan und zur Verfügbarkeit enthalten. Mit dem maschinenlesbaren Dateiformat wäre gewährleistet, dass Dritte als Vermittler die erforderlichen Daten ohne grossen Aufwand erhalten und im Hinblick auf die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen verarbeiten können. Diese Lösung wurde z.B. in Finnland gewählt, wo gemäss finnischem Verkehrsgesetz Anbieter von Personenbeförderungsdiensten verpflichtet sind, anderen Anbietern von Mobilitätsdiensten – wie etwa Vermittlungsdiensten – Zugang zur Verkaufsoberfläche ihres Ticket- und Abrechnungssystems zu gewähren.

Im zweiten Fall werden die Vertriebsdaten für Mobilitätsvermittler auf einer zentralen Vertriebsplattform frei zugänglich gemacht. Die Beförderer werden verpflichtet, über eine Schnittstelle der Plattform sämtliche Vertriebsdaten zeitnah zu liefern und die Zahlungen abzurechnen. Die Plattform bereitet im Sinn einer Vertriebsinfrastruktur die Daten elektronisch auf, stellt sie in maschinenlesbarer Form zur Verfügung und ist für die Abrechnung der Ticketverkäufe zuständig.

In der Schweiz haben die öV-Unternehmen aufgrund der besonderen Ausgangslage des Direkten Verkehrs eine gemeinsame öV-Vertriebsinfrastruktur entwickelt, die NOVA-Plattform. Sie dient der digitalen Abwicklung des Direkten Verkehrs.

Für den Vertrieb von öV-Tickets bietet sich die bestehende Infrastrukturlösung. Dies weil die NOVA-Plattform als Vertriebsinfrastruktur bereits besteht und das System des Direkten Verkehrs im Einzelnen kaum zu erfassen ist. Eine individuelle Verpflichtung der Beförderer, ihre Vertriebsdaten über eine Schnittstelle für den Ticketvertrieb zugänglich zu machen, wäre demgegenüber weniger effizient. Erstens müssten sich die Vermittler die Vertriebsdaten von den verschiedenen öV-Beförderern einzeln beschaffen, was mit einem gewissen Aufwand verbunden wäre. Zweitens wäre die Aufsicht über die Gewährleistung eines effektiven Zugangs zu den Vertriebsdaten komplexer, wenn statt einer Plattform alle öV-Unternehmen überwacht werden müssten. Drittens würde zwar eine Regelung über die gemeinsame Nutzung der Plattform entfallen. Dafür müssten die Zusatzkosten der öV-Unternehmen für den Aufbau individueller Schnittstellen und die Bereitstellung der Vertriebsdaten abgegolten werden. Ein Infrastrukturwettbewerb mit mehreren Vertriebsplattformen ist somit auch aus volkswirtschaftlicher Sicht abzulehnen. Während etwa der Infrastrukturwettbewerb im Mobilfunkbereich zur Innovation und Verbesserung der Netze beiträgt, wären für Vertriebsplattformen im Bereich des öffentlichen Verkehrs wohl kaum positive Effekte zu erwarten.

1.4 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen

Mit dieser Vorlage übernimmt der Bund zusätzliche Aufgaben, was sowohl personell wie auch finanziell zusätzliche Aufwände mit sich bringt:

- Die Unterstützung der Entwicklung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen wird als übergeordnete Aufgabe des Bundes festgelegt. Es handelt sich hier um eine Grundsatzregelung ohne direkte Auswirkungen im Bereich Personal oder Finanzen. Es entsteht daraus kein direkter zusätzlicher finanzieller oder personeller Aufwand. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der bisherigen Aufgaben über die normalen Mittel oder über neue Instrumente die gesondert beantragt werden.

- Bei der SKE/RailCom fallen durch die neue Funktion der Marktaufsicht im Bereich Zugang zum öV-Vertrieb zusätzliche Aufgaben an: Erstens durch die Umsetzung der Meldepflicht und die Führung eines Registers der Mobilitätsvermittler, zweitens durch die Vorprüfung der Branchenreglemente und der entsprechenden Empfehlungen zuhanden des BAV und drittens durch allfällige Verfahren im Rahmen der Behandlung von Streitigkeiten zum Zugang zum Vertrieb. Diese Aufgaben verursachen einen personellen und finanziellen Zusatzaufwand der noch zu quantifizieren ist.
- Beim BAV fallen die Vorprüfung und Genehmigung der Branchenreglemente als zusätzliche Aufgabe an. Das BAV nimmt diese Aufgabe bereits in anderen Bereichen wahr, z.B. im Tarifbereich. Der Zusatzaufwand kann mit den bestehenden Ressourcen abgedeckt werden.

Für die Einzelheiten wird auf Ziff. 3.1 verwiesen.

1.5 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

1.5.1 Regelungen/Erfahrungen im europäischen Ausland – Schlussfolgerungen

Die Entwicklungen im Ausland sowie die seit Jahren bestehenden Lösungen in der Flug- und Reisebranche zeigen, dass multimodale Mobilität technisch nicht nur möglich ist, sondern den beteiligten Akteuren und Nutzern auch einen Mehrwert bringen kann.

Es gibt weltweit Bestrebungen zur Förderung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen. Gerade in Europa gibt es derzeit verschiedene Bestrebungen in mehreren Ländern vgl. dazu Ziff. 1.1.1 Es sind vor allem die nördlichen Länder wie Finnland und Schweden, die MaaS stark fördern. Sie verfügen über Plattformen, die den Anwendungen der Schweiz in Bezug auf die vertikale und horizontale Integration voraus sind. «Whim» (Finnland), «smile» (Pilot in Österreich) oder «UbiGo» (Schweden) sind Initiativen, die zeigen, dass unterschiedliche Ansätze eine Förderung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen bewirken können. Die Initiativen zeigen aber auch auf, dass MaaS eine kritische Nutzermasse erfordert, um die notwendigen Skaleneffekte zu erreichen. Aufgrund des vollen unternehmerischen Risikos, welches der multimodale Mobilitätsdienstleister trägt, ist dies ein entscheidender Erfolgsfaktor.

Dass MaaS-Dienstleistungen grenzübergreifend realisierbar sind, zeigen Dienstleister wie Google und Rome2Rio. Sie integrieren sämtliche Datenquellen, die zur Verfügung stehen. Die benutzerfreundliche Oberfläche macht es den Nutzenden einfach, zwischen verschiedenen Angeboten multimodaler Mobilität zu wählen. Allerdings beschränken sich die Angebote heute weitgehend auf «Information» und verweisen nur in einzelnen Städten auf Mitbewerber oder Angebote wie Uber mit Buchung und Bezahlung.

1.5.2 EU-Recht

Auch die EU verfolgt das Ziel einer nahtlosen multimodalen Mobilität. Sie strebt ein vernetztes und intelligentes Mobilitätssystem von Tür zu Tür an (vgl. auch Ausführungen unter Ziff. 1.1.1). Grundlage ist eine Richtlinie zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Strassenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern aus dem Jahr 2010.²⁰ Dabei wurde u.a. die Einführung der folgenden Dienste als vorrangige Massnahmenbereiche identifiziert:

- EU-weite Reiseinformationsdienste
- EU-weite Echtzeitverkehrsinformationsdienste
- EU-weite Sicherheitsdienste und Grundlagen für eine sichere Strassennutzung und für sichere LKW-Parkplätze

2017 wurde diese Richtlinie mit der delegierten Verordnung „Multimodale Reiseinformationsdienste“²¹ erweitert. Diese sieht den schrittweisen Zugang zu den Reiseinformationen für öV, MIV und alle weiteren Mobilitätsanbieter vor. Statische und dynamische Daten sollen schrittweise in standardisierter Form über nationale Zugangspunkte (National Access Points NAP) zugänglich gemacht werden. Der Nachvollzug ist freiwillig, bei Aktivitäten ist jedoch der Regulierung zu folgen. Alle EU-Länder sind zumindest in Einzelthemen aktiv.

Weiter hat die EU 2016 mit der Richtlinie 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur²² unter anderem einen Artikel eingefügt, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, die inländische Personenverkehrsdienste erbringenden Eisenbahnunternehmen zu verpflichten, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen. Weiter haben die zuständigen Behörden die Möglichkeit, ein solches System einzurichten. Die Kommission überwacht die Entwicklungen im Eisenbahnsektor und wird bis 2022 Bericht darüber erstatten, ob allfällige gesetzliche Verpflichtungen für die Umsetzung von solchen Systemen erforderlich sind.

1.6 Umsetzung

1.6.1 Voraussichtliche Regelungen auf Verordnungsebene

Die Konkretisierung der gesetzlichen Festlegungen für den kontrollierten Zugang zum öV-Vertrieb und zur öV-Vertriebsinfrastruktur könnte grundsätzlich im Rahmen einer Ausführungsverordnung erfolgen. Dies dürfte hier nur für einzelne Fragen erfolgen. Dabei im Vordergrund stehen Regelungen zu den konkreten Daten, welche die verschiedenen Akteure mindestens zugänglich machen müssen, um die Zielsetzung – die Förderung der multimodalen Mobilität – zu erreichen.

²⁰ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Strassenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

²¹ Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste, ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1.

²² Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1.

Für den Grossteil der gesetzlichen Regelungen wird die öV-Branche mit der Konkretisierung beauftragt. Sie soll die Zugangsbedingungen in genehmigungsbedürftigen Branchenregelungen im Rahmen der gesetzlichen Grundsätze festzulegen. Es handelt sich dabei insbesondere um die Einzelheiten der Rechte und Pflichten der Mobilitätsvermittler wie z.B. Kundendienst, Service après vente, Vertriebsentschädigungen, Provisionen und die konkreten Anforderungen z.B. zu technischen Schnittstellen, Vertriebsdaten und Abrechnung, Nutzungsentgelt. Kommt eine solche Branchenregelung nicht zustande, wird der Bund nach den bewährten Regeln im Direkten Verkehr tätig (Art. 17 Abs. 4 PBG).

Ergänzend zur Branchenregelung können Einzelheiten des Zugangsrechts zwischen den Mobilitätsvermittlern und den öV-Unternehmen bzw. der Betreiberin der Vertriebsinfrastruktur in zivilrechtlichen Vereinbarungen festgelegt werden. Um den diskriminierungsfreien Zugang zum Ticketvertrieb zu gewährleisten, müsste in diesem Fall nach dem Grundsatz der Transparenz den Mobilitätsvermittlern ein – allenfalls mit Blick auf die Wahrung von Geschäftsgeheimnissen beschränktes – Einsichtsrecht in die Vereinbarungen mit anderen Mobilitätsvermittlern eingeräumt werden.

1.6.2 Abgrenzung zu weiteren öV-Branchenregelungen

In der öV-Branche bestehen heute verschiedene Gremien, welche für den Beschluss und die Umsetzung von Branchenregelungen zuständig sind. Die Bereiche der Tarife und des Vertriebs sind aktuell durch folgende Branchenregelungen organisiert:

Auf nationaler Ebene haben die öV-Unternehmen ihre Zusammenarbeit im Rahmen des sog. Nationalen direkten Verkehrs im „Übereinkommen über die Organisation der Zusammenarbeit der am direkten nationalen Personenverkehr Teilnehmenden“ (Ue510) geregelt. Die Zusammenarbeit der Verbünde ist in der Vereinbarung über die Zusammenarbeit unter den Tarif- und Verkehrsverbünden der Schweiz betreffend Tarif- und Vertriebsangelegenheiten (Ve551) geregelt.

Auf regionaler Ebene haben sich die öV-Unternehmen in Tarif- bzw. Verkehrsverbünden organisiert, die auf ihrem Gebiet die Tarife festlegen. Die Bildung von Verbünden entstammt unter anderem dem Willen der Kantone und Gemeinden, die in ihrer Rolle als Besteller für die Finanzierung der Leistungen im jeweiligen Verbundgebiet mitverantwortlich sind.

Die öV-Branche ist derzeit daran, ihre Strukturen zu prüfen und den aktuellen Bedürfnissen anzupassen.

1.7 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Mit dieser Vorlage werden keine parlamentarischen Vorstösse erfüllt.

2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

2.1 Personenbeförderungsgesetz vom 2. März 2018

Art. 9 Abs. 2 Bst. b

Diese Anpassungen sind lediglich formeller Natur. Sie basieren auf den EBG-Fassungen gemäss Bundesbeschluss zur Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBl, 16.075, BB 28.9.2018, BBl 2018 6051). U.a. wird im gesamten Gesetz im Zusammenhang mit der Beförderung im öffentlichen Verkehr einheitlich der Terminus «Unternehmen» verwendet, nicht wie bisher teilweise Transportunternehmen.

2a Abschnitt: Multimodale Mobilität

Aufgrund des neuen Stellenwertes der Multimodalität bzw. Intermodalität im Bereich der Personenbeförderung wird zu diesem Themenbereich ein neuer spezifischer *Abschnitt 2a* eingefügt.

Art. 11a

Diese neue Bestimmung regelt die Stossrichtung, welche der Bund für die Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität verfolgt.

In *Absatz 1* werden die Grundsätze bezüglich der Weiterentwicklung von Dienstleistungen zugunsten der multimodalen Mobilität, sog. Multimodale Mobilitätsdienstleistungen geregelt. Diese Entwicklung soll helfen, die vielfältigen Potentiale (vgl. auch Ausführungen in Ziff. 1.1.1) zu nutzen. Diese Dienstleistungen umfassen sowohl Reisen von A nach B mit verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodale Mobilitätsketten) als auch Guthabepakete, die mehrere Verkehrsmittel kombinieren (z.B. Taxi-/Sharing-Kontingente, öV-Abonnemente). Dabei beschränkt sich die Regelung im Rahmen des PBG auf jene Angebote, die mindestens einen öV-Teil beinhalten. Die Bündelung von Angeboten ausserhalb des öV wie z.B. zwischen Taxis und Sharing-Bikes ist davon nicht betroffen.

In *Absatz 2* werden die Bereiche definiert, auf welche sich der Bund bei der Unterstützung konzentriert. Im Bereich Daten wirkt der Bund darauf hin, dass die Verfügbarkeit und der Austausch der nötigen Sachdaten, insbesondere von Geo-, Betriebs-, Sortiments- und Preisdaten, aller Mobilitätsanbieter verbessert wird. Er klärt dazu den Handlungsbedarf und die Rolle der öffentlichen Hand im Bereich Daten und Datenbereitstellung. Er koordiniert und sensibilisiert die Akteure. Im Bereich des Vertriebs vom Mobilitätsangeboten wirkt der Bund darauf hin, den Zugang zu den Vertriebsinfrastrukturen aller Mobilitätsanbieter zu verbessern. Nur so können Anbieter von vernetzten Mobilitätsdienstleistungen massgeschneiderte Angebotspakete schnüren, welche die Kundinnen und Kunden mit einem «Klick» buchen können. Er prüft dazu auch zweckmässige Anreize zur Öffnung der Vertriebssysteme. Vgl. dazu auch die Arbeiten im Rahmen der Massnahmenpläne des UVEK Ziff. 1.2.5 und 1.2.6.

Absatz 3 beinhaltet eine Kann-Vorschrift für eine Unterstützung von entsprechenden Daten- und Vertriebsinfrastrukturen durch den Bund, sofern sich dies zur Weiterentwicklung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen als zweckmässig und sinnvoll erweist.

Damit kann er gegebenenfalls, falls sich ein entsprechender Bedarf erweist, gezielt den Aufbau von Datenplattformen für die Gesamtmobilität und Vertriebsinfrastrukturen für Mobilitätsangebote unterstützen. Dies kann erforderlich sein, wenn ersichtlich wird, dass aus privatwirtschaftlichem Interesse keine Lösungen entwickelt werden, die den Bedürfnissen zur Förderung multimodaler

Mobilität gerecht werden. Dabei geht es nicht darum, Apps bzw. Anwendungen für den Endkunden entwickeln. Vielmehr soll eine adäquate Datenbasis für die Entwicklung solcher Anwendungen durch den öV und private Anbieter für die Kundschaft gesichert werden. Diese Datenbasis als Grundlage eines künftigen schweizerischen Mobilitätssystems soll objektiv, dauerhaft, verlässlich, transparent und damit frei von kommerziellen Interessen sein. Dies kann erforderlich sein, um einerseits für Unternehmen Investitionssicherheit für neue Anwendungen zu schaffen und andererseits um den Einfluss der öffentlichen Hand auf eine Verkehrslenkung im Sinne eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems zu gewährleisten.

Beim Thema Vertriebsinfrastrukturen handelt es sich in erster Linie um die Schaffung besserer Rahmenbedingungen für den Vertrieb der Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV. Die öV Unternehmen selber verfügen bereits über eine entsprechende gemeinsame Vertriebsinfrastruktur. Ziel ist die Einbindung möglichst vieler weiterer Mobilitätsangebote wie Sharing-, Taxi- oder Mitfahrangebote in Mobilitätsketten. Einfach zugängliche Vertriebsinfrastrukturen im Hintergrund könnten für diese Unternehmen die Eintrittshürden senken und sie so dazu animieren, im multimodalen Mobilitätsmarkt mitzumachen. Auch diesbezüglich wird Handlungsbedarf und Rolle des Bundes in Bezug auf die Schaffung von solchen Hintergrundvertriebsinfrastrukturen im Rahmen der Arbeiten zu den «Massnahmenplänen Mobilitätsdaten und Vertrieb Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV» des UVEK geprüft. Vgl. dazu Ziff. 1.2.5 und 1.2.6.

Absatz 4 hält fest, dass für den Zugang zu Sachdaten und Vertriebsinfrastrukturen der öV-Unternehmen die Grundsätze des Diskriminierungsverbots und der Transparenz gelten. Zu Inhalt und Umfang der Daten und Systeme, zu denen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mindestens den Zugang gewähren müssen, um die Zielsetzung – die Förderung der multimodalen Mobilität – zu erreichen, können gemäss Art. 63 PBG in Ausführungsbestimmungen des Bundesrats detailliertere Angaben gemacht werden. Entsprechend dem Grundsatz der Kostentragung können die öV-Unternehmen für den Zugang angemessene Nutzungsentgelte erheben. Dieses Entgelt ist nichtdiskriminierend zu gestalten, kann aber auch z.B. abgestuft nach Anzahl und Umfang der Zugriffe bzw. verkauften Tickets erhoben werden. Für die Berechnung des Entgelts gilt der Grundsatz der Kostendeckung, d.h. das Entgelt ist auf der Basis der laufenden Betriebskosten zu berechnen und darf keine Gewinnmarge enthalten. Zudem muss die Berechnungsgrundlage für das Entgelt transparent dargelegt werden.

Art. 17 Abs. 1 Bst. f, Abs. 1^{bis}, Abs. 1^{ter}, Abs. 3 und Abs. 4

Die öV-Unternehmen erhalten neu in *Abs. 1 Bst. f* den Auftrag, den Betrieb einer gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur zu regeln. Dabei handelt es sich um einen expliziten gesetzlichen Auftrag zum Betrieb einer öV-Vertriebsinfrastruktur im Sinne der bestehenden NOVA-Plattform, welche die öV-Branche bereits heute zur Umsetzung des Direkten Verkehrs mit finanzieller Beteiligung der öffentlichen Hand über die Bestellungen im Regionalen Personenverkehr betreibt.

Gemäss *Abs. 1^{bis}* stellen die öV-Unternehmen der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur zum erforderlichen Zeitpunkt alle für den Vertrieb von Mobilitätsdienstleistungen erforderlichen Sach- und Personendaten in der nötigen Form und Qualität zu Verfügung. Es handelt sich dabei um sämtliche relevanten Vertriebsdaten, konkret um sämtliche Daten zur Gewährleistung des Direkten Verkehrs. Dazu gehören zum einen Sachdaten wie Preisdaten, Tarifdaten oder Sortimentsdaten. Zu diesen Sachdaten gehören nicht nur die Sortimente des nationalen Direkten Verkehrs, sondern explizit auch die Sortimente der Verbünde. Nur so kann der Pflicht zur Gewährleistung des Direkten Verkehrs nachgekommen werden. Weiter sind auch in beschränktem Umfang Personendaten zur Verfügung zu stellen. Diese müssen es erlauben festzustellen, ob eine Person innerhalb eines bestimmten Zeitraums über bereits gekaufte Tickets oder Abonnements verfügt, die für eine Reise relevant sind. Diese Personendaten dienen zum einen dazu, den Kunden ein vollständiges Angebot machen zu können, zum anderen aber auch zur Abrechnung und zur Kontrolle der Transportberechtigung.

Die Pflicht der öV-Unternehmen, den Mobilitätsvermittlern den Zugang zu ihrer gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur zu gewähren, wird in *Abs. 1^{ter}* festgehalten. Die Gewährung des Zugangs zum Vertrieb bzw. konkret zur Vertriebsinfrastruktur ist erforderlich, damit der angestrebte Ticketverkauf durch Vermittler im Rahmen von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen überhaupt möglich wird. Dieser Zugang ist gemäss den Prinzipien von Art. 11a Abs. 4 diskriminierungsfrei und transparent zu gewähren.

Das bisherige Modell der Branchenregelungen im Direkten Verkehr und zur Haftung wird in *Abs. 3* explizit auch auf den Zugang zum Vertrieb ausgedehnt. Die öV-Branche hat damit den Auftrag, den Zugang zum öV-Vertrieb in Übereinkommen auszuführen. Sie hat unter Einhaltung der gesetzlich festgelegten Rahmenbedingungen und Grundsätze die konkreten Zugangsbedingungen festzulegen. Dies erfolgt im Rahmen von allgemeingültigen Branchenübereinkommen. Diese sind analog zu bisherigen Regelungen im Bereich Direkter Verkehr durch das BAV zu genehmigen. Das BAV nimmt dazu eine Vorprüfung zur Frage vor, ob die gesetzlichen Rahmenbedingungen (insb. Art. 11a Abs. 4) eingehalten wurden.

Analog zu bisherigen Regelungen in anderen Bereichen sieht *Abs. 4* vor, dass das BAV auch für den Fall, dass die Unternehmen den Mobilitätsvermittlern den Zugang zur Vertriebsinfrastruktur nicht gewähren bzw. die Branche zu keiner Einigung gelangt, die Regelung per Verfügung erlassen bzw. den Zugang durchzusetzen kann.

Art. 19 Abs. 1^{bis}

Die neue Regelung *Art. 19 Abs. 1^{bis}* verpflichtet die Unternehmen, im konzessionierten und bewilligten Bereich auch Personenbeförderungsverträge ohne Datenbearbeitung, also anonymes Reisen, anzubieten. Diese Reisen müssen im Sinne der Nichtdiskriminierung grundsätzlich vergleichbar sein mit Angeboten, die eine Datenbearbeitung umfassen. Das bedeutet insbesondere, dass solche Angebote keine ungerechtfertigte preisliche Benachteiligung aufweisen dürfen (vgl. auch Art. 15 Abs. 3 PBG) und für die Reisenden einfach zugänglich sein müssen. Mehrkosten, die durch das anonyme Angebot entstehen, dürfen in angemessenem Umfang im Preis berücksichtigt werden. Logischerweise können Preisvorteile, die beispielsweise den Ausschluss der Übertragbarkeit auf andere Personen voraussetzen (wie personalisierte Streckenkarten usw.), nicht anonym im Anspruch genommen werden. Auch Vorteile des automatischen Ticketings wie die Ermittlung des Preises erst nach Abschluss der Reise oder eines bestimmten Nutzungszeitraums können nicht ohne die Bearbeitung von Personendaten beansprucht werden.

Art. 19a Bearbeitung von Personendaten

Der heutige Artikel 54 ist im 11. Abschnitt des PBG zum Thema «Aufsicht» angesiedelt. Die Inhalte betreffen den speziellen Aspekt des Datenschutzes des Personenbeförderungsvertrags. Deshalb werden die entsprechenden Bestimmungen sachlich richtiger in unmittelbarer Nähe zum Art. 19 PBG über den Personenbeförderungsvertrag in einem neuen *Artikel 19a* angesiedelt.

Absatz 1 (bisher Art. 54 Abs. 1) wird insofern angepasst, als sämtliche Transportunternehmen für all ihre konzessionierten und bewilligten Tätigkeiten bei der Bearbeitung von Personendaten neu nicht mehr den datenschutzrechtlichen Vorgaben des Bundes für Bundesorgane (Art. 16–25^{bis} DSGVO), sondern jenen für private Personen, also Art. 12–15 DSGVO unterstehen. Handeln die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs aber ausnahmsweise hoheitlich und schränken sie dabei die Rechte oder die Freiheit der Reisenden ein, so unterstehen sie nach wie vor den Artikeln 16–25^{bis} DSGVO. In diesen Fällen dürfen sie Daten nach wie vor nur bearbeiten, wenn sie dazu über eine explizite gesetzliche Grundlage verfügen.

Dies ermöglicht es den Transportunternehmen, mit den Reisenden die Datenbearbeitung sowohl bei der konzessionierten bzw. bewilligten Personenbeförderung als auch bei Beförderungsangeboten, die nicht dem PBG unterstehen (z.B. Mietwagen), einheitlich auf Basis der Einwilligung zu regeln. Dies ist vorteilhaft insbesondere bei multimodalen Mobilitätsdienstleistungen und zeitgemässen Ticketing-Systemen. Damit eine Einwilligung wirksam ist, muss ihr eine angemessene Information vorausgehen. Auch muss sie freiwillig erteilt werden, was voraussetzt, dass die Nichteinwilligung nicht mit Nachteilen verbunden sein darf, die keinen Bezug zum Zweck der Bearbeitung haben oder diesem gegenüber unverhältnismässig sind (BGE 138 I 331, 344).

Mit der vorgeschlagenen Neuregelung wird im Umfeld der konzessionierten und bewilligten Personenbeförderung datenschutzrechtlich an jene Wertung angeknüpft, die der Gesetzgeber im Bereich der Postdienstleistungen bereits zu einem Zeitpunkt vorgenommen hatte, als die Post noch als selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts organisiert war: Art. 13 des Postgesetzes vom 30. April 1997 sah explizit vor, dass bei der Bearbeitung von Personendaten durch die Post die Art. 12–15 DSGVO gelten. Damals führte der Bundesrat in seiner Botschaft aus, mit dieser Bestimmung werde klargestellt, dass für die Post «in Bezug auf den Datenschutz sowohl bei den Universaldiensten als auch bei den Wettbewerbsdiensten ... die gleichen Vorschriften gelten. Die Anwendung unterschiedlicher Vorschriften für die Datenbearbeitung von nur schwer abgrenzbaren bzw. gleichen Sachverhalten wäre weder praktikabel noch wirtschaftlich sinnvoll» (BB1 1996 III 1249, 1288). Im Ergebnis galten für die Post mit Inkrafttreten des Gesetzes per 1. Januar 1998 die datenschutzrechtlichen Vorschriften über das Bearbeiten von Personendaten durch private Personen.

Absatz 2 entspricht weitgehend der heutigen Regelung in Art. 54 Abs. 2. Angepasst wurde er lediglich insoweit, als die Bestimmung neu für alle konzessionierten und bewilligten Tätigkeiten gilt, also auch für Personenbeförderungen mit einer kantonalen Bewilligung. Sie macht eine Einwilligung der betroffenen Personen in die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten und Persönlichkeitsprofilen entbehrlich, soweit die Datenbearbeitung für die Tätigkeit der Unternehmen im Geltungsbereich des PBG erforderlich ist.

Die Regelung von *Absatz 3* (bisheriger Art. 54 Abs. 3) entspricht Artikel 23 Absatz 2 DSGVO. Soweit ein Unternehmen in Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe des Bundes handelt (hier der konzessionierten oder bewilligten Personenbeförderung) untersteht es unabhängig davon, ob es hoheitlich oder privatrechtlich handelt, insoweit der Aufsicht des EDÖB gemäss Artikel 27 DSGVO.

Vgl. dazu auch die Erläuterungen unter Ziff. 1.2.7.

4a Abschnitt: Vermittler multimodaler Mobilität

Im Rahmen der multimodalen Mobilitätsdienstleistungen wird ein neuer Abschnitt zu den Beziehungen der Vermittler von multimodaler Mobilität zum öffentlichen Verkehr eingefügt. Damit wird die Schnittstelle dieser Vermittler zum öffentlichen Verkehr beschrieben.

Art. 23a

Dieser *neue Artikel* regelt die Rechte und Pflichten der Mobilitätsvermittler im Zusammenhang mit dem Zugang zum öV-Vertrieb und zur Vertriebsinfrastruktur.

Um im Sinne dieses Gesetzes als Mobilitätsvermittler tätig werden zu können, ist gemäss *Absatz 1* ein Sitz oder eine Niederlassung in der Schweiz erforderlich sowie eine Meldung bei der SKE/RailCom mit Eintrag in das dafür zu führende öffentliche Register. Damit soll ein direkter Zugriff auf diese Vermittler in Fällen ermöglicht werden, bei denen dies für die Kunden, die öV-Unternehmen oder die Aufsichtsbehörde erforderlich ist.

Gemäss *Absatz 2* wird neu ein Recht auf Zugang von Mobilitätsvermittlern ausserhalb des öV zur öV-Vertriebsinfrastruktur und damit zum Vertrieb von öV-Mobilitätsdienstleistungen statuiert. Dieses Recht beinhaltet auch das Recht auf stellvertretenden Ticketvertrieb und den damit verbundenen stellvertretenden Abschluss von Transportverträgen.

Die Mobilitätsvermittler haben gegenüber der öV-Branche gemäss *Absatz 3* folgende Pflichten einzuhalten:

Die öV-Unternehmen können von den Mobilitätsvermittlern für den Zugang zum Vertrieb und zur Vertriebsinfrastruktur gemäss *Bst. a* angemessene Sicherheiten verlangen. Es handelt sich hier um die Sicherung der Einnahmen der öV-Unternehmen. Es muss sichergestellt werden, dass dem öV-System keine massgeblichen Gelder entgehen, welche auf dem Rechtsweg erstritten werden müssten (vgl. Art. 56). Die Angemessenheit der durch die öV-Branche von den Mobilitätsdienstleistern verlangten Bonitätsanforderungen bzw. Sicherheitsleistungen beurteilt sich aufgrund der allgemeinen Grundsätze der Verhältnismässigkeit (so hoch wie nötig, so niedrig wie möglich). Unerwünschte Einstiegshürden durch zu hohe Sicherheitsleistungen, insbesondere auch für Start-ups, sollen verhindert werden. Die Sicherheiten können beispielsweise nach Anzahl der verkauften Tickets bzw. Anzahl Zugriffe auf die Vertriebsplattform festgelegt werden.

Die Verkäufe sind abzurechnen (*Bst. b*). Gemäss *Bst. c* hat die Übermittlung der erforderlichen Sach- und Personendaten an die öV-Unternehmen zeitgerecht zu erfolgen. Diese Daten müssen es den öV-Unternehmen erlauben, die nötigen Abrechnungen über die NOVA-Plattform unter Einbezug allfälliger Abonnemente und Vergünstigungen vorzunehmen und während der Reise kontrollieren zu können, ob ein Kunde über einen gültigen Fahrausweis verfügt. Zudem haben die Mobilitätsvermittler gemäss *Bst. d* unabhängig von ihrer eigenen Preisgestaltung die von den Unternehmen festgelegten Tarife für die verkauften Tickets zeitgerecht zu bezahlen. Gemäss *Bst. e* sind die Vorschriften der Tarifeigner einzuhalten, insbesondere müssen die Fahrausweise der von den Unternehmen festgelegten Form entsprechen. Gemäss *Bst. f* können die öV-Unternehmen in ihren Zugangsbedingungen die Vermittler verpflichten Kundendienstleistungen wie insb. Beratung, Umbuchungen und Rückerstattungen für öV-Tickets zu erbringen. Damit verbunden ist im Sinne der Nichtdiskriminierung ein entsprechender Anspruch der dritten Vermittler für diese Leistungen gleich entschädigt zu werden wie die Vermittler aus der öV-Branche.

Die Mobilitätsvermittler sollen gemäss *Absatz 4* über die Preisgestaltungsfreiheit verfügen. Dies bedeutet, dass sie den Preis für den Weiterverkauf der öV-Tickets an Kunden selbst festlegen und sowohl Rabatte gewähren als auch Zuschläge erheben können.

Dadurch kann die angestrebte Attraktivität von Angeboten gesteigert werden. Sie haben aber gegenüber den öV-Unternehmen in jedem Fall den vollen Betrag der Tickets gemäss den festgelegten Tarifen zu entrichten.

Es wird darauf verzichtet, den Mobilitätsvermittlern einen gesetzlichen Anspruch auf Vermittlungsprovision für den Verkauf von Tickets einzuräumen. Die öV-Branche kann jedoch in den Zugangsbedingungen Provisionen für Vermittler vorsehen. In diesem Fall haben die Vermittler gemäss *Abs. 5* im Sinne der Nichtdiskriminierung den gleichen Anspruch auf Vermittlungsprovisionen wie die öV-Unternehmen untereinander.

Art. 37 Abs. 4

Auch hier wird aus terminologischen Gründen der Begriff «Transportunternehmen» durch «Unternehmen» ersetzt.

Art. 54

Dieser Artikel wird aufgehoben. Die überarbeiteten Inhalte sind neu in Art. 19a zu finden.

Art. 56 Abs. 1

Vermögensrechtliche Streitigkeiten zwischen Privaten sind in der Regel zivil- und nicht öffentlich-rechtlicher Natur. Es ist deshalb naheliegend, dass *Absatz 1* um die Mobilitätsvermittler erweitert wird.

2.2 Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957

Die Anpassungen der *Artikel 6, 8c, 40b, 66, 89 und 91* sind rein formeller Art.

Art. 40a^{ter} Abs. 1 Bst. g, Abs. 2 Bst. f und Abs. 3^{bis}

Die neuen Zuständigkeiten der SKE/RailCom im Bereich Zugang zum Vertrieb von Mobilitätsdienstleistungen gemäss den Artikeln 17 und 23a PBG führen zu Anpassungen von Artikel 40a^{bis} EBG. Die Anpassungen basieren auf den EBG-Fassungen gemäss Bundesbeschluss zur Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI, 16.075, BB 28.9.2018, BBl 2018 6051).

Es handelt sich gemäss *Absatz 1 Bst. g* um die Kompetenz der SKE/RailCom, bei Streitigkeiten über die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zur öV-Vertriebsinfrastruktur zu entscheiden. Darunter fällt auch die Frage der Angemessenheit eines allfälligen Nutzungsentgeltes.

Gemäss *Absatz 2 Bst. f* handelt es sich um die Überwachung des diskriminierungsfreien Zugangs zur öV-Vertriebsinfrastruktur durch die SKE/RailCom analog zu anderen Bereichen.

Die SKE/RailCom führt ein öffentlich zugängliches Register der Mobilitätsvermittler gemäss Artikel 23a Absatz 1 PBG (*Abs. 3^{bis}*).

Vgl. dazu auch die Ausführungen in Ziffer Ziff. 1.2.2– 1.2.4.

3 Auswirkungen

3.1 Auswirkungen auf den Bund

3.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Durch den verstärkten Wettbewerb und die damit verbundene Zunahme innovativer Mobilitätsdienstleistungen ist davon auszugehen, dass die Vertriebskosten im öV künftig insgesamt eher sinken werden. Es ist zudem zu erwarten, dass die Auslastung des öV und der Ticketabsatz gesteigert werden können. Die Einnahmen der Transportunternehmen dürften sich dadurch erhöhen. Neue Angebote werden es erlauben, in Randregionen und zu Randzeiten bessere und kostengünstigere Angebote für die Erschliessung bereitzustellen. Ausserdem sind diese wesentlich besser ins Gesamtmobilitätssystem zu integrieren. Dadurch dürften die Abgeltungen im Regional- und Ortsverkehr, welche Bund, Kantone und Gemeinden zu leisten haben, längerfristig tendenziell eher sinken.

Weitere finanzielle Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

3.1.2 Personelle Auswirkungen

Bei der SKE/RailCom fällt durch die zusätzlichen Aufgaben ein noch abzuschätzender personeller Mehraufwand an. Beim BAV sind keine personellen Auswirkungen zu erwarten.

3.1.3 Andere Auswirkungen

Derzeit sind keine weiteren Auswirkungen absehbar.

3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Die Förderung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen ermöglicht neue Erschliessungs- und Mobilitätskonzepte in allen Regionen und steigert dadurch deren Attraktivität. Der Innovations- und Kostensenkungsschub, der mit der Öffnung des Vertriebs erwartet wird, dürfte es der öffentlichen Hand mindestens längerfristig ermöglichen auf allen Ebenen Einsparungen bei den abteilungsberechtigten Regional- und Ortsverkehren zu erzielen und gleichzeitig die Grunderschliessung zu gewährleisten.

Bei der Bereitstellung von Mobilitätsdaten kommt den Gemeinden und Kantonen als Urhebern oder Besitzern dieser Daten eine entscheidende gestalterische Rolle zu.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Positive Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Durch die Förderung der multimodalen Mobilitätsdienstleistungen wird ein Umfeld geschaffen, welches innovative Geschäftsmodelle begünstigt. Die Schweiz befindet sich mit ihrem hohen Bildungsniveau und ihrer guten Infrastruktur sowie ihrer langjährigen Erfahrung im öV mit dem verkehrsmittelübergreifenden Direkten Verkehr in einer vorteilhaften Ausgangslage. Der Erhalt und die Weiterentwicklung des Knowhows im Bereich der Mobilität kann gestärkt werden. Diese Vorlage ermöglicht es, die Möglichkeiten der Digitalisierung optimal zu nutzen und neue Wertschöpfung zu generieren. Die Förderung der multimodalen Mobilitätsdienstleistungen wird die Attraktivität der Schweiz auch insgesamt steigern können, da die Mobilität als ein wichtiger Standortfaktor gilt. Durch die effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur resultieren geringere Kosten für deren Ausbau und Unterhalt.

Der öffentliche Verkehr wird gestärkt und für die Zukunft fit gemacht

Die öV-Unternehmen können von einer besseren Sichtbarkeit in einem Markt profitieren, der immer digitaler wird. Sie können ihre Vertriebskosten senken, die Reichweite ihrer Angebote steigern und durch eine bessere Integration in multimodale Mobilitätsangebote ihren Absatz erhöhen. Dadurch können auch neue Kundensegmente erschlossen werden – insbesondere jene Teile der Bevölkerung, die den öV bisher nur selten oder gar nie nutzen.

Die zugelassenen Mobilitätsvermittler verfügen gegenüber ihren Kunden über eine Preisgestaltungsfreiheit. Dies ändert jedoch nichts an der Tarifhoheit der öV-Unternehmen. Die Vermittler sind ihnen gegenüber für die festgelegten Tarife haftbar. Allfällige Rabatte, welche die Vermittler ihren Kunden gewähren, müssen sie anderweitig erwirtschaften, z.B. über eine geschickte Bündelung mit anderen Angeboten. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen ist nicht davon auszugehen, dass ein grosser Vermittler über Jahre in der Schweiz vergünstigte öV-Tickets auf eigene Rechnung verkaufen und dadurch die Preiswahrnehmung in der Bevölkerung verändern bzw. Erwartungen zu dauerhaft reduzierten öV-Preisen wecken wird.

Es besteht somit keine Gefahr, dass mit einer kontrollierten Öffnung des öV-Vertriebs substantielle Mittel aus dem öV-System abfliessen könnten. Im Gegenteil: Wenn der Vertrieb durch neue Kanäle effizienter ausgestaltet und die Auslastung des öV gesteigert werden kann, verbleiben sogar mehr Gelder im öV-System bzw. die Kosten für die öffentliche Hand als Bestellerin sinken. Voraussetzung hierfür ist jedoch auch, dass die öV-Branche ihre Provisionsmodelle den neuen Geschäftsmodellen anpasst.

3.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Diese Vorlage ermöglicht es, multimodale Mobilitätsangebote individueller auf die Bedürfnisse der Kundschaft auszurichten. Dank umfassender und transparenter Information über die verschiedenen Mobilitätsangebote, die entsprechenden Wahlmöglichkeiten sowie einfachere Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten kann die Gesellschaft aus dem Gesamtverkehrssystem einen höheren Nutzen ziehen. Die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote zu multimodalen Angeboten und intermodalen Mobilitätsketten aus einer Hand stellt für die Reisenden einen deutlichen Mehrwert dar. Insbesondere in Regionen oder zu Zeiten, die durch ein dünnes Mobilitätsangebot geprägt sind, können multimodale Mobilitätsdienstleistungen Abhilfe schaffen und den individuellen Nutzen steigern. Der Innovations- und Kostensenkungsschub, der aus der Öffnung des öV-Vertriebs erwartet wird, kommt nicht zuletzt der Bevölkerung zugute – in Form von innovativen Angeboten, aber auch von tieferen Preisen oder Steuern.

3.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Multimodalität im Verkehr trägt wesentlich zur besseren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen bei. Durch die bessere Integration von Sharing-Angeboten und des Langsamverkehrs in die Gesamtmobilität erhöht sie die Auslastung der bestehenden Verkehrsgefässe und schont die natürlichen Ressourcen. Durch die transparentere und besser verfügbare Information über die verschiedenen Mobilitätsangebote wird ein Beitrag zur Glättung von Verkehrsspitzen geleistet. Die effizientere Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel steigert die Energieeffizienz und unterstützt die Reduktion von CO₂-Emissionen. Aus diesen Gründen fördert in Deutschland die Bundesregierung im Rahmen des «Sofortprogramms Saubere Luft 2017-20» die Vernetzung der Verkehrsträger durch Digitalisierung.

3.6 Andere Auswirkungen

Die Förderung der multimodalen Mobilität stellt sicher, dass die Schweiz ihre ausgezeichnete Ausgangslage mit ihren guten Infrastrukturen, dem hohen Bildungsniveau und der langjährigen Erfahrungen aus dem integrierten öV im Rahmen der Digitalisierung der Mobilität konsequent ausnutzen kann. Entwicklungen wie «Mobility as a Service» (MaaS) in Finnland würden auch in der Schweiz möglich und damit die Rahmenbedingungen für internationale Pionierleistungen geschaffen.

4 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu Strategien des Bundesrates

4.1 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 27. Januar 2016²³ zur Legislaturplanung 2015–2019 noch im Bundesbeschluss vom 14. Juni 2016²⁴ über die Legislaturplanung 2015–2019 angekündigt.

4.2 Verhältnis zu Strategien des Bundesrates

Die Vorlage ist im Sinne der Strategie des Bundesrates für eine digitale Schweiz vom 20. April 2016.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungsmässigkeit

Die Vorlage betrifft hauptsächlich das PBG und das EBG. Diese haben ihre Verfassungsgrundlagen in Artikel 87 BV, Art. 95 Abs. 1 BV und Art. 122 Abs. 1 BV. Die Vorlage ist verfassungs- und gesetzmässig.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Mit der Vorlage entstehen keine Unvereinbarkeiten mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz.

5.3 Erlassform

Die Vorlage erfolgt in Form eines Änderungserlasses auf Gesetzesstufe. Dieser beinhaltet eine Änderung des PBG sowie eine damit verknüpfte Änderung des EBG.

5.4 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Die Übertragung von Rechtsetzungsbefugnissen auf Departemente, Gruppen und Ämter im Sinn von Artikel 48 RVOG ist nicht vorgesehen.

5.5 Datenschutz

Die Vorlage berücksichtigt die Vorgaben der Datenschutzgesetzgebung und beinhaltet mit der Anpassung des bisherigen Art. 54 PBG durch die neuen Regelungen Art. 19 Abs. 1^{bis} und 19 a eine spezifische Regelung zum Thema Datenverwendung im öffentlichen Verkehr.

²³ BBl 2016 1105

²⁴ BBl 2016 5183

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG
B Beförderer	Unternehmen oder Organisation, das einen physischen Transport (Reise) von A nach B für Kundinnen und Kunden durchführt, z.B. ein öV-Unternehmen oder ein Taxi.
Betreiber	Unternehmen, das eine Infrastruktur oder Fahrzeuge für die Beförderung von Personen besitzt, unterhält und im Rahmen von Δ Mobilitätsangeboten zur Verfügung stellt, z.B. Mobility.
Betriebsdaten	Information zum Betriebszustand (Ist- und Soll-Daten), wie z.B. zur aktuellen Strassenverkehrslage, zu Fahrplänen und Verspätungen im öV, oder zur Frage, ob ein Car-Sharing-Fahrzeug (Δ Sharing) oder ein Parkplatz zur Verfügung steht.
D Delkredere-Risiko	Die Gefahr, dass ein Käufer einen Zahlungsanspruch (ganz oder teilweise) nicht bzw. nicht fristgerecht erfüllt.
Direkter Verkehr	Durchgehende Beförderung über die Netze verschiedener Transportunternehmen auf der Basis eines einzigen Transportvertrags, so dass durch den Fahrgast nur ein Billett für die ganze Reise gelöst werden muss, gemäss PBG Art. 16f.
G Geodaten	Daten mit einem räumlichen Bezug, z.B. Streckennetze oder Haltestellenstandorte.
Gewerbsmässige Personenbeförderung	Beförderung von Personen oder Transport von Personenwagen gemäss PBG Art. 2.
Governance	Beschreibung des Mechanismus', wer was in welchem Prozess regelt und durchsetzt.
Grunddaten	Für die Erbringung von Δ Mobilitätsdienstleistungen erforderliche Grundlagedaten. Sie beinhalten sowohl das vom Bundesrat definierte Δ Kerndaten-Set als auch weitere Daten, wie z.B. für Kontrollen notwendige Kundendaten.
I Intermodalität	Das Verwenden von verschiedenen Δ Verkehrsmodi während einer Reise von A nach B (sogenannte intermodale Δ Mobilitätskette). Form der Δ Multimodalität.
K Kerndaten-Set	Die vom Bundesrat 2017 definierten, für multimodale Δ Mobilitätsdienstleistungen minimal notwendigen Daten: Geo-, Betriebs- und Δ Vertriebsdaten (Sortiments- und Δ Preisdaten).
L Langsamverkehr (LV)	Traditionelle Bezeichnung für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft.
M Marktaufsicht	Überwachung und Durchsetzung des Marktzugangs.
Mobilitätsanbieter	Δ Beförderer und Δ Betreiber, die (in der Regel kommerzielle) physische Δ Mobilitätsangebote anbieten.
Mobilitätsangebot	Produkte oder Dienstleistungen im Mobilitätsbereich, die (in der Regel gewerblich) bereitgestellt werden. Neben der eigentlichen Transportleistung werden darunter auch weitere Leistungen wie etwa Informationen zur Parkhausbelegung, Angaben zur Betriebslage oder Informationen zu weiteren Angeboten im Zusammenhang mit einer Reise verstanden.
Mobilitätsdienstleister	Oberbegriff aller Dienstleister im Bereich der Mobilität. Umfasst die Δ Beförderer, die Δ Betreiber von Infrastruktur und Fahrzeugen sowie die Δ Vermittler von Angeboten.
Mobilitätsdienstleistung	Umfasst sämtliche Angebote der Δ Mobilitätsdienstleister.

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG
Mobility as a Service (MaaS)	Ganzheitliche Mobilitätslösungen, in denen physische Verkehrsangebote in Verbindung mit digitalen Angeboten ein hochwertiges, nahtloses und über eine einheitliche Kundenschnittstelle (Δ Schnittstelle) zugängliches Δ Mobilitätsangebot schaffen, so dass multimodale Reisen auch ohne eigenes Fahrzeug geplant und durchgeführt werden können.
Mobilitätsdaten	Gesamtheit aller Daten im Zusammenhang mit Verkehrsangeboten.
Mobilitätskette	Aufteilung einer Reise in einzelne, zusammenhängende Abschnitte (Etappen) mit mehreren, möglicherweise unterschiedlichen Δ Verkehrsmodi.
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Verkehr, der mit einem motorisierten Fahrzeug zur individuellen Nutzung erfolgt. Darunter fallen auch Fahrzeuge, die über Δ Sharing-Anbieter bezogen werden (Mietautos), und Elektrofahrzeuge wie e-Bikes, wobei hier die Abgrenzung bei Fahrzeugen von verschiedener Motorleistung nicht ganz klar ist.
Multimodalität	Die Nutzung von verschiedenen Δ Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums, z.B. innerhalb eines Tages oder einer Reise. Diese Definition weicht ab von der gängigen Definition, wonach innerhalb eines Zeitraums verschiedene Δ Verkehrsmodi genutzt werden.
N NOVA	Interoperable Datenplattform (Δ Plattform) zur Verknüpfung und Integration der Vertriebssysteme im Schweizer öV, mit dem Ziel «eine Reise – ein Ticket». An die NOVA-Plattform können die Vertriebskanäle und Hintergrundsysteme der Transportunternehmen mithilfe standardisierter Δ Schnittstellen angeschlossen werden. NOVA stellt die für die Tarifberechnung und für die Kontrollen notwendigen Grundlagen bereit. Zudem erfolgt über NOVA die Abrechnung und die Einnahmenverteilung für das verkaufte Sortiment.
O Öffentlicher Verkehr (öV)	Der öffentliche Verkehr umfasst die Verkehrsangebote mit regelmässigen Fahrten gemäss einem definierten Fahrplan, die von allen Personen aufgrund vorgegebener Beförderungsbestimmungen genutzt werden können, gemäss PBG Art. 6 oder 8.
Open Data (OD)	Frei zugängliche und verwendbare Daten, die auch verändert und an Dritte weitergegeben werden können.
P Plattform	Organisatorische oder technische Infrastruktur zur Bereitstellung von Daten oder Δ Mobilitätsdienstleistungen. Eine Plattform kann eine mehr oder weniger zentralisierte Aggregation von Datenbeständen zu Mobilitäts-Angeboten bedeuten, die z.B. in Form einer Δ Schnittstelle für maschinenlesbaren Zugriff zur Verfügung steht (Datenplattform), etwa im Bereich der Δ Betriebsdaten oder der Abrechnungssysteme. Oder sie kann in Form einer Smartphone-App oder einer Internet-Seite den Zugang zu Angeboten für Endkunden oder Δ Vermittler bereitstellen (Mobilitätsplattform), etwa für die Routenplanung, Fahrpläne oder Reservationen. Je nach Funktion der Plattform wird sie z.B. als Informations-, Vertriebs- oder als Datenplattform bezeichnet. Wenn auf einer Plattform Informationen zu mehreren Δ Verkehrsmitteln angeboten werden, wird sie als multimodal bezeichnet.
Preisdaten	Daten, die es erlauben, den Preis für eine Dienstleistung zu ermitteln. Z.B. Kosten pro km, Preis für eine Fahrt. Preisdaten sind Bestandteil der Δ Vertriebsdaten.
S Sharing	Die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Fortbewegungsmitteln, z.B. Autos, Velos.

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG
Schnittstelle	Teil einer Daten-Plattform (Δ Plattform), welcher der Kommunikation mit anderen Systemen oder anderen Teilen eines Systems dient. In der Regel handelt es sich um Funktionen der Plattform, die auf eine parametrisierte Anfrage einen Datenauszug in standardisierter Form zurückliefern
T Tarifeigner	Unternehmen, die gemäss PBG Art. 15 die Tarifpflicht zu erfüllen haben.
Tarifhoheit	Entscheidungsbefugnis über die Höhe und Struktur der Tarife sowie die Fahrausweis-Sortimente im öV.
Tarifverbund	Zusammenschluss von verschiedenen Transportunternehmen zur Anwendung des Direkten Verkehrs innerhalb einer geografischen Zone.
U Unternehmen im öffentlichen Verkehr	Unternehmen, die eine Personenbeförderung gemäss PBG Art. 6 oder 8 durchführen.
V Verkehrsmittel	Transportmittel oder Bewegungsart zur Beförderung von Personen oder Gütern. Im vorliegenden Kontext wird auch das Zu-Fuss-Gehen als "Verkehrsmittel" verstanden. Verkehrsmittel lassen sich nach verschiedenen Kriterien gruppieren, etwa nach konzessionsrechtlichem Status (öV und Privatverkehr), nach technischer Antriebsart (motorisierter und nicht motorisierter Verkehr), nach Dimensionierung der Fahrzeuge (Massenverkehrsmittel und Individualverkehr) oder in Δ Verkehrsmodi.
Verkehrsmodus	Gruppierung der Δ Verkehrsmittel: • Δ öffentlicher Verkehr (öV) • Δ Motorisierter Individualverkehr (MIV) • Δ Langsamverkehr (LV), bestehend aus Fuss- und Veloverkehr • Weitere Anbieter (WA): Taxiunternehmen, Mietautos, Mietvelos, Car- oder Ride-Sharing (Δ Sharing) und Pooling-Anbieter, etc.)
Vermittler	Unternehmen oder Organisation, das Δ Mobilitätsangebote und Dienstleistungen an die Endkunden vermittelt und vertreibt. Übernimmt gewisse Teile des Vertragsverhältnisses zwischen den Δ Mobilitätsanbietern und den Endkunden, etwa die Kombination von Leistungen, die Reservation oder das Inkasso. Vermittler können gleichzeitig auch Δ Beförderer und/oder Δ Betreiber sein.
Vertriebsdaten	Informationen über die Δ Mobilitätsangebote, die für den Verkauf der Angebote erforderlich sind.