

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Generalsekretariat

CH-3003 Bern

St. Gallen, 20. März 2019

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Einladung zum Mitbericht in oben genanntem Geschäft und nehmen dazu gerne wie folgt Stellung.

Zu den Fragen:

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

Die SVI begrüsst grundsätzlich die Zielsetzung der Vorlage des UVEK. Mit unserem Einsitz im Vorstand der Plattform Intelligent Transport Systems Switzerland its-ch befassen wir uns intensiv mit dem Einsatz und der Weiterentwicklung intelligenter Verkehrssysteme und Mobilitätsdienste.

Wir sind sehr daran interessiert, dass innovative, multimodale Verkehrsangebote entstehen können. Die SVI unterstützt deshalb die Absicht des Bundes, den Ticketvertrieb im öffentlichen Verkehr für sogenannte Mobilitätsvermittler zu öffnen. Es ist uns überdies ein grosses Anliegen, dass der öffentliche Verkehr als Schlüsselement in multimodale Angebote eingebunden wird. Wir unterstützen deshalb das geplante Vorgehen, das auf einer bewährten Branchenlösung aufbaut und gleichzeitig die Bedürfnisse der neuen Anbieter mit den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung, Transparenz und Kostentragung gebührend berücksichtigt.

Die geplante Öffnung der Vertriebsinfrastruktur im ÖV für Dritte mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr zu stärken und innovative multimodale Angebote zu fördern, unterstützen wir. Allerdings soll eine Öffnung des ÖV-Betriebs keine Wettbewerbsnachteile für die etablierten ÖV-Unternehmungen mit sich bringen. Es darf zu keiner Verminderung der Wirtschaftlichkeit des öffentlich subventionierten ÖV-Angebots kommen, denn dem ÖV wird weiterhin und auf lange Sicht eine Schlüsselrolle als Mobilitätsdienstleister zukommen.

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

2.a) Ja. Wir unterstützen grundsätzlich das nachfrageorientierte Mobilitätsdienstleistungsangebot und begrüssen die Schaffung von Rahmenbedingungen, die eine multimodale Mobilität unterstützen.

2.b) Ja. Die Nichtdiskriminierung, d.h. die Gleichbehandlung von ÖV-Unternehmen und reinen Mobilitätsvermittlern ist insbesondere auch wichtig, damit kein Mobilitätsvermittler mit einer vertraglichen Vereinbarung mit einem einzelnen ÖV-Unternehmen eine Vorteilsnahme erreicht und einen bevorzugten Zugang zur Vertriebsinfrastruktur erhält.

2.c) Wir begrüßen eine Unterstützung durch den Bund von Daten- und Vertriebsinfrastrukturen. Die bestehende NOVA-Plattform stellt allerdings bereits eine ausgereifte Vertriebsinfrastruktur dar. Eine Unterstützung durch den Bund dürfte daher für etablierte Mobilitätsanbieter im öffentlichen Verkehr nicht notwendig sein. Gerade kleinere Mobilitätsanbieter mit innovativen Lösungen können aber so ihre Produkte erstellen und wettbewerbsfähig anbieten. Im Gegenzug jedoch sollen Daten auch wieder zurückgespielt werden und allen anderen Anbietern zur Verfügung stehen, im Sinne von Open Data. Es stellt sich allerdings die Frage, ob diese Anbieter in jedem Fall dem Personenbeförderungsgesetz unterstehen und dieses resp. die jetzt zur Änderung vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung eine ausreichende rechtliche Grundlage für die Unterstellung darstellt.

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

3.1 a) Wir begrüßen die Stossrichtung der vorgeschlagenen Lösung. Die Branche ist aufgefordert, Dritten einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren. Es ist unserer Ansicht nach sinnvoll, wenn die Branche den Zugang für Dritte selbst regelt. Das BAV wird die Branchenregelungen genehmigen und die RailCom hat die Marktaufsicht. Damit sind Sicherheiten vorhanden, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung. Alle Bestimmungen müssen so ausgestaltet sein, dass es zu keinen Wettbewerbsnachteilen für die ÖV-Unternehmungen und zur Verminderung der Wirtschaftlichkeit des öffentlich subventionierten ÖV-Angebots kommt. Dem ÖV kommt weiterhin und auf lange Sicht eine Schlüsselrolle als Mobilitätsdienstleister zu. Die Governance sollte jedoch nicht nur den Zugang zum ÖV-Vertriebsmarkt sicherstellen, sondern auch den Abschluss von Exklusivverträgen verhindern können.

3.1 b) Uns erscheint es sinnvoll, dass die Branche selbst für die Konkretisierung zuständig ist. Die Prozesse und Zusammenhänge sowie systemische Schwächen sind hier bekannt und können entsprechend angepasst und optimiert werden. Die Branche hat ein grosses Interesse an multimodaler Mobilität, eine sinnvolle Konkretisierung ist also in ihrem Sinne.

3.1 c) Die Railcom erscheint aktuell als Aufsichtsorgan eine sinnvolle Lösung. Wenn gemäss den Zielen des Bundes mittelfristig Angebote ausserhalb des ÖVs ebenfalls integriert werden sollen, ist eine Überprüfung allenfalls angebracht.

3.2 a) Meldepflicht und Niederlassungspflicht sind aus unserer Sicht sinnvoll und ausreichend.

3.2 b) Grundsätzlich ja. Für Mobilitätsvermittler, die gleichzeitig auch eigene Mobilitätsangebote betreiben wie Carsharing- oder Taxidienstleistungen, sehen wir ein offenes Gegenrecht als notwendig. Einem Zugang zum ÖV-Ticketverkauf sollte ein gleichwertiger Zugang zum eigenen Vertriebssystem entgegenstehen.

3.2 c) Unabhängig von multimodalen Angeboten sollte jedes ÖV-Unternehmen das vollständige Tarifsortiment anbieten können. Es ist deshalb zwingend erforderlich, dass das gesamte Sortiment in der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur enthalten ist. ÖV-Unternehmen können aber auch als Mobilitätsvermittler tätig werden. In dieser Funktion müssen zusätzliche multimodale (Tarif-)Angebote möglich bleiben.

3.2 d) Wir sehen hierin eine unternehmerische Freiheit. Allerdings sollte bei Bedarf gesetzgeberisch eingegriffen werden, wenn zum Beispiel die Preisgestaltungsfreiheit zu unerwünschten Umlagerungseffekten und damit zu einer Verschlechterung des Gesamtverkehrssystems führt oder der Wirkung von (zukünftigen) verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen wie Mobility Pricing entgegenläuft.

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

4.a) Ja. Im Sinne von Open Data, Diskriminierungsfreiheit sowie Transparenz sind wir der Meinung, dass die Vertriebssysteme für alle Mobilitätsanbieter offen sein sollen. Die Daten sollen untereinander verfügbar sein, insbesondere angebotene Verkehrsmittel oder Geodaten zu Verkehrsnetzen (Linienführung, Auslastungen, Parkplatzverfügbarkeit, etc.). Daraus ergeben sich Vorteile für multimodale Anwendungen.

Voraussetzung muss aber sein, dass alle Bestimmungen so ausgestaltet sind, dass es zu keiner Verminderung der Wirtschaftlichkeit des öffentlich subventionieren ÖV-Angebots kommt. Dem ÖV kommt weiterhin und auf lange Sicht eine Schlüsselrolle als Mobilitätsdienstleister zu.

4.b) Eine solche Öffnung ist unserer Meinung freiwillig. Für Mobilitätsanbieter, die staatliche Unterstützung erhalten oder die als Mobilitätsvermittler auf die ÖV-Vertriebsinfrastruktur zugreifen, muss die Öffnung hingegen verpflichtend werden.

5. Wie beurteilen Sie die Anpassungen zur Datenbearbeitung durch ÖV-Unternehmen?

5. a) Ja.

5. b) Nicht abschliessend beurteilbar.

5. c) Einzelfahrausweise und Mehrfahrtenkarten sollten auch anonym und ohne Mehrkosten bezogen werden können.

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

Wir möchten insbesondere darauf hinweisen, dass das Bestreben des Bundes, mit einer Öffnung des ÖV-Marktes eine effizientere und damit kostengünstigere Mobilität zu ermöglichen, auch zu einer höheren generellen Nachfrage führen wird. Dies wird Auswirkungen auf die gesamte Verkehrsinfrastruktur haben. Strasse und Schiene werden dadurch stärker belastet werden. Dies wird mittelbar zu höheren Kosten und zu erhöhtem Energieverbrauch führen. Hier sind Gesetzgeber, Infrastruktureigentümer und -betreiber aufgefordert, entsprechend entgegen zu wirken.

Nachfrageseitig sehen wir ein hohes Potential, insbesondere für die Verbesserung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV, für das Brechen von Verkehrsspitzen durch Verlagerung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel und Entlastung von Verkehrsträgern. Orte von erhöhtem Interesse (sog. POI) können so besser und effizienter erschlossen werden.

7. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

Freundliche Grüsse

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten



Andreas Brunner, Geschäftsführer