

Bundesamt für Verkehr (BAV)
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 21. März 2019

laurens.abu-talib@usic.ch | T 031 970 08 88

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen. Stellungnahme der usic

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu der oben genannten Vorlage danken wir Ihnen.
Gerne setzen wir Sie im Folgenden von unserer Position in Kenntnis.

Die usic stimmt der Vorlage grundsätzlich zu.

Die im beiliegenden Antwortkatalog erwähnten Ergänzungen zur Vorlage können wie folgt zusammengefasst werden:

- Klare Definition der Schranken, unter welchen der Bund regulierend in den Markt eingreifen darf.
- Daten, welche im Rahmen von hoheitlichen Aufgaben erfüllt werden, sind der Wirtschaft und Gesellschaft uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen und der Einsatz von standardisierten Schnittstellen ist zu fördern.
- Die Governance-Struktur sowie die Marktaufsicht müssen vertieft untersucht werden.
- Die Meldepflicht von Anbietern ist eine unnötige Markteintrittshürde.
- Rabatte auf öV-Dienstleistungen sollen möglich sein.
- Die Öffnung der Vertriebssysteme soll sich auf Verkehrsdienstleister mit hoheitlichen Aufgaben beschränken.
- Unternehmen mit hoheitlichen Aufgaben sind weiterhin dem Datenschutzrecht von Bundesorganen zu unterstellen.
- Es bedarf einer fundierten Regulierungsfolgenabschätzung.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die wohlwollende Berücksichtigung unserer Position.

Freundliche Grüsse

u s i c

Der Präsident



Bernhard Berger
Dipl. Bauing. ETH

Der Geschäftsführer



Dr. Mario Marti
Rechtsanwalt

Die usic

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen usic vereint rund 1 000 Mitgliedsunternehmungen mit gut 14 000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttohonorarumsatz von über 2,4 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmungen der usic sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist die usic der grösste Schweizer patronale Planerverband und die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

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

Die usic unterstützt die geplante Öffnung der öV-Vertriebssysteme mit dem Ziel einer Steigerung der Effizienz und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Die Senkung der Markteintrittshürden für private Anbieter ist ein zentraler Bestandteil dieser übergeordneten Ziele.

2. Wie beurteilen Sie die neue Gesetzesbestimmung zur Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität (Kap. 1.2.1)?

a. Sind Sie einverstanden mit der Zielsetzung des neuen Artikels?

Die usic begrüsst, dass der Bund in Bezug auf öV-Angebote für einen diskriminierungsfreien Zugang zu den für multimodale Dienstleistungen notwendigen Basisdaten sorgen kann. Mit Blick auf die vorangehende Bestimmung in Art. 9 Abs. 2 Bst. b ist jedoch zu gewährleisten, dass diese Kompetenz nicht zum Nachteil privater Anbieter erfolgt bzw. unterlassen wird. Insbesondere die Begriffe der existenziellen Gefährdung (Ziff. 1) sowie Angebotsergänzung (Ziff. 2) müssen hinreichend klar definiert werden.

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

Die usic ist mit den Grundsätzen einverstanden. Daten, welche im Rahmen von hoheitlichen Aufgaben generiert werden, sind jedoch – sofern es sich nicht um Personendaten handelt – als Open Government Data zu behandeln und Wirtschaft und Gesellschaft uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen.

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

Die usic sieht die Rolle des Bundes vor allem darin, dafür zu sorgen, dass die Kompatibilität der Daten gewährleistet wird. Dies bedeutet konkret, dass die Zurverfügungstellung der Daten mittels anerkannten maschinenlesbaren Schnittstellen-Formaten (z.B. *.xml, *.json) erfolgt. Eine allfällige Zugangsbeschränkung mittels Lizenzschlüssel ist im Rahmen von hoheitlich generierten Daten möglichst einfach zu gestalten und lediglich zur besseren Verwaltung der für den Bezug benötigten Datenübertragungsleistung zu verwenden.

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

Sind Sie damit einverstanden, dass öV-externen Mobilitätsvermittlern ermöglicht werden soll, unter klaren Rahmenbedingungen autonom öV-Tickets zu verkaufen und Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur zu erhalten (Kap 1.2.2)?

Die usic ist damit einverstanden. So werden mit öffentlichen Geldern finanzierte Betriebssysteme auch der Wirtschaft zur Verfügung gestellt und der öV profitiert wiederum von einer Erhöhung der Reichweite.

3.1 Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 1.2.2)

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

Nein. Die Definition der Governance ist nicht hinreichend geklärt und deshalb ungenügend.

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

Grundsätzlich ist eine subsidiäre Regulierung durch die betroffenen Akteure zu begrüssen. Das BAV soll stärker darauf achten, dass bei bereits bestehenden Entscheidungsstrukturen, neue Marktteilnehmende und am Zugang interessierte Kreise in verbindlicher und transparenter Weise am Entscheidungsprozess teilnehmen können.

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

Aus Sicht der zugrundeliegenden Dienstleistung (diskriminierungsfreier Zugang zum Eisenbahnnetz), wäre die SKE/RailCom das inhaltlich geeignete Organ. Jedoch stellt die Aufsicht über „virtuelle“ Infrastrukturen völlig andere Anforderungen und setzt Kenntnisse voraus, welche zurzeit nicht durch die SKE/RailCom abgedeckt werden können.

3.2 Zugang zum öV-Vertrieb/Vertriebsinfrastruktur (vgl. Kap. 1.2.3/1.2.4)

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

Nein. Die Begründung der Meldepflicht, dass damit die Marktteilnehmenden bekannt gemacht werden, kann auch anderweitig, z.B. mittels Zugangsberechtigung durch Lizenzschlüssel, gewährleistet werden. Ferner hat der Bundesrat im Rahmen der Fernmeldegesetzrevision eine solche Meldepflicht bereits als nicht mehr zeitgemäss taxiert (vgl. BBI 6599). Eine Pflicht zur Niederlassung in der Schweiz wäre aus rechtlicher Sicht nicht nötig, jedoch für den Fall angebracht, wenn andere Länder den Zugang zu ihrem Mobilitätsmarkt ebenfalls einschränken (Prinzip der Reziprozität).

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

Die ausgewogene Verteilung von Rechten und Pflichten kann ohne vertiefte Regulierungsfolgeabschätzung nicht beurteilt werden.

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

Nein. Sämtliche Sortimente sollen für den Verkauf durch Dritte zugänglich gemacht werden, um die Innovation, auch der öffentlichen Dienstleister, zu fördern.

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

Mit neuen Mobilitätsangeboten steigt auch die Nachfrage nach öV-Angeboten. Sind durch Vermittler stets dieselben Preise wie im Direktverkauf zu bezahlen, geht dies auf Kosten der komplementären Angebote. Mengen- und andere Rabatte müssen deshalb möglich sein.

4. Wie beurteilen Sie den Ausblick für die Öffnung Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter (Kap. 1.2.5)?

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

Nein. Verkehrsdienstleister mit einem hoheitlichen Aufgabenbereich unterstehen grundsätzlich anderen Bedingungen als Privatdienstleister. Letztere entwickeln ihre Geschäftsmodelle auf der Basis von öffentlich zugänglichen Daten weiter. Wären sie ebenfalls dazu verpflichtet, diese eigenen Systeme zur Verfügung zu stellen, würde ein wesentlicher privatwirtschaftlicher Anreiz wegfallen.

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

Nein. In diesem Falle widerspricht eine Verpflichtung vollständig dem Prinzip der Wirtschaftsfreiheit.

5. Wie beurteilen Sie die Anpassungen zur Datenbearbeitung durch öV-Unternehmen - bisheriger Art 54 PBG (Kap. 1.2.7)?

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

Nein. Die von öV-Unternehmen generierten Daten erfolgen mehrheitlich im Rahmen der Erfüllung einer konzessionierten, hoheitlichen Aufgabe. Die Grenze, wo die Daten für öffentliche oder für private Zwecke verwendet werden, ist fließend. Dadurch drohen Wettbewerbsverzerrungen zulasten von Privatanbietern.

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

Die Frage ist ohne eine vertiefte Regulierungsfolgeabschätzung nicht hinreichend beantwortbar. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass Personendaten, welche im Rahmen der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben gesammelt werden, nicht für private Zwecke weiterverarbeitet werden dürfen.

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

Im Falle von staatsnahen Unternehmen dürfen die Pflichten dieser Unternehmen nicht ohne weiteres auf private Akteure übertragen werden.

d. Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

Nein.

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

Die Vernehmlassungsvorlage schlägt insgesamt eine Lösung vor, welche auf den Schweizer Markt zugeschnitten ist. Vorbehalten sind die abweichenden Bemerkungen zu den jeweiligen Punkten. Die fehlende klare Abgrenzung zwischen Privatisierung und Liberalisierung erschwert die Regulierung privatwirtschaftlicher und staatsnaher Leistungsträger. Es braucht eine fundierte Regulierungsfolgenabschätzung.

7. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Nein.

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

Nein.