

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

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

Liestal, 26. Februar 2019
KK-Nr. 44290

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Wir danken für die Möglichkeit, zu den multimodalen Mobilitätsdienstleistungen Stellung nehmen zu dürfen.

Die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft hat die Unterlagen eingehend studiert. Unsere Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen finden Sie im beiliegenden Fragenkatalog.

Wir danken nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme wie auch für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Hochachtungsvoll

Monica Gschwind
Regierungspräsidentin

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage: Fragebogen

Fragekatalog zur Vernehmlassungsvorlage Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

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

Ja.

Die thematische Fokussierung der konkreten Vorlage auf den öV ist ebenfalls nachvollziehbar. Allerdings sind wir der Auffassung, dass Multimodalität insgesamt nicht nur öV-zentriert betrachtet werden sollte, wie es hier an verschiedenen Stellen erfolgt («öV als Rückgrat der multimodalen Mobilität»). Vielmehr sind multimodale Reisen unter Einbezug des öV ein (wenn auch wichtiger) Teilbereich; andere Verkehrsmittelkombinationen (z. B. Ride-Sharing in Kombination mit Bike-Sharing) haben aber je nach Situation eine ebenso grosse Berechtigung und Bedeutung.

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

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

Ja.

Der Kanton BL begrüsst die Möglichkeit des Vertriebs von Angeboten durch Dritte mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr zu stärken und innovative multimodale Angebote zu fördern.

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

Ja.

Die Gleichbehandlung wird im Grundsatz begrüsst.

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 Vertriebsplattform NOVA ist bereits aufgebaut. Eine Unterstützung durch den Bund erachten wir daher als nicht notwendig. Zur Einbindung kleinerer lokaler Unternehmen kann eine Bundeshilfe zweckmässig sein.

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

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

Ja

3.1 Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 1.2.2)

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

Ja.

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

Ja.

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

Ja.

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?

Für Mobilitätsvermittler im grenznahen Ausland, welche sich gegebenenfalls auf die besonders herausfordernde grenzüberschreitende Mobilität spezialisieren könnten, ist die vorgesehene Hürde hoch. Wir beantragen daher zumindest institutionelle Mobilitätsvermittler aus dem grenznahen Ausland unter gewissen Voraussetzungen von der Niederlassungspflicht in der Schweiz zu befreien.

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

Die Bestimmungen verpflichten die öV-Branche einseitig, Ihre Daten diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Die Bereitstellung dieser Daten ist grundsätzlich zu begrüssen. Jedoch ergeben sich dadurch für Mobilitätsvermittler, die gleichzeitig auch eigene Mobilitätsangebote betreiben, gegenüber der öV-Branche Markt Vorteile. Wir erachten es deshalb als zwingend, solchen Mobilitätsvermittlern nur Zugang zum öV-Ticketverkauf zu gewähren, wenn sie der öV-Branche einen gleichwertigen Zugang zu ihrem eigenen Vertriebssystem gewähren.

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

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

Im Gesetzesentwurf wird Mobilitätsvermittlern das Recht zugesprochen, die gemeinsame Vertriebsinfrastruktur diskriminierungsfrei zu nutzen und Anspruch auf Vermittlungsprovisionen zu erhalten. Dabei fehlt unserer Ansicht nach umgekehrt eine Verpflichtung der Mobilitätsvermittler, dass diese sämtliche Sortimente ebenfalls diskriminierungsfrei behandeln. Es besteht das Risiko, dass ein etablierter Mobilitätsanbieter Angebote eines Tarifverbands oder eines Unternehmens von seiner Plattform ausschliesst, um Druck auf die von den Unternehmen festgelegten Tarife auszuüben. Um dies zu verhindern, beantragen wir eine Ergänzung des Artikels 23a, welche die Mobilitätsanbieter nicht nur ermöglicht, das ganze Sortiment anzubieten, sondern diese auch dazu verpflichtet.

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?

Bei einfachen öV-Dienstleistungen wie Einzelfahrten müssen Kunden die Sicherheit haben, unabhängig vom Verkaufskanal den gleichen Preis zu bezahlen. Wir beantragen daher Tarife für reine öV-Angebote von der freien Preisgestaltung auszunehmen.

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

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

Ja.
Als Zielrichtung und mittels Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen ist dies anzustreben.

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

Nein.
Ein solcher Markteingriff in anderen Bereichen scheint uns nicht angemessen. Dass im öV besondere Marktverhältnisse bestehen, ist im Bericht, Kap 1.3, treffend dargestellt.

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

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

Ja.

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

Ja.

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

Einzelfahrausweise, Mehrfahrtenkarten und im Voraus bezahlte, unpersönliche Monats-/Jahresabonnemente sollten ohne Angabe von Personendaten und ohne Mehrkosten bezogen werden können. Dadurch wird der digitale Marktzugang zum öV vereinfacht.
Für alle weiteren Fahrausweise und Kombi-Angebote erachten wir eine Ermittlung der Personendaten als legitim. Dies gilt auch für die oben erwähnten Fahrausweise im Falle einer Rabattierung.

d. Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

Nein.

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

Die im Kap. 3.3 des Berichts dargestellte Wirkungsrichtung dürfte korrekt sein. Das Ausmass der Auswirkungen ist aus unserer Sicht möglicherweise etwas überzeichnet dargestellt.

7. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Die formale Umbenennung von «Transportunternehmen» in «Unternehmen» erachten wir als nicht zweckmässig.

In Kap. 1.1.3 wird postuliert: *«Bund, Kantone, Städte und Gemeinden nehmen eine wichtige gestaltende Rolle für die Förderung multimodaler Angebote ein.»*

Wir erachten diese generelle Formulierung als nicht zweckmässig. Wo private Akteure bereits für geeignete multimodale Möglichkeiten sorgen, sollte kein hoheitlicher Eingriff erfolgen. Nur dort, wo massgebliche, gesellschaftlich erwünschte Entwicklungen tatsächlich einer Förderung bedürfen, sind hoheitliche Eingriffe wünschenswert. Im Bericht «Multimodale Mobilitätsdienstleistungen Massnahmenpläne: Mobilitätsdaten und Öffnung Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV» wird dies treffend zum Ausdruck gebracht (Kap. 1.1.1): *«[...] Die öffentliche Hand soll diesen Wandel aktiv begleiten und so weit als nötig mitgestalten. Damit kann sie gewünschte Effekte gezielt stärken und unerwünschte vermindern.»*

In Kap. 1.2 des Berichts wird postuliert: *«Das Mobilitätsdienstleistungsangebot soll insbesondere nachfrageorientiert sein, unter Ausschöpfung des Innovationspotentials optimiert werden und eine umweltschonende und ressourcen- und speziell energieeffiziente Mobilität unterstützen.»*

Gerade um die letztgenannten Ziele zu erreichen, kann auch eine Angebotsorientierung statt einer Nachfrageorientierung im Interesse der öffentlichen Hand sein.

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

Zu wenig berücksichtigt sind unserer Meinung nach die Mindestanforderungen an den Vertrieb. Eine tiefe Einstiegshürde für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und der multimodalen Angebote erachten wir mitunter als Erfolgsfaktor. Entsprechend soll unserer Meinung nach ein ausgewähltes Sortiment ohne Vorkenntnisse und ohne Angabe von Personalien an jeder (digitalen) Vertriebsstelle erworben werden können.