



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 21. März 2019

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

- Wir begrüßen, dass der Bund die multimodale Mobilität grundsätzlich fördern will. Bei der Förderung soll aber darauf geachtet werden, dass diese einen gesellschaftlichen und ökologischen Mehrwert bietet. So sollen damit insbesondere kundenfreundlichere Lösungen angestrebt werden und das Datenschutzniveau der Kundinnen und Kunden gegenüber dem geltenden Recht nicht gesenkt werden.
- Multimodale Mobilität soll auch einen ökologischen Mehrwert mit sich bringen, indem die angebotenen Dienstleistungen vermehrt aus elektrifizierten Fahrzeugen bestehen sollen, die ihren Strom von erneuerbaren Energiequellen beziehen (e-Busse, e-Autos, e-Taxis).
- Zudem sollen zukünftige multimodale Mobilitätsangebote das System des öffentlichen Verkehrs (öV) nicht kanibalisieren, sondern dort ergänzen, wo dies Nutzen bringt.
- Die Förderung der Mobilität darf aber nicht dazu führen, dass der Verkehr ungesteuert weiterwächst. Trotz des besseren Angebots multimodaler Mobilitätsdienstleistungen sollte das Ziel sein, unnötige Fahrten zu vermeiden. Damit können Kosten bei den Infrastrukturausbauten gespart und die Klimaauswirkungen reduziert werden.

Im Grundsatz befürwortet die SP die vorgeschlagenen Anpassungen. Wir halten an dieser Stelle aber fest, dass damit das Datenschutzniveau der Nutzerinnen und Nutzer der Dienstleistungen nicht gesenkt werden darf, die Anbieter des öV nicht von privaten Anbietern verdrängt werden dürfen und dies nicht zu einem ungesteuerten Wachstum des Verkehrs führen darf.

2. Beantwortung Fragekatalog

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

- Das Ziel der Vorlage ist es, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems der Schweiz in allen Aspekten zu steigern. Mit der Grundidee „Eine Reise – eine Buchung“ soll den Reisenden eine einfachere und gezieltere Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel wie dem öV, Taxis, Sharing-Angebote aber auch das Auto, den Velo- und Fussverkehr ermöglicht werden.

- Als weiteres Ziel soll sichergestellt werden, dass die Schweiz im internationalen Vergleich den Anschluss an die digitale Zukunft der Mobilität nicht verliert. Deshalb soll die Entwicklung der multimodalen Mobilität gefördert werden. Damit verbunden ist auch die Festlegung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Einbindung des öV in multimodale Angebote. Der öV soll das Rückgrat der multimodalen Mobilität bilden.
- **Die SP unterstützt die generelle Zielsetzung der Vorlage, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu stärken. Aus Gründen des Umweltschutzes unterstützen wir zudem grundsätzliche Fördermassnahmen, die den öV stärken. Jegliche Mobilität, die nicht individuell (eigenes Fahrzeug) und bestenfalls mit elektrifizierten Verkehrsmitteln (e-Autos, e-Busse) stattfindet, dient dem Umweltschutz und wird von uns mit Nachdruck begrüsst.**
- **Wir sind ebenfalls der Meinung, dass multimodale Mobilitätsdienstleistungen zu einem effizienteren Verkehrssystem und insbesondere zu einer Stärkung des öV beitragen können. Trotzdem möchten wir hervorheben, dass solche Angebote das in der Schweiz gut funktionierende System des öV nicht kanibalisieren dürfen, sondern dort ergänzen, wo dies nötig ist.**

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

- Im Personenbeförderungsgesetz (PBG) soll eine neue Bestimmung die Stossrichtungen, welche der Bund für die Weiterentwicklung der multimodalen Mobilität durch das Ermöglichen einer einfachen Einbindung des öV verfolgt, regeln. Bezüglich der Daten soll die Verfügbarkeit und der Austausch der nötigen Sachdaten (insb. Geodaten, Betriebsdaten, Sortiments- und Preisdaten) aller Mobilitätsanbieter verbessert werden. Dabei wird insbesondere der Handlungsbedarf und die Rolle der öffentlichen Hand im Bereich Daten und Datenbereitstellung geklärt. Sofern Handlungsbedarf seitens Bund besteht (z.B. wenn ersichtlich wird, dass aus privatwirtschaftlichem Interesse keine Lösungen entwickelt werden, die den Bedürfnissen zur Förderung multimodaler Mobilität gerecht werden), kann dieser Dateninfrastrukturen unterstützen. Beim Vertrieb von Mobilitätsangeboten möchte der Bund den Zugang zu den Vertriebsinfrastrukturen aller Mobilitätsanbieter verbessern; er prüft dazu auch Anreize zur Öffnung der Vertriebssysteme aller Mobilitätsanbieter. Auch hier kann der Bund, falls sich Handlungsbedarf ergibt, den Aufbau von entsprechenden Hintergrundsystemen (Vertriebsinfrastrukturen) für den Vertrieb von Mobilitätsangeboten unterstützen. Dies ist dann der Fall, wenn solche Systeme nicht durch die Privatwirtschaft entwickelt werden sollten.
- Die öV-Unternehmen müssen den Zugang zu ihren Sachdaten und Vertriebsinfrastrukturen hinsichtlich der Grundsätze der Nichtdiskriminierung und Transparenz gewähren. Dazu können sie aber angemessene Nutzungsentgelte erheben.

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

- Mit dem neuen Artikel wird der Bund beauftragt, die Entwicklung von Dienstleistungen, die mehrere Verkehrsmittel umfassen, zu unterstützen. Sowohl die Verfügbarkeit von Daten als auch der Austausch von Sachdaten zu den jeweiligen mobilitätsangeboten soll verbessert werden. Auch der Zugang zu den jeweiligen Vertriebsinfrastrukturen soll verbessert werden.
- **Mit der Zielsetzung des neuen Artikels sind wir einverstanden. Die Unterstützung sollte aber nur stattfinden, wenn die Dienstleistungen sozial- und umweltpolitische Vorteile bieten. Aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes sowie aufgrund des immer knapper werdenden Raums in den urbanen Gebieten schlagen wir deshalb vor, Art. 11a mit einem weiteren Absatz zu ergänzen, der folgendermassen lauten könnte:**
Art. 11a Abs. 5(neu): Der Bund fördert multimodale Mobilität wenn sie bezüglich Energie- und Platzverbrauch sparsam ist. Die Ziele der Energiestrategie sollen durch die geförderte multimodale Mobilität unterstützt werde. Zudem soll sie sparsam mit dem knappen Raum in den urbanen Gebieten umgehen.

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

- **Wir sind mit den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung, Transparenz, Kostentragung für den Zugang zu Daten und Vertrieb einverstanden. Zusätzlich sollte aber auch der Grundsatz der Reziprozität in den entsprechenden Absatz 4 aufgenommen werden. Beim Datenaustausch sowie beim Zugang zu Vertriebssystemen sollen für alle Stakeholder gleich lange Spiesse herrschen. Von einer einseitigen Verpflichtung nur der öV-Unternehmen ist abzuzurten.**

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?

- **Grundsätzlich bewerten wir diese Unterstützung positiv. Wie bereits geschrieben, soll diese Unterstützung aber nur stattfinden, wenn die damit zu erreichenden Massnahmen sozial- und umweltpolitische Vorteile bringen.**

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)?

- Der Vertrieb von öV-Tickets ist heute den öV-Unternehmen vorbehalten. Nur im Rahmen von Kooperationen mit öV-Unternehmen ist die Einbindung von öV-Strecken in multimodale Mobilitätsangebote für Dritte möglich. Deshalb soll der Vertrieb von öV-Tickets geöffnet werden, so dass auch Dritte ausserhalb der öV-Branche als so genannte *Mobilitätsvermittler* auftreten und Tickets direkt an die Endkundinnen und -kunden verkaufen können. Dies sollte unter festgelegten Rahmenbedingungen geschehen. Solche Dritte können sowohl Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen ausserhalb des öV sein (z.B. Anbieter von Taxis, Sharing-Angeboten oder Parkplätzen) als auch Unternehmen, die als so genannte *Vermittler Mobilität* lediglich die Angebote bündeln. Letztere konzipieren, vermitteln und verkaufen für ihre Kundinnen und Kunden massgeschneiderte Mobilitätsangebote über mehrere Verkehrsmittel hinweg. Dieser einheitlich geregelte Zugang soll ein wesentliches Hemmnis zur Entwicklung von multimodalen Angeboten mit Einbezug des öV abbauen.
- Die Tarifhoheit der öV-Unternehmen wird mit der kontrollierten Öffnung des öV-Vertriebs nicht tangiert: die öV-Unternehmen legen nach wie vor die Tarife und Sortimente fest. Im Rahmen der laufenden nationalen Tarif- und Distributionsprojekte sollen diese aber die Möglichkeiten der Digitalisierung einbeziehen und im Sinne der Förderung der multimodalen Mobilität berücksichtigen. Es sollen Produkte entstehen, die der Möglichkeiten und Anforderungen der multimodalen Mobilität Rechnung tragen (z.B. unpersonliche Abonnemente, welche die Vermittler frei mit anderen Angeboten für ihre Kundinnen und Kunden kombinieren können).
- **Wir können der Anpassung zustimmen, dass öV-externen Mobilitätsvermittlern ermöglicht werden soll, autonom öV-Tickets zu verkaufen und Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur zu erhalten. Wir betonen aber, dass dies unter klaren Rahmenbedingungen geschehen soll und die Tarifhoheit der öV-Unternehmen nicht tangiert werden darf.**

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?

- Der Vertrieb von öV-Tickets ist heute den öV-Unternehmen vorbehalten. Dritte können nur im Rahmen von Kooperationen mit öV-Unternehmen in multimodale Mobilitätsangebote eingebunden werden. Deshalb soll der Vertrieb von öV-Tickets geöffnet werden, so dass

auch Dritte ausserhalb der öV-Branche als Mobilitätsvermittler auftreten können. Diese sollen neu auch Tickets direkt an die Endkundinnen und -kunden verkaufen können.

- **Die SP kann der vorgesehenen Governance zustimmen, möchte aber auf folgende zwei Punkte hinweisen:**
- **Gemäss Bundesvorschlag sollen die Mobilitätsvermittler frei in der Preisgestaltung sein; sie können also teurere oder billigere Ticketpreise als die öV-Unternehmen anbieten. Diese Bestimmung ist hinsichtlich der Preiswahrnehmung für die öV-Angebote problematisch. Es ist zu überlegen, ob der Artikel über die freie Preisgestaltung zu streichen ist (Art. 23a Abs. 4 PGB).**
- **Zudem sollte der Grundsatz der Reziprozität gewährleistet sein. Alle Mobilitätsanbieter, die multimodale Mobilitätsangebote anbieten wollen, müssen dazu verpflichtet werden, Daten und Vertriebsinfrastruktur für Dritte zu öffnen – nicht nur die öV-Unternehmen.**

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

- Die Rahmenbedingungen und Grundsätze des Zugangs werden auf Gesetzesstufe festgelegt (im Personenbeförderungsgesetz, PBG). Weitere Konkretisierungen der Rahmenbedingungen erfolgen auf untergeordneter Stufe im Rahmen von allgemeingültigen Branchenregelungen. Analog zu den anderen Bereichen des Direkten Verkehrs soll neu auch der Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur mit einer Branchenregelungen (Übereinkommen) umgesetzt werden (vgl. Art. 17 Abs. 1 Bst. f (neu): ¹ *Zur Sicherstellung des direkten Verkehrs regeln die Unternehmen ihre gegenseitigen Beziehungen. Sie vereinbaren insbesondere: [...] f. den Betrieb einer gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur.*)
- **Wir sind damit einverstanden, dass die Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich der öV-Branche überlassen wird.**

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

- Um den Zugang Dritter zum öV-Ticketmarkt zu gewährleisten braucht es eine zweckmässige Marktaufsicht und Marktüberwachung. Diese Aufgabe soll einer unabhängigen Behördenkommission zugeschrieben werden. Vorgesehen für die Ausübung entsprechender Funktionen ist die bereits bestehende unabhängige Kommission für den Eisenbahnverkehr (Schiedskommission, SKE; künftig RailCom). Eine Ausweitung des heutigen Aufgabenbereichs der SKE/RailCom (u.a. beim Netzzugang zum Eisenbahnnetz und bei vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen) ist mit Blick auf die Regulierungskosten zweckmässig. Die SKE/RailCom überwacht den Zugang zum öV-Vertriebsmarkt. Sie entscheidet bei Streitigkeiten zwischen Mobilitätsvermittlern und öV-Branche. Im Konfliktfall urteilt also eine neutrale, unabhängige Instanz (z.B. bei Pflichtverletzungen durch Dritte oder zu umstrittenen Vorgaben für den Zugang zur Vertriebsinfrastruktur).
- **Aufgrund der Ausführungen im Vernehmlassungsbericht können wir dieser Bestimmung zustimmen. Die SKE (zukünftig RailCom) betrachten wir als geeignetes Marktaufsichtsorgan.**

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?

- Der Zugang von Dritten zum öV-Ticketvertrieb bedingt erstens deren Sitz bzw. Niederlassung in der Schweiz und zweitens einer Meldung bei der SKE/RailCom. Diese Meldepflicht stellt sicher, dass die im Markt tätigen Unternehmen bekannt sind, was die Marktaufsicht erleichtert. Durch die Niederlassungspflicht wird gewährleistet, dass die Regelungen auch gegenüber ausländischen Unternehmen durchgesetzt werden können.

- **Mit den Bestimmungen hinsichtlich der Melde- und Niederlassungspflicht sind wir einverstanden. Dies führt zu fairen Bedingungen zwischen allen öV-Unternehmen und den Mobilitätsvermittlern.**

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

- **Wir sind der Ansicht, dass mit der vorgesehenen Regelung die Rechte und Pflichten für den Verkauf von öV-Tickets zwischen den öV-Unternehmen und den Mobilitätsvermittlern ausgewogen sind. Wir weisen aber darauf hin, dass die öV-Unternehmen hinsichtlich der Preisgestaltung autonom bleiben sollten. Mobilitätsvermittler sollten in der Festlegung der Preise nicht frei sein (Art. 23a Abs. 4 PBG).**

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

- Die Beförderer müssen den Verkauf ihrer Sortimente durch Vermittler grundsätzlich diskriminierungsfrei zulassen. Es gibt aber keine Verpflichtung für die öV-Unternehmen, sofort sämtliche Sortimente für den Verkauf durch Dritte zugänglich zu machen. Die öV-Branche soll aber von sich aus auf dieses Ziel hinarbeiten (z.B. durch die Entwicklung übertragbarer Abonnemente).
- **Die SP findet es gerechtfertigt, dass keine Verpflichtung der öV-Unternehmen auf Gesetzesstufe aufgenommen wird, sämtliche Sortimente für den Verkauf durch Dritte zugänglich zu machen. In Hinsicht auf die innovative Weiterentwicklung multimodaler Mobilitätsdienstleistungen befürworten wir aber auch die schrittweise Öffnung sämtlicher Sortimente in der öV-Branche.**

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?

- Gemäss neuen Gesetz verfügen die Mobilitätsvermittler über eine gesetzlich festgelegte Preisgestaltungsfreiheit. Sie können die Preise für die Tickets und ihre Gesamtdienstleistung selber gestalten und z.B. Rabatte und Aufschläge anbieten. Dies führt dazu, dass die Preise der Vermittler nicht zwingend dem von der öV-Branche festgelegten Tarif entsprechen.
- **Die SP ist mit der Regelung einverstanden, dass die Mobilitätsvermittler den öV-Unternehmen den regulären Preis für die öV-Billette bezahlen müssen. Jedoch stehen wir der Bestimmung skeptisch gegenüber, dass die Mobilitätsvermittler den Kundinnen und Kunden nicht den regulären Preis in Rechnung stellen müssen (freie Preisgestaltung). Damit sind Dritte in der Preisgestaltung gegenüber Endkundinnen und -kunden frei; ganz im Gegensatz zu den öV-Unternehmen mit ihren in der Branche regulierten Preisen. Dies führt zu einer Verzerrung des Wettbewerbs im Vertrieb zu Lasten des öV.**
- **In diesem neuen Abschnitt 4a (Art. 23a PGB) würden wir die Ergänzung durch einen weiteren Absatz begrüßen (Abs. 6). In diesem sollten die Vermittler (und auch Anbieter) multimodaler Mobilitätsdienstleistungen dazu verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass ihre Angebote bezüglich Umwelt- und Menschenverträglichkeit, insbesondere was Platzbedarf, Lärm, Energieverbrauch und Abgase betrifft, dem aktuellsten Stand der Technik entsprechen und auf eine möglichst CO₂-neutrale Mobilität hinarbeiten.**

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?

- Um multimodale Mobilitätsdienstleistungen zu fördern, soll der Zugang zu den Vertriebssystemen längerfristig allen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen geöffnet werden. Darunter fallen z.B. Taxis, Sharing-Anbieter oder Parkhäuser. Künftig könnte daher der Bund auch in diesen Bereichen Rahmenbedingungen festlegen. Dies würde aber die Schaffung eines neuen Bundesgesetzes über die Mobilitätsdienste mit sich ziehen, da damit der Geltungsbereich des PBG gesprengt würde.
- Bei einer Öffnung der Vertriebssysteme aller Mobilitätsanbieter bietet sich die Abwicklung über eine gemeinsame Vertriebsinfrastruktur (allgemeine Vertriebsplattform für Mobilitätsangebote) als Lösung an. Eine allgemeine Vertriebsinfrastruktur würde den privaten Mobilitätsanbieter als Ansprechpartner dienen, über den sie ohne grossen Aufwand Leistungen anbieten und abrechnen könnten. Dies würde auch den Anreiz schaffen, ihren Vertrieb zu öffnen. Zu klären wären dabei Fragen der Finanzierung, der Unabhängigkeit und der Aufsicht über eine solche Plattform. Zudem müssten entsprechende Rechtsgrundlagen geschaffen werden.
- **Ob die Öffnung des Vertriebs für andere Mobilitätsanbieter ein langfristiges Ziel ist oder dieser Schritt bereits parallel zur Öffnung der Daten und Vertriebsinfrastruktur des öV zu erfolgen hat, sollte unserer Meinung nach noch diskutiert werden. Denn besonders für die öV-Anbieter muss die Gegenseitigkeit des Datenaustauschs ab der Öffnung der öV-Vertriebssysteme gewährleistet sein.**

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

- **Wie bereits erwähnt, ist es hinsichtlich der Gegenseitigkeit logisch und die SP würde es begrüssen, wenn auch die Mobilitätsanbieter, die nicht zum öV gehören, verpflichtet werden, ihre Vertriebssysteme zu öffnen. Dies entspricht dem Grundsatz der Reziprozität und schafft gleich lange Spiesse im Vertriebsmarkt.**

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?

- Gemäss erläuterndem Bericht trägt die heutige Regelung zur Datenbearbeitung durch Unternehmen des öV (siehe Art. 54 PBG) dem Interesse der Reisenden und der Unternehmen an innovativen Dienstleistungen zu wenig Rechnung. Denn durch die Digitalisierung, durch neue Geschäftsmodelle im Personentransport und durch die multimodale Mobilität müssen die Unternehmen des öV und andere Mobilitätsanbieter rasch und individuell auf die Kundenbedürfnisse reagieren können. Es ist jedoch unklar, bei welchen Tätigkeiten, bei denen Daten bearbeitet werden, die Unternehmen im öV welchen Regeln des Datenschutzgesetzes (DSG) unterliegen: Unterliegen sie den Regelungen zur Bearbeitung von Personendaten durch Bundesorgane (Art. 16-25^{bis} DSG) oder den Regelungen zur Bearbeitung von Personendaten durch private Personen (Art. 12-15 DSG)? Diese Frage ist insbesondere im Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätsangeboten relevant. Denn Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV (z.B. Fahrdienstvermittlung, Car-Sharing) unterstehen heute den Vorschriften für Private (Art. 12-15 DSG). Multimodale Mobilitätsketten entstehen dann, wenn solche Unternehmer Leistungen anbieten, die das Angebot des öV ergänzen. Diese Kooperation wird aber durch das geltende Recht erschwert, da das Recht die beteiligten Unternehmen datenschutzrechtlich unterschiedliche Anforderungen stellt.
- Folglich wird eine Anpassung des entsprechenden Artikels im PBG vorgeschlagen. Es soll damit eine Regelung geschaffen werden, die sowohl Innovationen ermöglicht als auch den Datenschutz und die Freiheit von Reisenden und anderen Personen weiterhin gewährleistet. Neu unterstehen öV-Unternehmen bei der Bearbeitung von Daten im Grundsatz nicht mehr den datenschutzrechtlichen Vorgaben für Bundesorgane (Art 16-25^{bis}), sondern jenen für pri-

vate Personen (Art. 12-15). Diese Änderung bewirkt, dass öV-Unternehmen die Möglichkeit erhalten, 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. Handeln Unternehmen des öV jedoch hoheitlich, unterstehen sie nach wie vor den Artikeln 16-25^{bis}.

- **Für die SP ist die vorgeschlagene Änderung bezüglich der Bearbeitung von Personendaten grundsätzlich nachvollziehbar. Wichtig ist für uns, dass dabei das Datenschutzniveau der Kundinnen und Kunden gegenüber dem geltenden Recht nicht gesenkt wird, insbesondere bezüglich den Anforderungen an die Einwilligung zur Datenbearbeitung.**

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

- **Soweit die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten und Persönlichkeitsprofilen für die Personenbeförderung und den Betrieb oder für die Sicherheit der Reisenden, des Betriebes oder der Infrastruktur erforderlich ist, können diese Daten unserer Meinung nach erhoben und gespeichert werden. Für weitere, andere Zwecke dürfen diese aber weder erhoben noch gespeichert und verarbeitet werden.**

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?

- **Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung ist auch dem berechtigten Bedürfnis jener Reisenden, die ihre Personendaten nicht preisgeben möchten und anonym reisen möchten, in angemessener Weise Rechnung zu tragen. 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. Sie dürfen insbesondere keine preisliche Benachteiligung aufweisen und den Kunden keinen unverhältnismässigen Aufwand bereiten.**
- **So wie es heute einen SwissPass gibt, müsste es in Zukunft einen dem SwissPass ähnlichen Pass geben, der alle multimedialen Mobilitätsdienstleistungen enthält. Dieser müsste sowohl als persönlicher Pass als auch als anonym Pass erhältlich sein.**

d. Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

- **Wie bereits erwähnt ist es uns wichtig, dass durch die geplanten Änderungen im PBG das Datenschutzniveau der Kundinnen und Kunden gegenüber dem geltenden Recht nicht gesenkt wird. Zudem ist uns der Schutz besonders schützenswerten Personendaten wichtig und diese dürfen nicht für andere Zwecke als unter Buchstabe b. genannt verwendet werden.**

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

Finanzielle Auswirkungen auf den Bund:

- **Aufgrund des zunehmenden Wettbewerb und der Zunahme innovativer Mobilitätsdienstleistungen wird angenommen, dass die Vertriebskosten im öV künftig insgesamt eher sinken werden. Zudem wird erwartet, dass die Auslastung des öV und der Ticketabsatz gesteigert werden können, was zu einer Erhöhung der Einnahmen der Transportunternehmen führen dürfte. Auch die Abgeltungen im Regional- und Ortsverkehr, welche Bund, Kantone und Gemeinden zu leisten haben, dürften längerfristig tendenziell eher sinken.**
- **Sie SP begrüsst die erwarteten Auswirkungen, da sich diese unter anderem auch auf die Ticketpreise auswirken können und sollten (tiefere Preise für Kundinnen und Kunden).**

Personelle Auswirkungen auf den Bund:

- Bei der SKE/RailCom fällt durch die zusätzlichen Aufgaben ein noch abzuschätzender personeller Mehraufwand an. Beim BAV sind keine personellen Auswirkungen zu erwarten.
- **Die SP begrüsst diese Auswirkungen, da es aus Sicht der Angestellten zu keinem Stellenabbau kommen sollte.**

Auswirkungen auf Kantone, Gemeinden, urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete:

- Die Förderung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen ermöglicht neue Erschliessungs- und Mobilitätskonzepte in allen Regionen und steigert dadurch deren Attraktivität. Der mit der Öffnung des Vertriebs erwartete Innovations- und Kostensenkungsschub ermöglicht es der öffentlichen Hand längerfristig auf allen Ebenen Einsparungen bei den abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehren zu erzielen. Gleichzeitig kann die Grunderschliessung im Sinne des Service Public gewährleistet werden.
- **Im Sinne des Ausbaus des Service Public und des Kostensenkungsschubs begrüsst die SP diese Auswirkung.**

Positive Auswirkungen auf die Volkswirtschaft:

- Die Förderung multimodaler Mobilitätsdienstleistungen schafft ein Umfeld, welches innovative Geschäftsmodelle begünstigt. Die Förderung der multimodalen Mobilitätsdienstleistungen wird die Attraktivität der Schweiz steigern können, da die Mobilität als ein wichtiger Standortfaktor gilt. Durch die effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur resultieren geringere Kosten für deren Ausbau und Unterhalt.
- **Aus dem sozial- und umweltpolitischen Aspekt, dass durch multimodale Mobilitätsdienstleistungen die Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt werden kann, begrüssen wir diese Auswirkung.**

Positive Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr:

- Es wird erwartet, dass die öV-Unternehmen eine bessere Sichtbarkeit in einem immer digitaler werdenden Markt erhalten. Zudem werden eine Senkung der Vertriebskosten, eine Steigerung der Reichweite der öV-Angebote sowie eine Erhöhung des Absatzes erwartet. Dadurch sollen neue Kundensegmente erschlossen werden; z.B. jene Teile der Bevölkerung, die den öV bisher nur selten oder gar nicht benutzt haben.
- **Die SP begrüsst die positiven Auswirkungen auf den öV sowohl aus sozialpolitischer als auch aus umweltpolitischer Sicht. Die Senkung der Vertriebskosten und die Erhöhung des Absatzes kann im besten Fall zu einer Senkung der Ticketpreise führen, damit sich jede Bevölkerungsschicht ein Ticket für eine multimodale Mobilitätsdienstleistung leisten kann. Grundsätzlich begrüsst die SP eine damit verbunden indirekte Förderung des öV, da damit der Individualverkehr reduziert werden kann.**

Auswirkungen auf die Gesellschaft:

- Dank dieser Vorlage können multimodale Mobilitätsangebote individueller auf die Bedürfnisse der Kundschaft ausgerichtet werden. Die damit zu erreichende umfassende und transparente Information über die verschiedenen Mobilitätsangebote, die entsprechenden Wahlmöglichkeiten sowie einfachere Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten bringen der Gesellschaft einen höheren Nutzen bei der Nutzung des Gesamtverkehrssystems. Insbesondere in abgelegenen Regionen oder zu speziellen Zeiten, in denen nur ein dünnes Mobilitätsangebot vorhanden ist, können multimodale Mobilitätsdienstleistungen Abhilfe schaffen. Der erwartete Innovations- und Kostensenkungsschub kommt nicht zuletzt der Bevölkerung zugute – in Form von innovativen Angeboten, aber auch von tieferen Preisen oder Steuern.
- **Die SP begrüsst die positiven Auswirkungen auf die Gesellschaft wie tiefere Preise und Steuern sowie bessere Angebote zu Randzeiten und in Randregionen. Wir möchten aber auch auf die eventuell negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft hinweisen, wenn der Datenschutz nicht regelkonform gehandhabt wird. Der Datenschutz und die Freiheit der Kundinnen und Kunden (also der Reisenden) müssen weiterhin gewährleistet sein.**

Auswirkungen auf die Umwelt:

- Die Multimodalität im Verkehr trägt zur besseren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen bei. Die Auslastung der bestehenden Verkehrsgefässe wird durch die bessere Integration von Sharing-Angeboten und des Langsamverkehrs in die Gesamtmobilität erhöht. Das breite Angebot multimodaler Mobilitätsdienstleistungen zieht eine effizientere Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel mit sich, was wiederum die Energieeffizienz steigern soll. Insgesamt kann dadurch eine Reduktion von CO₂-Emissionen erreicht werden.
- **Aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes begrüssen wir die positiven Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere die daraus resultierende Reduktion der CO₂-Emissionen. Wir möchten aber darauf hinweisen, dass diese positiven Auswirkungen nur dann erreicht werden können, wenn als Ergänzung des öV keine emissionsstarken Fahrzeuge (z.B. Diesel-/Benzin-Taxis oder SUV-Sharing-Autos) angeboten werden, sondern dieses ergänzende Angebot möglichst elektrifiziert ist (e-Autos). Dies gilt auch für die öffentlichen Busse, die in Zukunft ebenfalls mit Strom aus erneuerbaren Energien angetrieben werden sollten (e-Busse).**

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?

- **Unseres Erachtens dürften die umweltpolitischen Aspekte stärker Eingang finden in die Regelungen hinsichtlich multimodaler Mobilitätsdienstleistungen. So könnten Anbieter z.B. dazu verpflichtet werden, ihre Angebote bezüglich Umwelt- und Menschenverträglichkeit dem aktuellen Stand der Technik anzupassen und auf eine möglichst CO₂-neutrale Mobilität hinzuarbeiten. Dies wäre insbesondere beim Platzbedarf, bei den Lärmemissionen, beim Energieverbrauch und bei den Abgasen möglich und denkbar.**

Abschliessend möchten wir nochmals festhalten, dass wir mit der Vernehmlassungsvorlage grundsätzlich einverstanden sind und eine Förderung multimodaler Mobilitätsdienstleistungen begrüssen. Wir möchten aber betonen, dass die Zunahme der Angebote multimodaler Mobilitätsdienstleistungen nicht zu einem stetigen Wachstum des Verkehrs führen darf. Die Durchführung unnötiger Fahrten und Reisen sind weiterhin zu vermeiden. Des Weiteren wiederholen wir mit Nachdruck, dass das Niveau des Datenschutzes der Nutzerinnen und Nutzer der Dienstleistungen mit den Anpassungen nicht gesenkt werden darf.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz