

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Bern, 8. April 2019

Stellungnahme: Vernehmlassung zu den multimodalen Mobilitätsdienstleistungen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 07. Dezember 2018 das Vernehmlassungsverfahren zu den multimodalen Mobilitätsdienstleistungen eröffnet. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) dankt für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

1. Generelle Bemerkungen

Die KöV begrüsst die Idee, multimodale Mobilitätsdienstleistungen zu fördern und für mehr Investitionssicherheit zu sorgen. Auch teilt sie die Auffassung, dass dem öV innerhalb eines multimodalen Verkehrssystems eine wichtige Schnittstellenfunktion zukommen muss. In ihrer Stossrichtung ist die Vorlage deshalb sinnvoll. Gleichzeitig wurden jedoch von den Mitgliedern wie auch in den Diskussionen der Gremien der KöV – der Fachkonferenz, dem Vorstand und der Plenarversammlung – viele grundsätzliche Fragestellungen aufgeworfen. Es gibt sowohl befürwortende, wie auch dezidiert ablehnende Haltungen zur Vorlage. Basierend darauf stellen wir einige generelle und aus unserer Sicht zentrale Bemerkungen an den Anfang.

- Multimodale Verkehrsangebote sind eine Tatsache. Es handelt sich um einen neuen Markt, der im Moment nicht reguliert ist und sich vor allem privatwirtschaftlich entwickelt. Multimodale Angebote machen in der Schweiz nur Sinn, wenn sie den öV inkludieren. Ansonsten besteht die Gefahr von unerwünschten Verlagerungseffekten. Funktioniert die multimodale Mobilität optimal, so kann sie als Zubringer zum öffentlichen Verkehrs dienen, diesen ergänzen und die Nutzung erleichtern. Die Vorlage ermöglicht eine Entwicklung. Sie ermöglicht jedoch nicht eine Steuerung.
- Die Transportunternehmen und Verbände sind zurzeit die primären Ansprechpartner der Kantone für ihre Mobilitätskonzepte. Mit dem heutigen Modell ist sichergestellt, dass Bund und Kantone Einfluss auf das Angebot nehmen können. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein zentrales Element – die Verkehrsplanung hat den Anspruch, den öV-Anteil im Modal Split zu fördern. Der Bund und die Kantone investieren grosse Summen in den öffentlichen Verkehr, um diesen Anspruch gemeinsam mit den Transportunternehmen sicherzustellen. Sie haben deshalb ein Interesse, auch in Zukunft lenkend einwirken zu können.

- Die Rolle der Transportunternehmen in multimodalen Mobilitätskonzepten wird in der Vorlage kaum behandelt. Die Vorlage beschränkt sich dabei auf eine Kritik am Bestehenden. Dies ist eine verpasste Chance: Die Transportunternehmen geniessen bei der Bevölkerung einen hohen Bekanntheitsgrad und eine hohe Glaubwürdigkeit. Sie wären grundsätzlich geeignet, multimodale Mobilität so anzubieten, dass sie den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen von Bund und Kantonen entsprechen. Die Rolle der Transportunternehmen ist nicht nur aus Besteller- und Verkehrsplanungsoptik von Interesse. Die Kantone sind – wie auch der Bund – Eigentümer von Transportunternehmungen. Sie haben ein Interesse daran, dass sich die Transportunternehmen weiterentwickeln und ihre Wirtschaftlichkeit verbessern können.
- Die Vorlage fokussiert stark auf den potentiellen Nutzen der multimodalen Mobilität. Die vom Bundesrat erwähnten Potentiale sind vielversprechend. Da sich die Vorlage auf die Öffnung der Daten- und Vertriebskanäle des öV beschränkt, ist eine Entwicklung im Sinne der positiven Nennungen jedoch nicht hinreichend gesichert. Es bestehen auch Risiken, beispielsweise, dass
 - sich das Mobilitätsangebot in den Städten und Agglomerationen verbessert, jedoch im ländlichen Raum stagniert;
 - eine noch grössere Verkehrslast auf die Hauptverkehrszeiten fällt;
 - MaaS-Anbieter RPV-Strecken mit geringer Taktdichte mit eigenen Angeboten konkurrieren und dadurch die Rentabilität solcher Strecken weiter sinkt.
 - zusätzlicher Verkehr induziert wird, was den umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen zuwiderläuft;

Diese Risiken müssen besser untersucht werden, so dass unerwünschte Entwicklungen möglichst vermieden werden können.

- Die Vorlage verweist auf die heute zu starke Fragmentierung im Vertrieb und die Orientierungsschwierigkeiten, die sich dadurch für die Kunden ergeben. Das Problem kann jedoch verstärkt werden, wenn neue Akteure in den Markt drängen und öV-Tickets verkaufen. Die Vorlage sieht eine Abschaffung der Preisbindung für Dritte vor. Bei kombinierten Angeboten ist dies nachvollziehbar und sinnvoll, weil der öV in diesen Fällen Teil des Gesamtpreises ist. Die Vorlage lässt es aber auch zu, dass sich Dritte auf den Markt drängen, die sich auf den Verkauf von öV-Tickets beschränken. Der Mehrwert solcher Modelle für das Verkehrssystem ist nicht ersichtlich. Zwar können Kunden möglicherweise Tickets billiger beziehen, beispielsweise indem sie die Preisdifferenz mit anderen Gütern wie Daten, Werbung, etc. bezahlen. Für das Gesamtsystem entsteht jedoch dadurch kein Nutzen.
- Eine wichtige Voraussetzung für Wettbewerb bei MaaS-Dienstleistungen liegt in der Reziprozität der Zugänglichkeit. Die Forderungen der Transportunternehmen, dass sämtliche Anbieter ihre Vertriebsdaten öffnen müssen, ist aus Eigner-Perspektive durchaus verständlich. Für die Kunden wie auch für die Besteller ist entscheidend, dass keine neuen Monopolsituationen entstehen. Die Vorlage sichert dies zu wenig. So müssten insbesondere Exklusivverträgen zwischen Anbietern verboten werden.

Das BAV hat Massnahmen definiert, welche zur Klärung dieser offenen Punkte beitragen. Es bietet sich an, diese Massnahmen rasch voranzutreiben. Dabei sind die Besteller und Eigner, die Transportunternehmen sowie weitere Interessierte – etwa mit Know-How in der Siedlungs- und Verkehrsplanung wie auch MIV-Spezialisten – zu involvieren. Es ist auch zu klären, ob und mit welchen Mitteln die Transportunternehmen eigene MaaS-Konzepte entwickeln können und sollen.

Eine Verzögerung der Vorlage kann in Kauf genommen werden, wenn bzw. weil die Transportunternehmen die Öffnung der NOVA-Plattform sicherstellen. Die Bereitstellung erster kombinierter Angebote ist zentral, weil daraus Erfahrungen gesammelt werden können. Eine gesetzliche Regelung kann sodann auf diesen Erfahrungen aufbauen.

2. Fragenkatalog

Der Fragekatalog kann nur sinngemäss beantwortet werden, weil die Vorlage mehrheitlich als noch nicht reif beurteilt wird. Mit den Antworten will die KöV ermöglichen, die Stossrichtung der künftigen Arbeiten besser zu definieren.

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

Die KöV unterstützt das übergeordnete Ziel der Vorlage, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu steigern und den Anschluss der Schweiz an die digitale Zukunft der Mobilität sicherzustellen. Damit die Zielsetzung erreicht werden kann, sind weitere Arbeiten an der Vorlage notwendig.

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

a. Sind sie einverstanden mit den Zielsetzungen des neuen Artikels?

Die KöV unterstützt die Absicht des Bundes, die Entwicklung der multimodalen Mobilität frühzeitig zu fördern und dem öV dabei eine Schlüsselrolle zuzuweisen. Auch geht sie mit dem Bund einig, dass es weitere Verbesserungen bei der Verfügbarkeit und dem Austausch von Daten braucht, um die Potenziale multimodaler Angebote in Zukunft besser ausschöpfen zu können. Wie aus der Stellungnahme ersichtlich, sieht die KöV bei der Vorlage diesbezüglich noch Verbesserungspotenzial.

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

Die vorgesehenen Grundsätze sind im Allgemeinen sinnvoll. Um die nötige Investitionssicherheit für neue und innovative Mobilitätsangebote zu gewährleisten, braucht es faire Marktbedingungen sowie einen diskriminierungsfreien und transparenten Zugang zu Daten und Vertrieb. Die gesetzliche Regulierung der Vorlage beschränkt sich in dieser Hinsicht aber ausschliesslich auf den öV-Bereich. Die Massnahmen bezüglich der übrigen Mobilitätsdienstleistungen sind zu wenig fortgeschritten, um verlässliche Aussagen über die Reziprozität zu machen.

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 KöV unterstützt die anvisierte Rolle des Bundes beim Aufbau von Daten- und Vertriebsstrukturen. Mit der in staatlichem Auftrag von der SBB betriebenen "Open-Data-Plattform öV Schweiz" beteiligt sich der Bund bereits heute indirekt an den Daten- und Vertriebsstrukturen des öVs. In diesem Sinne ist das geplante Engagement eine konsequente Weiterentwicklung des bisherigen Vorgehens und stellt sicher, dass bestehendes Knowhow nicht verloren geht sowie Doppelspurigkeiten vermieden werden. Mit der Branchenlösung NOVA steht darüber hinaus für den Vertrieb von öV-Angeboten bereits eine Plattform bereit, die über die nötigen Schnittstellen verfügt, um neue Mobilitätsanbieter anzuschliessen.

Abgesehen von den erwähnten öV-Lösungen besteht beim Zugang zu Daten- und Vertriebsstrukturen allerdings noch erheblicher Handlungsbedarf. Der Bund hat dieses Manko erkannt und erste Massnahmenpläne für Mobilitätsanbieter ausserhalb des öVs definiert. Die dabei zu überwindenden Herausforderungen sind erheblich und die Massnahmen konzentrieren sich deshalb in einer ersten Phase bis 2022 auf grundlegende Leitthemen wie die Findung eines gemeinsamen Zielbildes, die Klärung der Rolle der öffentlichen Hand, die Festlegung von Standards für den Datenaustausch sowie die Senkung von Eintrittshürden für neue Geschäftsmodelle und Angebote. Ausgehend von diesem Massnahmenkatalog ist davon auszugehen, dass der Weg hin zu operativen und für alle Marktteilnehmer gleichermassen zugänglichen Daten- und Vertriebssystemen voraussichtlich noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird. Diese zeitliche Dimension gilt es mitzudenken, wenn das Ziel eines fairen und für alle Marktteilnehmer gleichermassen gewährleisteten Zugangs erreicht werden soll.

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)?

Dem öV soll in multimodalen Reiseketten künftig eine Schlüsselrolle zufallen. Ein einheitlich geregelter und unabhängig kontrollierter Zugang zum Vertrieb erachten wir als ein zentrales Element, um dieses Ziel zu erreichen und neuen, innovativen Mobilitätsangeboten den Weg zu ebnet. Die öV-Branche ist diesbezüglich mehrheitlich der Meinung, den Zugang auch ohne regulative Eingriffe gewährleisten zu können und verweist dabei auf die NOVA-Plattform und den neuen Standardvertrag. Der Bund argumentiert hingegen, dass eine Branchenlösung zwei wesentliche Risiken bereithält. Einerseits sei die nötige Investitionssicherheit für neue Marktteilnehmer nicht gegeben, wenn die Kontrolle über den vertraglichen Zugang einseitig bei den öV-Unternehmen liegt. Andererseits bestehe die Gefahr, dass ein Drittanbieter über ein öV-Unternehmen eine Monopolstellung erlangen könnte. Diese Risiken erscheinen nicht unbegründet, allerdings schliesst auch die vom Bund vorgeschlagene gesetzliche Regulierung die Bildung von Monopolen nicht aus. Anders als öV-Unternehmen, die in der Vorlage rechtlich verpflichtet werden, den Zugang zum Vertrieb diskriminierungsfrei zu gestalten, stünde es Mobilitätsvermittlern weiterhin frei, exklusive Vertriebsvereinbarungen mit anderen Mobilitätsanbietern abzuschliessen und auf diese Weise eine marktdominierende Stellung zu erlangen. Ein solches Szenario wäre weder im Interesse der Kundinnen und Kunden noch liegt es in der Absicht des Bundes oder der Kantone.

Die Öffnung der NOVA-Plattform bietet aus Sicht der KöV einen geeigneten Rahmen, um Pilotprojekte der multimodalen Mobilität voranzutreiben. Im Sinne der Transparenz und des fairen Wettbewerbs sollte

diese Regelung jedoch mit einer gesetzlichen Grundlage ergänzt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass Mobilitätsvermittlern der Abschluss von Exklusivverträgen verboten ist.

3.1 Rahmenbedingungen (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?

Die Governance wurde in der KöV kritisiert, insbesondere mit Fokus auf die Daten. Es braucht eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Rolle der öffentlichen Hand in ihren verschiedenen Funktionen (Verkehrsplanung; Eigner von Transportunternehmen; Besteller und Finanzierer von Verkehrsleistungen).

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

Ja. Die Kantone begrüssen, dass die öV-Unternehmen aktuell die Nutzungsbedingungen für den Zugang zu ihren Daten- und Vertriebssystemen selbständig festlegen können. Diese Lösung ist pragmatisch. Ein entsprechender Standardvertrag für die NOVA-Plattform steht kurz vor dem Abschluss. Ausserdem verfügt die Branche mit dem Verband für öffentlichen Verkehr (VöV), den Gremien des Direkten Verkehrs (ch-direct), der Verbände (öV-Verbände Schweiz) – und in absehbarer Zukunft mit der Alliance Swisspass – über die nötigen Beschluss- und Umsetzungsorgane für eine Branchenlösung.

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

Die Übertragung der Marktaufsicht an die SKE ist grundsätzlich denkbar. Die anvisierte Rolle würde allerdings eine deutliche Ausweitung ihrer bisherigen Aufgaben bedingen. Bis dato war die SKE mit der Funktion betraut, den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen und bei Streitigkeiten zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schlichten. Ihre Zuständigkeit beschränkte sich also auf den Bereich der Eisenbahninfrastruktur. Das Vertriebsgeschäft steht damit in keinem Zusammenhang. Das gilt in einem noch stärkeren Ausmass für Angebote ausserhalb des öVs, die gemäss den Zielen des Bundes mittelfristig ebenfalls integriert werden sollen. Zu bedenken ist ferner, dass die zukünftige Marktaufsicht auch die Kontrolle über die Datenverarbeitung- und –nutzung sicherstellen sollte.

3.2 Zugang zum öV-Vertrieb/Vertriebsinfrastruktur (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?

Ja, die Meldepflicht ist eine zwingende Voraussetzung für Transparenz und eine funktionierende Aufsicht des Vertriebs. Eine Niederlassung in der Schweiz gewährt, dass die Regulierung auch gegenüber ausländischen Unternehmen durchsetzungsfähig bleibt und bei Streitigkeiten auf letztere zurückgegriffen werden kann. Einzig für institutionalisierte Transportunternehmen im grenznahen Ausland wäre eine Ausnahme von dieser Regel denkbar, sofern sie sämtliche übrige Bedingungen für den Zugang erfüllen.

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

Vgl. Einleitung; die Optik ist je nach Sichtweise (Besteller, Eigner, Verkehrslenkung) verschieden.

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

Im heutigen Zeitpunkt: Ja.

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?

Preisgestaltungsfreiheit ist für Dritte ein wichtiger Anreiz, um in den Verkauf von öV-Tickets einzusteigen. Im Sinne der Innovationsförderung erscheint die Massnahme deshalb sinnvoll. Auch aus Sicht der Besteller spricht grundsätzlich nichts dagegen, dass Dritte die Preise von öV-Tickets im Rahmen von kombinierten Angeboten selber gestalten, wenn dies zu einer höheren Nutzung führt und öV-Unternehmen weiterhin die regulären Preise vergütet erhalten.

Soweit Dritte nur öV-Tickets des direkten Verkehrs verkaufen wollen, ist jedoch kein Mehrwert ersichtlich, wenn die Preisbindung für diese Akteure aufgehoben wird (vgl. Einleitung). Insbesondere stellt sich die Frage, ob die Lockerungen im Datenschutz für solche Angebote verhältnismässig sind.

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, um das Potenzial multimodaler Mobilitätsdienstleistungen auszuschöpfen, ist auf dieses Ziel hinzuwirken. Dabei sollte die Öffnung dem Grundsatz der Reziprozität folgen, sprich eine möglichst weitreichende Gleichbehandlung aller Marktteilnehmer anstreben. In diesem Sinne gilt es die Möglichkeit von Exklusivvereinbarungen (vgl. Frage 3) von Beginn weg, das heisst bereits bei der geplanten Öffnung des öV-Vertriebs, auszuschliessen.

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

Eine generelle Pflicht zur Öffnung würde einen erheblichen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit bedeuten. öV-Unternehmungen sind zu einem grossen Teil subventioniert. Private können deshalb nicht per se gleichbehandelt werden. Um das Ziel der Vorlage zu erreichen, sollten interessierte MaaS-Anbieter (darunter subsumieren wir auch Transportunternehmungen) möglichst keine Wettbewerbshindernisse antreffen (vgl. Frage 4a).

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 Freiheit von Personen einschränken?

Ja. Im Sinne der Nichtdiskriminierung ist eine datenschutzrechtliche Gleichbehandlung von öV-Unternehmen und den übrigen Mobilitätsanbietern eine zwingende Voraussetzung.

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

Aus Sicht der KöV ist die Frage derzeit nicht abschliessend zu beantworten. Die im Bericht erwähnten Technologien und Plattformen für die Erfassung und den Austausch von Passagierdaten sind in der Praxis noch zu wenig weit fortgeschritten, um abschätzen zu können, ob das aktuelle Datenschutzgesetz ein ausreichend hohes Schutzniveau bietet. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Eingaben der Kantone und die Datenschutzstellen; es zeigt sich, dass weitere Abklärungen zwingend erforderlich sind.

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

Der Kauf von Einzelbilletts muss weiterhin auch ohne die Angaben von Personendaten möglich sein. Darüber hinaus sollte ein Basissortiment von Fahrausweisen verfügbar sein, bei dem die grundlegenden Personendaten zwar bekannt sind, die Bewegungen der Reisenden jedoch nicht aufgezeichnet werden (z.B. Halbtax-, Strecken- und Verbundsabonnemente). Diese Fahrausweise waren in den letzten Jahren äusserst erfolgreich und sind für die Stabilität der Einnahmen von Transportunternehmen und Verbänden unverzichtbar. Sollten die heute bekannten Fahrausweise langfristig einem modernen, voll elektronischen Kontrollsystem widersprechen, sind als Ergänzung zu Angeboten mit Aufzeichnung von Personendaten auch komplett anonyme Abos zu entwickeln. Die Möglichkeit des anonymen Reisens muss dabei diskriminierungsfrei und einfach zugänglich sein. Kunden sollen weder einen unverhältnismässigen Aufwand noch eine preisliche Benachteiligung im Vergleich zum Tarif eines Einzelbilletts in Kauf nehmen müssen, um anonym reisen zu können.

d. Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

Ja. Die Datenverarbeitung und –nutzung der Anbieter muss durch ein geeignetes Organ überwacht und rechtswidriges Verhalten (z.B. Datenmissbrauch) mit Sanktionen bestraft werden.

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

Die Vorlage ist zu wenig reif, um die Auswirkungen in der Umsetzung beurteilen zu können. Dazu braucht es weiterer Grundlagenarbeiten im Sinne der einleitenden Bemerkungen.

7. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

An der KöV-Hauptversammlung hat das BAV auf die Stellungnahme der WEKO und die wettbewerbsrechtlichen Risiken einer unregulierten Öffnung der NOVA-Plattform hingewiesen. Die NOVA Nutzungsbedingungen 2.0, die erstmals auch Dritten den Zugang zum öV-Ticketverkauf gewähren, wurden vom Bundesamt für Verkehr geprüft und bewilligt. Die Kantone gehen deshalb davon aus, dass die Nutzungsbedingungen in keinem Widerspruch zum geltenden Wettbewerbs- und Kartellrecht stehen. Sollte die Wettbewerbskommission diese Einschätzung nicht teilen, muss eine rasche Klärung zwischen den Beteiligten stattfinden. Die wettbewerbsrechtlichen Fragen – dies dürfte nebst der NOVA-Plattform auch die genannten Exklusivvereinbarungen betreffen – müssen sodann im Rahmen der Weiterentwicklung der Vorlage beantwortet werden.

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

Die Vorlage enthält keine konkreten Aussagen darüber, wie gross die Zahl der interessierten Mobilitätsvermittler ist und ob bereits ein ausreichendes Kundenbedürfnis besteht. Die wenigen Hinweise zu den potenziellen Anwendungsfällen bleiben oberflächlich. Ausserdem fehlt der Vorlage eine Auseinandersetzung mit den potenziellen Risiken einer einseitigen Öffnung des öV-Vertriebs. Multimodale Angebote führen nicht zwingend zu einer Stärkung des öV. Die vom UVEK im Rahmen der Vorarbeiten zur Vorlage bei Ecoplan & KCW in Auftrag gegebene Studie verweist zum Beispiel ausdrücklich auf die Gefahr, dass sich der Modalsplit bei einer Öffnung des Vertriebs für den öV auch nachteilig entwickeln kann, was bei gleichbleibendem Angebot zu einem höheren Abgeltungsbedarf und damit zu steigenden Kosten für Bund und Kantone führen würde (vgl. Ecoplan/KCW: Chancen und Risiken einer Öffnung des Zugangs zum öV-Vertrieb). Heute ist kaum abzuschätzen, ob der potentielle Nutzen der multimodalen Mobilität realisiert werden kann. Die Risiken müssen besser untersucht und es muss eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Ausserdem stellen multimodale Angebote neuartige Anforderungen bei der Governance von Verkehr und Daten. Die Rollen und Aufgaben, die Bund und Kantonen diesbezüglich in Zukunft zufallen, sind noch weitgehend ungeklärt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Hans-Peter Wessels

Die Generalsekretärin



Christa Hostettler

Kopie: an alle Kantone