

Konzernleitung · Hilferstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Bern, 15. Februar 2019

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage «Multimodale Mobilitätsdienstleistungen»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die SBB teilt das Ziel des Bundesrates, multimodale Mobilitätsdienstleistungen zu fördern. Die Schweiz verfügt mit «Eine Reise, ein Ticket», einer der zentralen Errungenschaften unseres öV-Systems auf Basis eines integrierten Sortiments- und Tarifsystems, über die ideale Grundlage dafür. Zudem ist für die Bildung von Mobilitätsketten die datenschutzrechtliche Gleichbehandlung aller beteiligten Mobilitätsanbieter zentral.

Dem vorgeschlagenen **Zwang zur Öffnung der digitalen Vertriebsinfrastruktur** des öffentlichen Verkehrs (sog. NOVA-Plattform) stehen wir **kritisch** gegenüber aus folgenden **Gründen**.

- **Es besteht kein regulatorischer Handlungsbedarf.**
Die Branche ist gewillt, Dritten über einen Standardvertrag Zugang zur NOVA-Plattform zu gewähren. Die entsprechende Branchenregelung wird Anfang 2020 eingeführt und damit früher als das Gesetzesvorhaben Wirkung zeigen. Jetzt mit einer gesetzlichen Regelung in ein dynamisches digitales Geschäftsfeld einzugreifen, ist weder nötig noch ratsam. Dass in der EU kein vergleichbares Gesetzesprojekt existiert, zeigt, dass voreiliges Handeln nicht angezeigt ist.
- **Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs werden gefährdet.**
Mit einem Zwang zur Öffnung der NOVA-Plattform wird die Zusammenarbeit in der öV-Branche erschwert sowie die Wirtschaftlichkeit des heute solidarisch zwischen den öV-Unternehmen geregelten Vertriebsgeschäfts gefährdet. Potentiell fließen Erträge via Dritte aus dem öV-System ab. Auswirkungen auf Eigentümer der öV-Unternehmen sowie Besteller werden nicht dargelegt.

- **Innovation kommt durch gezielte Partnerschaften.**
ÖV-Unternehmen gehen vermehrt Vertriebspartnerschaften mit Dritten aufgrund unternehmerischer Entscheide ein. Solche gezielten Partnerschaften sowie der verstärkte brancheninterne Wettbewerb verleihen innovativen Vertriebslösungen Schub. Davon profitieren Kundinnen und Kunden ganz konkret. Ein starres Gesetz kann hingegen keine Grundlage für Innovation sein.
- **Quasi-Wettbewerb im Vertriebsmarkt ist nicht nachhaltig.**
Echter Wettbewerb und eine Förderung der multimodalen Mobilität würden voraussetzen, dass alle Unternehmen ihre Vertriebssysteme gegenseitig öffnen. Der Bundesrat will aber einseitig nur öV-Unternehmen zur Öffnung gesetzlich verpflichten; für alle übrigen Mobilitätsanbieter plant er lediglich Anreize. Zudem sollen Dritte bei der Preisgestaltung von öV-Tickets frei sein. Im Gegensatz dazu sind öV-Unternehmen grundsätzlich an die Tarife des Direkten Verkehrs gebunden. Damit wird nicht nur der Wettbewerb im Vertriebsmarkt verzerrt, sondern auch die für Kunden wichtige Preistransparenz im öV zur Disposition gestellt.

Den Vorschlag zum **Datenschutz** begrüßen wir mit einer Einschränkung:

- **Die datenschutzrechtliche Gleichbehandlung ist wichtig.**
Wir unterstützen die grundsätzliche Gleichbehandlung des öV mit allen anderen Mobilitätsanbietern durch die längst überfällige Angleichung der Datenschutzregeln. Sie bildet die Basis für Innovation und durchgehende Mobilitätsketten und gewährt zudem Rechtssicherheit.
- **Verbleibende Sonderregeln für den öV sind zu streichen.**
Die neue Regelung sollte für alle Unternehmen und deren Tätigkeiten einheitlich sein. Dazu muss die neue Sonderregel für den öffentlichen Verkehr, die im erläuternden Bericht weder begründet noch mit Beispielen illustriert wird, gestrichen werden. Andernfalls bleibt der öV gegenüber anderen Akteuren benachteiligt und die Rechtsunsicherheit bleibt bestehen.

Abschliessend halten wir fest, dass die Abklärung möglicher Risiken für Besteller, Kunden und Eigentümer fehlen wie auch eine schlüssige Begründung, wie mit der Vorlage das Ziel der Förderung multimodaler Mobilität erreicht wird. Wir sind überzeugt, dass sich multimodale Mobilitätsdienstleistungen auch ohne Regulativ durchsetzen werden, womit sich das vorliegende Gesetzesprojekt bezüglich Öffnung der digitalen Vertriebsinfrastruktur erübrigt. Im Datenschutz hingegen ist eine konsequente Gleichbehandlung aller Mobilitätsanbieter dringend nötig.

In der Anlage finden Sie unsere Antworten auf Ihren Fragebogen. Sollte das Vorhaben weiterverfolgt werden, wird sich die SBB gerne mit konkreten Gesetzesänderungsvorschlägen einbringen. Allfällige neue Regelungen müssten unserer Meinung nach in einem neuen Gesetz Eingang finden und können nicht im Personenbeförderungsgesetz, das sich auf den öffentlichen Verkehr beschränkt, integriert werden.

Wir sind jederzeit gerne bereit, Rückfragen zu beantworten oder unseren Standpunkt anlässlich eines Gesprächs weiter auszuführen.

Freundliche Grüße



Andreas Meyer
CEO



Toni Häne
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Personenverkehr

Anlage: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage
Kopien: Herr Matthias Ramsauer, Generalsekretär UVEK
Herr Serge Gaillard, Direktor EFV

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Multimodale Mobilitätsdienstleistungen

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

Die SBB unterstützt das übergeordnete Ziel der Vorlage, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu steigern. Sie teilt die Auffassung, dass multimodale Mobilitätsdienstleistungen einen Beitrag für ein effizienteres Verkehrssystem leisten können. Multimodale Angebote entsprechen darüber hinaus den heutigen Kundenbedürfnissen. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel kann dazu beitragen, dass der öV neue Nutzerinnen und Nutzer findet und als Rückgrat der multimodalen Mobilität gestärkt wird. Die SBB baut denn auch ihr Angebot multimodaler Mobilitätsdienstleistungen laufend aus und geht mit geeigneten Partnern Kooperationen ein (SBB Green Class, Mobility etc.).

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 Nachfrage nach multimodalen Dienstleistungen wächst stetig und die Entwicklung ebensolcher Angebote befindet sich erst in der Phase der Markteinführung. Wir erachten es als verfrüht, in dieser Phase regulatorisch einzugreifen. Den Bund sehen wir in einer koordinierenden und sensibilisierenden Rolle. Dies gilt nicht nur für den Bereich der Datenverfügbarkeit bzw. des Datenaustauschs, sondern auch für den Bereich der Vertriebsinfrastrukturen. Die EU Kommission nimmt eine ebensolche Rolle ein. Sie überwacht die Entwicklungen, erstattet bis 2022 Bericht und entscheidet erst dann, ob gesetzliche Verpflichtungen erforderlich sind. EU-weit gibt es keine vergleichbaren Gesetzesvorhaben. Die Schweiz würde einen Alleingang mit höchst ungewissem Ausgang wagen, weil es international keinerlei Erfahrungswerte gibt. Anstatt vorschnell neue Gesetzesbestimmungen zu verabschieden, empfehlen wir ein etappiertes Vorgehen wie in der EU.

Sollte dennoch reguliert werden, begrüßen wir es, dass die neue Gesetzesbestimmung nicht nur die Unternehmen des öV adressiert (Art. 11a Abs. 2 PBG: «und andere Anbieter von Mobilität»). Wir begrüßen es, dass der Bund im **Bereich Daten** darauf hinwirken möchte, dass die Verfügbarkeit und der Austausch von Sachdaten verbessert wird. Zur Förderung von Innovation und Wettbewerb stellt die SBB bereits heute zahlreiche Daten als Open Data zur Verfügung. Dritte können nach dem Prinzip der Selbstbedienung entweder über das «Open Data Portal der SBB»¹ oder über das im Auftrag des BAV betriebene Portal «Open-Data-Plattform öV Schweiz»² an Datensets gelangen. Diese Datenportale werden laufend ausgebaut.

Im **Bereich des Vertriebs** verfehlt die neue Gesetzesbestimmung das eigentliche Förderziel. Aus dem Erläuternden Bericht (vgl. S. 9) wird klar, dass für die Öffnung von Vertriebssystemen anderer Anbieter von Mobilität lediglich Anreize geprüft werden. Faktisch wird damit einseitig nur der öV verpflichtet, alle anderen Unternehmen bleiben frei und können erst

¹ <https://data.sbb.ch>

² <https://opentransportdata.swiss>

noch von Anreizen profitieren. Diese Ungleichbehandlung schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Zudem sind die Unternehmen des öV ebenso wie private Unternehmen auf Rechts- und Investitionssicherheit angewiesen, damit sie ihre Angebote multimodaler Mobilitätsdienstleistungen und deren Vertrieb etablieren können (vgl. Frage 3).

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

Die SBB unterstützt die vorgesehenen Grundsätze für den Zugang zu Daten und Vertrieb. Allerdings fehlt der **Grundsatz der Reziprozität**, welcher sicherstellt, dass beim Austausch von Daten sowie im Vertriebsmarkt gleich lange Spiesse herrschen. Nur wenn alle Mobilitätsanbieter ihre Daten zugänglich machen und ihre Vertriebsinfrastruktur öffnen, können Mobilitätsanbieter wie auch Vermittler zu fairen Bedingungen neue Geschäftsmodelle und Angebote entwickeln.

Der Erläuternde Bericht (vgl. S. 7) führt zurecht an, dass wirtschaftliche Eigeninteressen Grund dafür sind, dass Unternehmen den freien Datenaustausch verhindern. Reziprozität im Datenaustausch und beim Zugang zu Vertriebssystemen ist zwingend, da kommerzielle Interessen im Vordergrund stehen. Eine einseitige Verpflichtung der öV-Unternehmen würde diesen wirtschaftlich schaden und letztlich den Steuerzahler belasten.

- 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 SBB steht einer Unterstützung des Aufbaus von Daten- und Vertriebsinfrastrukturen durch den Bund grundsätzlich positiv gegenüber, zumal dies eine konsequente Weiterentwicklung des aktuellen Systems wäre. Der Bund beteiligt sich indirekt bereits an Daten- und Vertriebsinfrastrukturen des öV. Die SBB betreibt die «Open-Data-Plattform öV Schweiz», auf welcher Kundeninformationsdaten des öffentlichen Verkehrs kostenlos bezogen werden können. Die Open-Data-Plattform wird im Auftrag von Bund und in Systemführerschaft für die gesamte öV-Branche laufend ausgebaut. Im Mandat für sämtliche öV-Unternehmen betreibt die SBB zudem die Vertriebsinfrastruktur des öV (NOVA-Plattform).

Ein Ausbau der Open-Data-Plattform durch die Einspeisung von weiteren Verkehrsdaten ist für die SBB wünschenswert. Denkbar ist auch, dass sich weitere Mobilitätsanbieter über eine Schnittstelle an die NOVA-Plattform anbinden. Der gegenseitige Vertrieb von Angeboten des öV bzw. öV-externen Mobilitätsanbietern würde damit möglich und kann multimodale Mobilitätsangebote fördern.

Es gilt auf diesem bewährten System aufzubauen, Doppelspurigkeiten zu vermeiden und das bestehende Knowhow im Bereich der Daten- und Vertriebsinfrastrukturen zu nutzen.

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)?

Einen regulatorischen Zwang für eine Öffnung der öV-Vertriebsinfrastruktur erachten wir als nicht notwendig. Die Branche ist bereit, Dritten im Rahmen eines Standardvertrages, auf den sich die NOVA Nutzungsbedingungen 2.0 beziehen, einen Zugang zu ihrer Vertriebsinfrastruktur zu gewähren. Eine entsprechende Branchenregulierung steht kurz vor dem Abschluss. Die Branche beweist damit, dass sie - wie der Bund auch - multimodale Mobilitätsangebote fördern will.

Wie es sich in der Vergangenheit gezeigt hat, resultiert Innovation im Vertrieb aus gezielten partnerschaftlichen Lösungen³. Dass heute aufgrund individueller Vertriebsvereinbarungen unkontrollierte Eingriffe in den öV-Ticketmarkt möglich seien (vgl. Erläuternder Bericht, S. 9), stimmt nicht. Individuelle Vertriebsvereinbarungen werden aufgrund von unternehmerischen Entscheiden in einem Wettbewerbsumfeld getroffen. Der Standardvertrag zu den NOVA Nutzungsbedingungen 2.0 wird sicherstellen, dass branchenfremden Vermittlern zu jeweils gleichen Konditionen ein Zugriff auf die NOVA-Plattform gewährt wird. Ein gesetzliches Zugangsrecht hingegen schafft einen Quasi-Wettbewerb im Vertrieb von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen. Die gesetzliche Öffnung der öV-Vertriebsinfrastruktur schafft günstige Rahmenbedingungen für öV-externe Mobilitätsanbieter. Die öV-Branche verliert im Extremfall den Kundenkontakt, was sich nachteilig auf die Entwicklung ihrer Mobilitätsangebote auswirkt.

Letztlich profitieren auch die Kundinnen und Kunden nicht von einer einseitigen Öffnung des öV-Vertriebs. Es ist kein konkreter Kundenmehrwert ersichtlich, denn weder die Servicequalität im Vertrieb wird verbessert, noch führt der Vertrieb von öV-Tickets durch Dritte zu tieferen Preisen (vgl. Frage 3.2 Bst. d).

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?*

Abgesehen von der Zuständigkeit der SKE (vgl. Frage 3.1 Bst. c) können wir der vorgesehenen Governance zustimmen.

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

Die SBB begrüsst es, dass die öV-Branche die Nutzungsbedingungen für den Zugang zur NOVA-Plattform für Dritte festlegen kann. Eine entsprechende Branchenregelung (NOVA Nutzungsbedingungen 2.0) liegt vor. Wir sind der Meinung, dass der Grundsatz «Branchenlösung vor Behördenlösung» gelten sollte. In diesem Sinne ist der Branchenregelung Vorrang vor einer gesetzlichen Vorgabe zu geben.

Sollten dennoch gesetzliche Vorgaben erlassen werden, sind die NOVA Nutzungsbedingungen 2.0 als Konkretisierung der gesetzlichen Vorgaben zu erachten und vom BAV als verbindliche Branchenregelung zu genehmigen.

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

Nein. Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) überwacht den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und schlichtet bei Streitigkeiten zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Infrastrukturbetreibern (ISB). Die Zuständigkeit der SKE beschränkt sich auf den Eisenbahnsektor und ist von klaren Verhältnissen in Bezug auf die Parteien geprägt. Im Gegensatz dazu ist das Vertriebsgeschäft privatwirtschaftlicher Natur und steht in keinem Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur. Der öV-Vertrieb wird von den konzessionierten öV-Unternehmen gemeinsam betrieben. Der Vertrieb zielt darauf ab, Endkunden der Transportdienstleistungen zu erreichen. Die Anzahl und Diversität der Akteure im Vertriebsgeschäft ist gross.

³ SBB mit GoEuro, from AtoB oder Ubique (Viadi), BLS mit netcetera (lezzgo), SOB mit Siemens (Abilio).

Die Wahl des Eisenbahnregulators lässt Zweifel daran aufkommen, dass tatsächlich beabsichtigt ist, längerfristig den Zugang zu den Vertriebssystemen aller Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen zu öffnen. Zudem gehen wir davon aus, dass das BAV diskriminierende Übereinkommen über den Zugang zum öV-Vertrieb nicht genehmigen würde. Was dann die SKE in einer eigenen Zuständigkeit prüfen soll, ist unklar. Wenn es um die Anwendung der Zugangsvereinbarung geht, ist dies eine Frage der Zivilgerichte, wie dies beispielsweise im Fernmelderecht aus Anlass der Marktöffnung geregelt wurde: «Streitigkeiten aus Vereinbarungen und aus Verfügungen über den Zugang werden durch die Zivilgerichte beurteilt.»⁴. Diese Lösung könnte modalneutral und konsistent auf andere Mobilitätsanbieter erstreckt werden.

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?*

Die Meldepflicht ist Voraussetzung dafür, dass der Vertriebsmarkt beaufsichtigt werden kann und somit unabdingbar. Eine Niederlassung in der Schweiz ist notwendig, damit in Streitfällen auf die Vermittler zurückgegriffen werden kann. Die Niederlassungspflicht alleine erlaubt jedoch nicht zwingend einen effizienten Durchgriff auf das betroffene Unternehmen und vor allem verhindert sie nicht, dass Gelder aus dem öV-System an Private oder ins Ausland (z.B. globale IT-Konzerne) abfließen und nicht wie bisher im öV-System reinvestiert werden.

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

Ein für Dritte offener Zugang zum öV-Vertrieb schafft einseitige Rechte für öV-externe Mobilitätsdienstleister und Vermittler. Der Bundesrat nimmt nur die öV-Branche in die Pflicht. Eine solche Regelung ist per se nicht ausgewogen. Das Argument, dass die Rahmenbedingungen für den konzessionierten öV und für die nicht konzessionierten Mobilitätsanbieter gar nie identisch sein könnten (vgl. Erläuternder Bericht, S. 11), ist nicht stichhaltig. Der Konkurrenzschutz einer Konzession greift für die Erbringung der Transportdienstleistung. Der Vertrieb ist jedoch ein nachgelagertes Geschäft, welches sehr wohl wettbewerbsrechtlich ausgestaltet werden kann. In einem freien Vertriebsmarkt müsste allerdings der Zugang zu Vertriebssystemen aller Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen gewährleistet sein. Beispielsweise werden kantonale Gebäudeversicherungen mit Monopol unseres Wissens nicht gezwungen, ihre Leistungen über private Versicherungen mitvertreiben zu lassen, obwohl letztere ein grosses Interesse an einer Gesamtlösung für den Kunden haben.

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

Ja. Zudem ist eine schrittweise Öffnung sämtlicher Sortimente in der öV-Branche angedacht.

- 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?*

Nein. Mit dieser Bestimmung sind Dritte - im Gegensatz zu den öV-Unternehmen mit ihren in der Branche regulierten Preisen - in der Preisgestaltung gegenüber Endkunden frei. Damit wird der Wettbewerb im Vertrieb zu Lasten des öV verzerrt.

⁴ Art. 11b Fernmeldegesetz vom 30. April 1997 (FMG; SR 784.10)

Gleichzeitig werden die in der Branche beschlossenen Ticketpreise kaum sinken, da gemäss Vorschlag des Bundesrates Dritte den öV-Unternehmen den Branchentarif zurückerstatten müssen. Denkbar sind zwar Dumping-Preise, um öV-Unternehmen aus dem Vertriebsmarkt zu verdrängen und eine marktbeherrschende Stellung zu erlangen. Zudem sind im Rahmen von Bundle-Angeboten von Dritten tiefere öV-Preise denkbar. Dies jedoch nur in Kombination mit anderen integrierten Angeboten zu überhöhten Preisen. Die öV-Kunden werden insgesamt letztlich nicht von tieferen Preisen profitieren können, zumal die Dritten als Vermittler noch Geld verdienen müssen.

Schliesslich besteht auch die Gefahr, dass Dritte mit ihrer Preisgestaltungsfreiheit die Bemühungen der öV-Unternehmen zur effizienteren Nutzung der Kapazitäten (bspw. mittels Sparbilletten zur Entlastung der Hauptverkehrszeiten) unterlaufen und so zur Verschlechterung des Gesamtsystems beitragen. Das gilt insbesondere, wenn, wie im Erläuternden Bericht auf S.12 unten angeregt wird, die Endpreise durch andere Geschäftsmodelle subventioniert werden.

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?*

Werden alle Mobilitätsanbieter dazu verpflichtet, ihre Vertriebssysteme zu öffnen, wäre wenigstens ein fairer Wettbewerb geschaffen. Wir warnen jedoch vor voreiliger und unüberlegter starrer Regulierung eines dynamischen digitalen Geschäftsfeldes.

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

Ja. Wie bereits ausgeführt, ist der Grundsatz der Reziprozität zentral, um gleich lange Spiesse in einem liberalisierten Vertriebsmarkt zu schaffen. Wir sind der Überzeugung, dass multimodale Mobilitätsdienstleistungen nur dann gefördert werden, wenn klare Rahmenbedingungen für alle Akteure – öV-Unternehmen wie auch andere Unternehmen – geschaffen werden. Hierfür braucht es eine verbindliche Vorgabe des Bundes mit dem Ziel, auch die Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV gleichzeitig wie den öV gesetzlich zur Öffnung ihrer Vertriebssysteme zu verpflichten.

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?*

Zustimmung zu Art. 19a Abs. 1 Satz 1 E-PBG

Wir begrüessen es, multimodale Mobilitätsdienstleistungen zu fördern und hierzu die öV-Unternehmen dem Datenschutzrecht für private Personen zu unterstellen. Der Erläuternde Bericht stellt Ausgangslage und Handlungsbedarf treffend dar. Insbesondere teilen wir die Auffassung, wonach die Digitalisierung, das Aufkommen neuer Geschäftsmodelle und die multimodale Mobilität die Unternehmen zwingen, rasch und individuell auf Kundenbedürfnisse zu reagieren.

Streichung von Art. 19a Abs. 1 Satz 2 E-PBG

Wie der Bericht richtig festhält, trägt das bestehende Recht den Bedürfnissen der Unternehmen auch deshalb nicht Rechnung, weil unklar ist, bei welchen Tätigkeiten sie welchem

Datenschutzrecht unterliegen. Genau diesen Aspekt löst die Vorlage jedoch nicht, da Art. 19a Abs. 1 Satz 2 E-PBG den Nutzen des zutreffenden Satz 1 stark reduziert. Wann genau hoheitliches Handeln und eine Einschränkung von Rechten oder der Freiheit von Personen vorliegt, ist interpretationsbedürftig. Der Bericht schweigt zur Notwendigkeit dieser Regelung und nennt keine Beispiele. Die angestrebte rasche Reaktionsmöglichkeit auf Kundenbedürfnisse wird so nicht erreicht. Insbesondere ist zu befürchten, dass sich die Rechtsunsicherheit erneut auf die Bearbeitung von Kontrolldaten auswirkt. Die Unklarheiten gerade in diesem Bereich waren aber einer der Auslöser dieser Vorlage.

Richtigerweise knüpft die Vorlage an die Wertung an, die der Gesetzgeber bei den Postdienstleistungen bereits 1997 vorgenommen hat. So entspricht der vorgeschlagene Art. 19a Abs. 1 Satz 1 E-PBG dem Art. 13 des Postgesetzes von 1997. In diesem fehlte aber eine dem Art. 19a Abs. 1 Satz 2 E-PBG entsprechende unklare Regelung. Die vom Bundesrat beim Postgesetz ins Feld geführte schwere Abgrenzbarkeit unterschiedlicher Vorschriften gilt jedoch uneingeschränkt auch für den öffentlichen Verkehr.

Wir sehen auch in diesem Bereich den mehrfach betonten Grundsatz der Nichtdiskriminierung verletzt, da die Rechtsunsicherheit einseitig die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs belastet. Eine einheitliche Regelung für alle Unternehmen und deren Tätigkeiten wird nicht geschaffen und Mobilitätsketten werden so nur ungenügend gefördert.

Antrag

Art. 19a E-PBG Bearbeitung von Personendaten

¹ Die Unternehmen unterstehen bei der Bearbeitung von Personendaten den Artikeln 12-15 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz. ~~Handeln sie hoheitlich und schränken sie dabei die Rechte oder die Freiheiten von Personen ein, so unterstehen sie den Artikeln 16-25^{bis} DSG.~~

(...)

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

Ja. Als vertrauenswürdige Mobilitätsdienstleisterin stellt die SBB das Vertrauen der Reisenden bereits heute an oberste Stelle. Die SBB nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung, um dem Reisenden mithilfe der Datenbearbeitung Mehrwert zu bieten. Möchte er anonym reisen, d.h. ohne Bearbeitung seiner Personendaten, bietet sie ihm das heute und auch in Zukunft an. Hierzu hat die SBB sich bereits selbst mit einer konzernweiten Weisung verpflichtet. Die Branche erarbeitet eine einheitliche Datenschutzerklärung mit gleichwertigem Inhalt für alle öV-Unternehmen. Es liegt schon deshalb im Interesse der öV-Unternehmen, diesem Bedürfnis einiger Reisenden Rechnung zu tragen, weil sie im intermodalen Wettbewerb mit anderen Mobilitätsanbietern stehen.

Die Frage ist vielmehr eine Frage nach dem Schutzniveau des (allgemeinen) Datenschutzgesetzes. Die SBB fordert lediglich die konsequente Anwendung der Datenschutzbestimmungen für private Personen, wie sie für alle anderen Branchen gelten. Erachtet der Gesetzgeber das bestehende Datenschutzrecht und seine Totalrevision für den Schutz von Personendaten in allen Branchen schweizweit als ausreichend, muss das auch für den öffentlichen Verkehr gelten.

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?

Die Angebote bestehen heute z. B. in Form von Billetten an Automaten und Schaltern. Bei einer zukünftigen Einführung von papierlosem Ticketing wird es neben dem heutigen persönlichen SwissPass einen anonymen SwissPass geben, der anonymes Reisen ermöglicht.

d. Haben Sie weitere Anliegen im Rahmen des Datenschutzes?

Art. 19a E-PBG müsste konsequenterweise zu einer entsprechenden Änderung von Art. 16a EBG führen.

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

Die Konkretisierung der vorgesehenen Gesetzesbestimmungen im Rahmen einer Branchenregelung könnte einfach realisiert werden. Die öV-Branche verfügt mit den Gremien des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) sowie den Gremien des Direkten Verkehrs (ch-direct) über die nötigen Beschluss- und Umsetzungsorgane.

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?

In der Vorlage fehlt die Abklärung möglicher Risiken.