

its-ch, Klösterlistutz 8, 3013 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV  
Geschäfte der Direktion  
Gery Balmer, Vizedirektor  
3003 Bern

Bern, 18. April 2018

## **Mobilitätsdaten und Öffnung Vertrieb Stellungnahme its-ch**

Sehr geehrte Damen und Herren, lieber Gery

Gerne folgen wir Ihrer Aufforderung, zum Arbeitspapier «Massnahmenpläne UVEK: Mobilitätsdaten und Öffnung Vertrieb Dritter» eine Stellungnahme aus Sicht its-ch (Intelligente Transportsysteme Schweiz) abzugeben. Die darin beschriebene Stossrichtung entspricht der Zielsetzung von its-ch: die Optimierung des Gesamtmobilitätssystems der Schweiz insbesondere nach den Kriterien Sicherheit, Effizienz für Nutzer und Anbieter, Ökologie und Nachhaltigkeit unter der Rahmenbedingung der grenzüberschreitenden Interoperabilität. Somit vertritt its-ch explizit nicht die Interessen einer Unternehmung oder einer Branchenorganisation.

Diese Stellungnahme gibt den aktuellen Arbeitsstand der laufenden Arbeitsgruppen «Daten und Datengovernance», «intermodale Verkehrsplattform» und «Parkplatzmanagement» wieder. In diesen Arbeitsgruppen sind Organisationen und Unternehmen aus der Mobilität, Forschung, Energie, Raumplanung und der Information- und Kommunikationsbranche vertreten. Die Arbeitsgruppen von its-ch sind so terminiert, dass wir zeitgerecht einen konsolidierten Input geben können.

### **Verständnis der Zielsetzung**

Wir haben, gestützt auf die versandten Unterlagen und das Grundlagenpapier «Zukunft Mobilität Schweiz» verstanden, dass das UVEK folgende Zielsetzungen verfolgt:

- ⇒ Optimierung des Gesamtverkehrssystems
- ⇒ Linderung oder Lösung des Kapazitätsproblems unter der Annahme einer weiter steigenden Mobilitätsnachfrage
- ⇒ Eliminierung von Eintritts- oder Wechselbarrieren zwischen Verkehrsträgern zur Ermöglichung einer echt intermodalen Mobilität
- ⇒ Nutzung und Steigerung des Innovationspotentials, für eine weiterhin weltweit führende Position der Schweiz in der Mobilität
- ⇒ Beherrschung der Risiken, insbesondere die Verhinderung einer Monopolbildung

### **Verständnis der Ausgangslage**

Ein verlässliches und leistungsfähiges Verkehrssystem für Personen und Waren ist ein Schlüsselfaktor für den Wissensstandort und Werkplatz Schweiz. Es ist zu erwarten, dass eine steigende Nachfrage nach

Mobilität auch in Zukunft ein bestimmender Treiber bleibt für die Schweiz als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum.

Die Nutzung des Verkehrssystems ist im Zeitverlauf sehr ungleich verteilt. In Abbildung 1 wird diese für den Personenverkehr in der Stadt Zug dargestellt. Das Verkehrssystem wird grundsätzlich auf die Verkehrsspitzen dimensioniert, die trotzdem vielerorts zu diesen Zeiten überlastet sind. Die Verkehrsspitzen treten bei den wichtigsten Verkehrsträgern in den gleichen Zeiträumen auf, so dass eine einfache Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern keine Entlastung bewirken kann. Andererseits ist das Verkehrssystem im Durchschnitt schlecht ausgelastet, so erreicht der öV knapp 30 % durchschnittliche Auslastung. Für die Bewältigung eines künftigen Verkehrswachstums ergibt sich somit die Herausforderung, die Kapazitäten besser zu nutzen, also insbesondere Potentiale für eine Verlagerung von den Verkehrsspitzen zu den Nebenverkehrszeiten zu eröffnen.

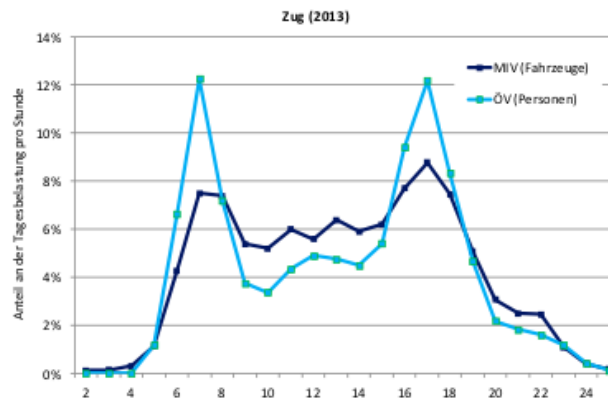
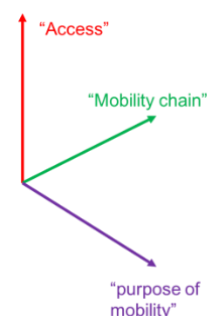


Abbildung 1: Tagesgang des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs in Zug. Quelle: Fachbericht «Brechen der Verkehrsspitzen», Metropolitankonferenz Zürich, 7. November 2016

Die Öffnung der Informations- und Vertriebssysteme der Mobilität, wie im Kapitel 3 des «Arbeitspapier Mobilitätsdienstleistungen» beschrieben, stellen dafür einen nötigen Schritt dar. Bereits die erfolgte partielle Öffnung des Vertriebssystems für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs durch die Inbetriebnahme der «NOVA-Plattform» belegt, dass die Öffnung einen «Innovationsschub» ausgelöst hat, aus dem beispielsweise die Systeme lezzgo und fairtiq für automatisches Ticketing sowie die «Mobility as a Service (MaaS)»-Plattformen Abilio und die der PostAuto hervorgegangen sind – diese sind weltweit die ersten national verfügbaren Systeme ihrer Art! Im Bereich der Kundeninformation hat die noch weitergehende «Open Governance Data Kundeninformation» mit einer öffentlichen Schnittstelle einen noch grösseren Schub von innovativen Entwicklungen verschiedenster Akteure bewirkt.

Diese Öffnung kann zu einer besseren Auswahl des jeweils besten Verkehrsmittels (multimodale Mobilität) oder der Kombination verschiedener Verkehrsmittel (intermodale Mobilität) führen und so eine positive Wirkung auf die Sicherheit und die Ökologie des Verkehrs entfalten. Für die Lösung des Kapazitätsproblems wird allerdings die Eliminierung von technischen Hürden zwischen den Verkehrsmodi alleine nicht ausreichen. Hierfür braucht es weitere Massnahmen. Preissysteme (Mobility Pricing) können einen Effekt auf die Lenkung der Verkehrsströme haben; sie sind jedoch umstritten und daher schwierig umzusetzen.

Die abilio-Plattform zeigt einen weiteren Weg auf. Nach unserem Kenntnisstand ist abilio weltweit die erste nationale MaaS-Plattform, die neben der Integration der «Mobilitätskette» (mobility chain) auch die Verbindung mit Dienstleistungen (purpose of mobility) erlaubt, also die Mobilität mit ihrem Zweck verknüpfen kann. Wir sehen in dieser Kombinationsmöglichkeit ein Potential für innovative neue Geschäftsmodelle, die ein Verlagerungspotential entwickeln können. Um dieses Potential zu öffnen, müssen die nötigen Daten und Funktionen der Mobilitätsdienstleister in einer geeigneten und einfachen Form für Unternehmer ausserhalb der Mobilitätsbranche offenstehen. Neben dem technischen Zugang (Application Programming Interface, API) würde die Möglichkeit von kommerziellen «Standardzugängen» (Smart Contracts) die Entwicklung dieser kombinierten Services vereinfachen und beschleunigen.



## **Gegenwärtig haben diese Services noch sehr geringe Nutzerzahlen.**

Die Schweiz hat bei der Integration von Daten und Angeboten im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine hohe Integration erreicht, insbesondere in den hier betrachteten Gebieten des Vertriebs und der (Kunden)Information. Allerdings unterstehen diese verschiedenen Governance. Die Integration von Daten anderer Mobilitätsdienstleister und des Individualverkehrs, der Strasse und des Parkens ist heute noch nicht erfolgt. Aus heutiger Sicht erscheint its-ch das Modell der «Systemführerschaft Kundeninformation» als Basis für die Entwicklung einer künftigen «Governance» geeignet.

## **Stellungnahme zu den Massnahmen**

Die Massnahmenplanung des UVEK entspricht der Stossrichtung von its-ch. Die Massnahmen betreffend Daten und zum Vertrieb Dritter scheinen uns aus dem Blickwinkel der öffentlichen Hand grundsätzlich angemessen und nötig. Wir sehen den Bedarf nach einer «Meta-Verkehrsplattform», um die multi- und intermodale Mobilität zu vereinfachen und die genannte Entwicklung kombinierter Services durch innovative Unternehmen zu vereinfachen. Der Bund finanziert bereits heute direkt und indirekt einige Systeme zu den aufgeführten Daten und Funktionen. Eine solche Meta-Verkehrsplattform könnte künftig in einer private-public Partnership entwickelt und gesteuert werden. Eine mögliche Organisationsform könnte eine Genossenschaft sein.

Wir sehen jedoch die Notwendigkeit zweier weiterer Massnahmen.

1. **«Social Lab»:** Da die bereits heute verfügbaren Applikationen geringe Nutzungszahlen haben und Angebote wie Quixxit mangels Nachfrage vom intermodalen Modell sogar wieder auf das konventionelle Planungsparadigma zurückkehren, stellt sich uns die Frage, wie gross der Bedarf der Nutzer nach solchen Services tatsächlich ist, resp. welches die relevanten Faktoren für die Akzeptanz solcher intermodaler Angebote sind. Wir schlagen daher ein «Social Lab» für die Bedürfniserhebung vor, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.
2. Aufbau einer **«Lernumgebung»** für die schrittweise Umsetzung von Anwendungsfällen, um die Chancen in den Mittelpunkt zu stellen und die Attraktivität insbesondere für kleine private Anbieter zu erhöhen. Mit dieser können:
  - a. Mit ausländischen Partnern im MaaS-Umfeld ein nationaler Zugangspunkt entwickelt und getestet werden; mit einem geeigneten nationalen Zugangspunkt erhöhen sich die Chancen für innovative Schweizer Lösungen im Ausland
  - b. Entwicklung und Einsetzung einer auf die Optimierung des Mobilitätssystems zielorientierten, diskriminierungsfreien Governance

Its-ch geht davon aus, dass eine solche «Meta-Verkehrsplattform» die Durchsetzung von öffentlichen Interessen wirksam ermöglicht, was bei einer reinen Regelung nicht oder nur sehr schwierig erreichbar ist, insbesondere wenn starke internationale Akteure auftreten würden und eine dominante Position einnehmen könnten. Wir beurteilen die Möglichkeit zur Entwicklung und Betrieb einer solchen «Meta-Verkehrsplattform» aufgrund der bereits gemachten positiven Erfahrungen insbesondere in der Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs als realistisch. Es ist dabei jedoch bereits zu Beginn darauf zu achten, dass mögliche Interessenskonflikte gar nicht erst entstehen können; das bedeutet, dass die Governance neutral gegenüber den verschiedenen Anbietern positioniert sein muss und diskriminierungsfrei handeln kann.

Freundliche Grüsse



Dr. Andreas Kronawitter  
Geschäftsführer its-ch