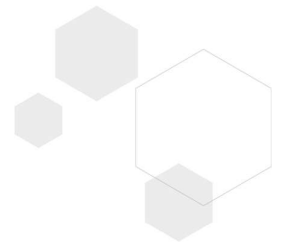


eCH Potentialanalyse

STANDARDISIERUNGSPOTENTIAL IM SCHWEIZERISCHEN VERKEHRSWESEN

DR. RER. OEC. ADRIAN ZIMMERMANN, E3 AG



ZUM AUTOR



Adrian Zimmermann, Dr. rer. oec.

Adrian Zimmermann hat im Bereich Operations Research an der Universität Bern doktort. Zurzeit unterstützt er das Bundesamt für Strassen ASTRA im Projekt «Optimiertes System IVZ» als Business Analyst. Im Rahmen dieses Projektes hat er bereits Workshops mit zahlreichen Stakeholdern im schweizerischen Verkehrswesen durchgeführt und dadurch umfassende Einblicke in die Bedürfnisse der beteiligten Organisationen gewinnen können.

Kontakt per Email: engage@e3ag.ch

ZUR E3 AG

Für uns ist IT Innovationstechnologie. Die täglichen Herausforderungen unserer Kunden gepaart mit den interdisziplinären Erfahrungen unserer Mitarbeitenden ergeben einen guten Nährboden für neue Ideen.

Unsere innovativen Ideen nutzen wir

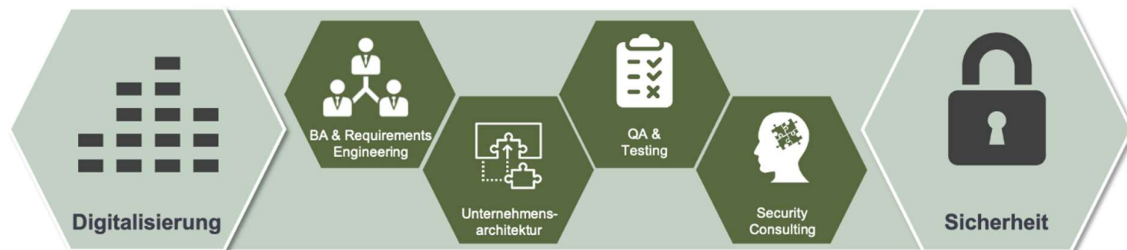
- zur Optimierung und Neugestaltung von Prozessen
- zur Optimierung und Erweiterung von Produkten
- zur Erarbeitung von neuen Lösungsansätzen
- zur Entwicklung eigener Produkte

Dabei ist es uns wichtig, die Menschen nicht aus dem Auge zu verlieren, sie mitzunehmen bei der (Weiter-)Entwicklung der Systeme, mit denen sie arbeiten und die sie unterstützen sollen.

Unser Ziel ist es, methoden- und toolunabhängig unseren Kunden eine optimale und wertvolle Beratungsleistung zu erbringen. Wir verstehen die gängigen Methoden und Tools als Werkzeuge, die wir perfekt beherrschen, so dass wir je nach Situation das optimale Werkzeug verwenden.

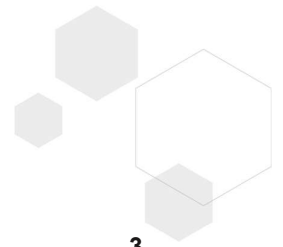
Wir sind ein starkes Team aus motivierten und zufriedenen Mitarbeitenden, die sich gegenseitig unterstützen und sich ständig marktgerecht weiterentwickeln.

Die Firma e3 bietet ihre Dienstleistungen im Bereich Consulting seit nun mehr als 15 Jahren in der öffentlichen Verwaltung wie auch in der Privatwirtschaft an. In dieser Zeit wurden unterschiedlichste Projekte mit verschiedenen Herausforderungen erfolgreich durchgeführt. Der Fokus liegt dabei in folgenden Bereichen:



Unsere Spezialisten für Business Analyse, QS & Testing, IT-Architektur sowie Security-Consulting bieten Ihnen eine umfassende Unterstützung und beschreiten mit Ihnen den Weg hin zu einer sicheren Digitalisierung.

Weitere Informationen finden Sie unter: www.e3ag.ch



Inhaltsverzeichnis

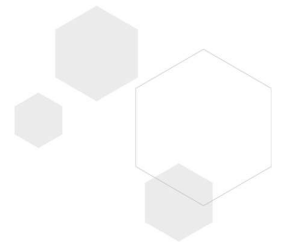
1	Management Summary	3
2	Die schweizerische Verkehrszulassung	4
3	Vorgehen zur Ermittlung des Potentials	7
4	Themen mit Standardisierungspotential	8
5	Analyse des Standardisierungspotentials	11
6	Fazit und Ausblick	13
Anhang	14	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Akteure in der schweizerischen Verkehrszulassung (nicht abschliessend)	4
Abbildung 2: StVA, ihre IT Systeme und IT Leistungserbringer (nicht abschliessend).....	5
Abbildung 3: Akteure mit zentralen IT Systemen und ihre Leistungserbringer (nicht abschliessend)	5
Abbildung 4: Fotos der Ergebnisse des Workshops	7

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Akteure der Verkehrszulassung und ihre Aufgaben (nicht abschliessend).....	6
Tabelle 2: Übersicht der Themen mit Standardisierungspotential (Auszug).....	8



1 Management Summary

Der Verein eCH fördert, entwickelt und verabschiedet Standards im Bereich E-Government und steht für eine effiziente elektronische Zusammenarbeit zwischen Behörden, Unternehmen und Privaten. Im Rahmen dieser Aufgabe hat der Verein eCH die vorliegende Potentialanalyse in Auftrag gegeben, mit der abgeklärt werden soll, ob im schweizerischen Verkehrswesen ein Potential für die Einführung neuer Standards besteht und diese einen relevanten Nutzen für die involvierten Akteure generieren.

Das schweizerische Verkehrswesen ist ein sehr breit gefasster Begriff. Damit der Umfang dieser Potentialanalyse überschaubar bleibt, fokussieren wir uns auf die individuelle Mobilität in der Schweiz. Die individuelle Mobilität umfasst somit Fahrzeuge wie PKWs, Motorräder, Lastwagen, Autobusse, usw. und betrifft private und berufliche Fahrzeuglenker. Nicht Teil der individuellen Mobilität und somit dieser Potentialanalyse sind der Bahn- und Flugverkehr sowie die Strasseninfrastruktur der Schweiz.

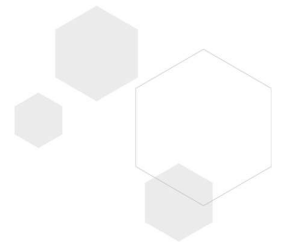
Im Zusammenhang mit der individuellen Mobilität ist die schweizerische Verkehrszulassung relevant. Die Verkehrszulassung umfasst eine Vielzahl an Akteuren aus Wirtschaft und Politik. Aus der Sicht der Politik umfasst die Verkehrszulassung die erstmalige und laufende Zulassung und Kontrolle von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr. Aus der Sicht der Wirtschaft umfasst die Verkehrszulassung das Bereitstellen von Fahrzeugen sowie zahlreicher Dienstleistungen für die Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen in der Schweiz.

Zur Erarbeitung der vorliegenden Potentialanalyse hat die e3 AG einen Workshop mit Vertretern der Akteure der schweizerischen Verkehrszulassung durchgeführt. Das Ergebnis des Workshops zeigt auf, in welchen Bereichen der Verkehrszulassung die Akteure einen Nutzen in der Standardisierung sehen und Standardisierungsbestrebungen dementsprechend sinnvoll und erwünscht sind.

Anhand des Workshops sowie eines weiterführenden Dokumentenstudiums wurden die folgenden Erkenntnisse hinsichtlich des Standardisierungspotentials in der schweizerischen Verkehrszulassung gewonnen:

- Standards und de facto Standards sind nur teilweise vorhanden. Dementsprechend sind die bestehenden Standards nicht ausreichend, um die Bedürfnisse der Akteure abzudecken.
- Es besteht ein sehr hohes Potential für die Ausarbeitung neuer und nutzenbringender Standards.
- Die schweizerische Verkehrszulassung umfasst sehr viele verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Ansichten und Informationsbedürfnissen. Zudem gelten teilweise unterschiedliche Rahmenbedingungen für die einzelnen Akteure. Dies kann allenfalls der Einführung neuer Standards entgegenstehen.

Die vorliegende Potentialanalyse ist wie folgt gegliedert. In Kapitel 2 geben wir einen Überblick über die schweizerische Verkehrszulassung. Wir fokussieren uns dabei auf die wesentlichen Akteure und ihre Aufgaben im Verkehrszulassungsprozess. In Kapitel 3 erläutern wir das Vorgehen der e3 AG, um die individuellen Sichtweisen der einzelnen Akteure zum Thema Standardisierungspotential zu berücksichtigen. Auf dieser Basis erläutern wir in Kapitel 4 verschiedene Themengebiete in denen Standardisierungsbestrebungen denkbar sind. In Kapitel 5 führen wir die eigentliche Analyse zum Standardisierungspotential durch. Dabei beantworten wir die wichtigsten Fragestellungen des Vorstandes des Vereins eCH. In Kapitel 6 geben wir ein Fazit und einen Ausblick für das mögliche weitere Vorgehen.



2 Die schweizerische Verkehrszulassung

In diesem Kapitel geben wir einen Überblick über die Verkehrszulassung in der Schweiz. Die für die Verkehrszulassung relevanten Akteure aus Wirtschaft und Politik sind in Abbildung 1 aufgeführt. Zur Wahrung der Übersicht haben wir die aufgeführten Akteure in vier Kategorien unterteilt.

- **Strassenverkehrsämter (StVA):** Die kantonalen StVA, das StVA des Fürstentums Lichtenstein und das StVA der Armee lassen Personen und Fahrzeuge zum Verkehr zu. Sie stellen Führerausweise und Fahrzeugausweise aus. Sie führen Prüfungen von Personen und Fahrzeugen durch. Oftmals gehören StVA organisatorisch zur Justiz- oder Polizei-Direktion eines Kantons. StVA, die das gleiche IT System nutzen, sind zu Gruppen zusammengefasst.
- **Vereine und Behörden:** Zu dieser Kategorie gehören organisationsübergreifende Vereinigungen der Akteure wie z.B. die Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa oder der schweizerische Versicherungsverband SVV. Des Weiteren sind Bundesbehörden in dieser Kategorie angesiedelt. Akteure in dieser Kategorie bieten oftmals zentrale IT Systeme an, welche von den Bürgerinnen und Bürgern sowie von den Akteuren der übrigen Kategorien genutzt werden können. Zudem formulieren Bundesbehörden gesetzliche Vorgaben, welche von den Akteuren befolgt werden müssen.
- **IT:** Die IT Leistungserbringer bauen und betreiben die IT Systeme, welche dann von den Akteuren aller übrigen Kategorien genutzt werden. Zu den IT Leistungserbringern gehören auch Beratungsfirmen, welche u.a. die Anforderungen der Akteure für die IT Leistungserbringer «übersetzen».
- **Weitere Akteure:** Viele weitere Akteure sorgen dafür, dass das Bedürfnis der Bürgerinnen und Bürger nach individueller Mobilität bedient wird. Importeure importieren im Ausland hergestellte Fahrzeuge. Die Autohändler bieten diese Fahrzeuge dann zum Verkauf an. Bevor ein Fahrzeug in Verkehr gesetzt wird, muss der Fahrzeughalter eine Versicherung abschliessen. Die Polizei führt Kontrollen durch und stellt damit sicher, dass nur berechnigte Personen und Fahrzeuge auf den Strassen unterwegs sind. Anhand von konsolidierten Daten führen u.a. Analysefirmen Marktanalysen durch, welche von Wirtschaft und Politik genutzt werden. Ärzte führen medizinische Kontrollen durch, anhand derer die Fahrtauglichkeit von Personen geprüft wird.

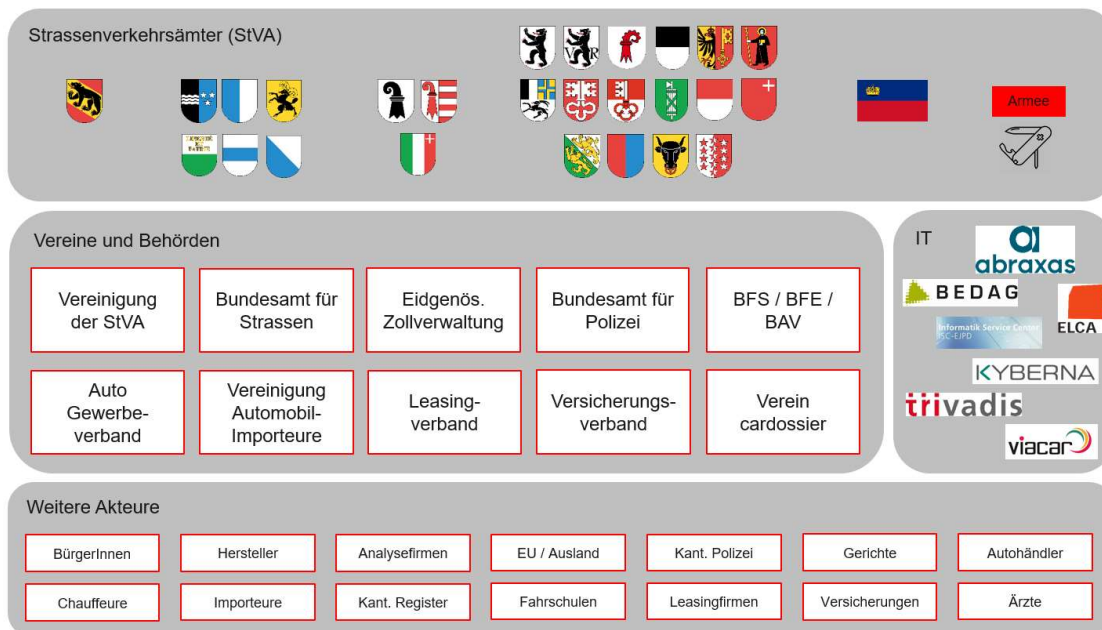


Abbildung 1: Die Akteure in der schweizerischen Verkehrszulassung (nicht abschliessend)

Die StVA der einzelnen Kantone nutzen unterschiedliche IT Systeme, welche von verschiedenen IT Leistungserbringern gebaut und betrieben werden. Abbildung 2 zeigt, welche StVA welche IT Systeme nutzen und welche IT Leistungserbringer für diese IT Systeme verantwortlich sind (Stand 23.03.2020).

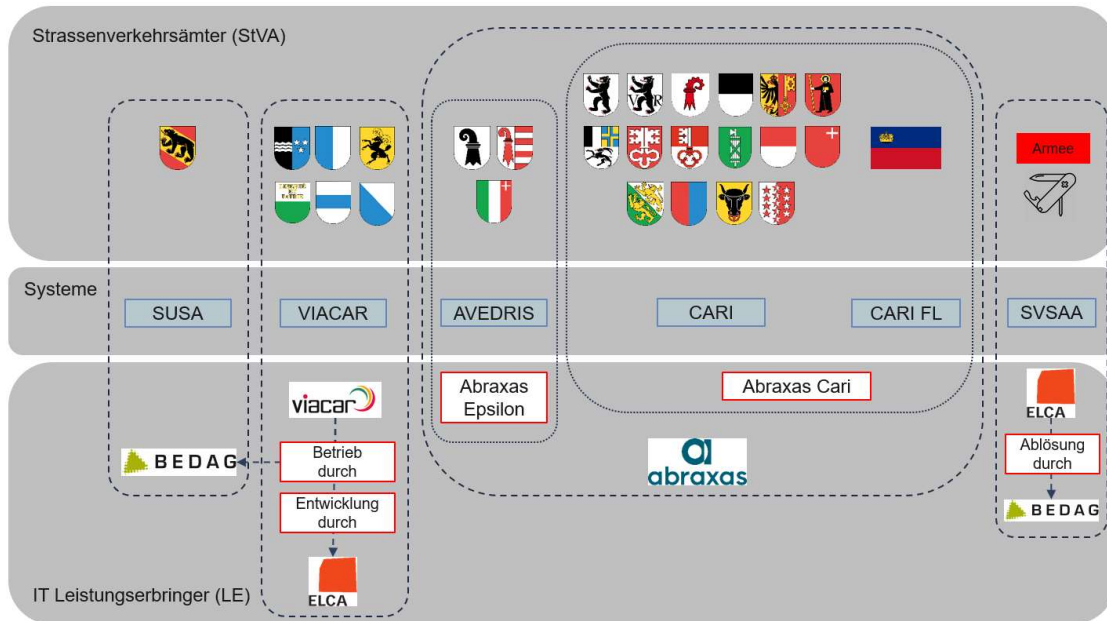


Abbildung 2: StVA, ihre IT Systeme und IT Leistungserbringer (nicht abschliessend)

Insbesondere die Bundesämter und Vereine verfügen oftmals über zentrale IT Systeme mit denen Daten organisationsübergreifend gesammelt sowie über die Organisationsgrenzen hinweg ausgetauscht werden. Zu beachten ist, dass dieselben Daten von den verschiedenen Akteuren oftmals redundant in den organisationseigenen und zusätzlich in den zentralen IT Systemen gehalten werden. Abbildung 3 zeigt einige der zentralen IT Systeme, welche Daten sie unter anderem beinhalten und welche IT Leistungserbringer für diese IT Systeme verantwortlich sind (Stand 23.03.2020).

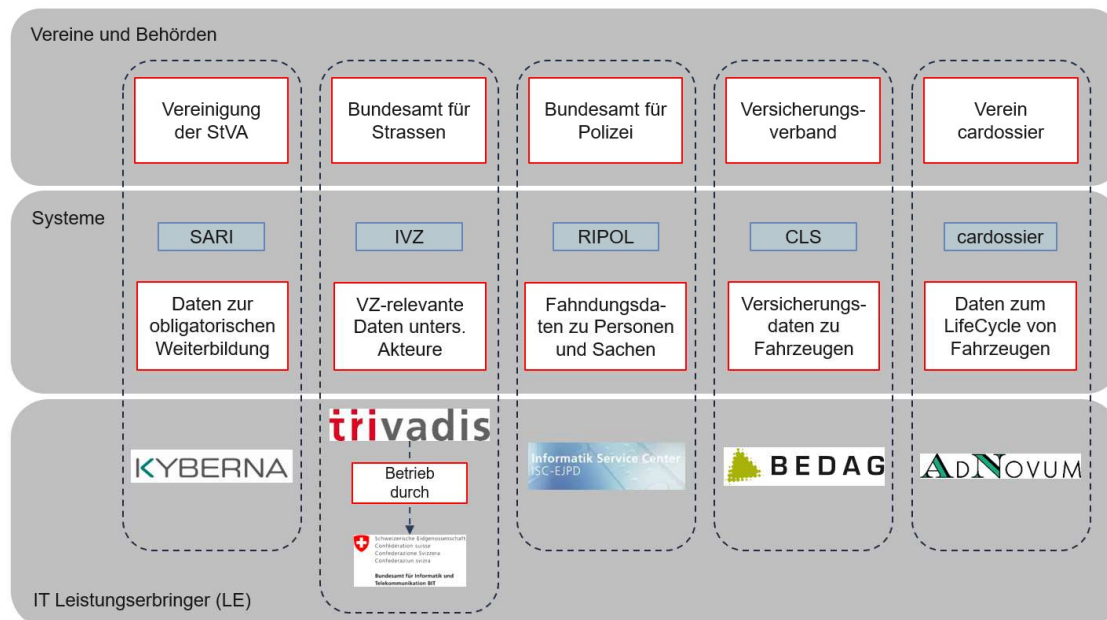
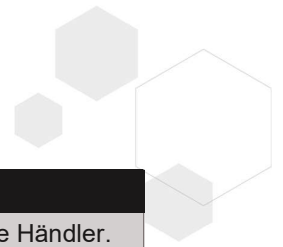


Abbildung 3: Akteure mit zentralen IT Systemen und ihre Leistungserbringer (nicht abschliessend)

Die nachfolgende Tabelle 1 gibt einen groben Überblick über einige der Aufgaben und Rollen, welche bestimmte Akteure in der schweizerischen Verkehrszulassung wahrnehmen.



Akteur	Beispiele für Rollen / Aufgaben
Importeur	Importiert Fahrzeuge aus dem Ausland. Liefert Fahrzeuge an die Händler.
EZV	Verzollt Fahrzeuge an der Grenze. Erhebt Abgaben auf Importe.
Autohändler	Verkauft Fahrzeuge an BürgerInnen und Unternehmen.
Leasingfirma	Kauft Fahrzeuge von den Händlern. Least die Fahrzeuge an BürgerInnen.
Versicherung	Versichert Fahrzeuge.
StVA	Lässt BürgerInnen und Fahrzeuge zum Verkehr zu. Erhebt Steuern.
Polizei	Führt Strassenkontrollen durch. Fahndet nach Fahrzeugen und Personen.
cardossier	Trackt den LifeCycle von Fahrzeugen mittels Blockchain-Technologie.
ASTRA	Erlässt VZ-relevante Gesetze. Wertet schweizweite Informationen aus.
BFE	Erhebt Emissions-Abgaben auf den Verbrauch von Fahrzeugen.

Tabelle 1: Akteure der Verkehrszulassung und ihre Aufgaben (nicht abschliessend)

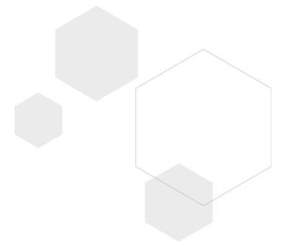
Eine wichtige Eigenschaft der individuellen Mobilität und somit der schweizerischen Verkehrszulassung ist, dass sie organisationsübergreifend stattfindet. Es sind komplexe Geschäftsprozesse anzutreffen, im Rahmen derer eine Vielzahl an Akteuren bzw. Organisationen beteiligt sind. Dies bedingt einen umfangreichen Informationsaustausch zwischen den Akteuren. Wir führen einen Leasing-Geschäftsfall auf, um diese Komplexität zu illustrieren. In einem solchen Geschäftsfall sind die folgenden Akteure involviert:

- Die Bürgerin, welche das Fahrzeug mieten möchte.
- Der Autohändler, welcher das Fahrzeug besitzt.
- Die Leasingfirma, welche das Fahrzeug dem Händler abkauft und an die Bürgerin least.
- Die Versicherung, welche das Fahrzeug versichert.
- Das StVA, welches das Fahrzeug auf die Bürgerin einlöst. Dabei wird vermerkt, dass die Bürgerin das Fahrzeug nicht weiterverkaufen darf.
- Das ASTRA, welches die Daten des Geschäftsfalles sammelt und den Datenaustausch zwischen den Akteuren bis zu einem gewissen Grad sicherstellt.

Weiter kommt hinzu, dass sich in der schweizerischen Verkehrszulassung komplexe Sachverhalte ergeben können. Beispielsweise kann eine Person für unterschiedliche Fahrzeugkategorien (A, A1, B, B1, C, CE, D, DE, usw.) zum Verkehr zugelassen werden. Zudem kann die Person verschiedene Funktionen wahrnehmen (Privatperson, Militärangehörige, Chauffeurin, Ausbilderin), was zu unterschiedlichen Vorgaben und Prozessen der Verkehrszulassung führen kann.

Die komplexen Prozesse in Kombination mit den anspruchsvollen Sachverhalten führen dazu, dass die Realität nur schwierig oder unvollständig in den IT Systemen abgebildet werden kann.

Bei Standardisierungsbestrebungen im Umfeld der schweizerischen Verkehrszulassung sollten demnach stets die komplexe Fachlogik, der Datenaustausch im Rahmen der organisationsübergreifenden Prozesse und die grosse Anzahl an involvierten Akteuren berücksichtigt werden.



3 Vorgehen zur Ermittlung des Potentials

In einem ersten Schritt hat die e3 AG zusammen mit der Geschäftsleitung des Vereins eCH beim Bundesamt für Strassen ASTRA und bei der Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa das Anliegen des Vereins eCH vorgestellt. Dabei haben die Vertreter der asa vorgeschlagen, einen Workshop durchzuführen, an dem die Akteure der schweizerischen Verkehrszulassung teilnehmen und sich zum Thema Standardisierungspotential einbringen können.

Der Workshop wurde von der e3 AG unter Abstimmung mit der asa und dem ASTRA am 10. Februar 2020 in den Räumlichkeiten des ASTRA in Ittigen bei Bern durchgeführt. Folgende Organisationen wurden zu diesem Workshop eingeladen:

- **Wirtschaft** (maximal 2 Teilnehmer je Organisation): Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS, Vereinigung der offiziellen Automobil-Importeure auto-schweiz, Verein cardossier, Schweizerischer Leasingverband SLV, Schweizerischer Versicherungsverband SVV
- **Behörden** (maximal 2 Teilnehmer je Organisation): Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa, Bundesamt für Strassen ASTRA, Eidgenössische Zollverwaltung EZV, Bundesamt für Polizei fedpol
- **IT Leistungserbringer** (maximal 1 Teilnehmer je Organisation): Bundesamt für Informatik und Telekommunikation BIT, Abraxas Cari, Abraxas Epsilon, Bedag, Trivadis, Viacar, Verein zur Führung einer Zentralstelle für Kreditinformationen ZEK

Das Interesse am Workshop war gross. Insgesamt haben 22 Personen am Anlass teilgenommen und sämtliche der oben aufgeführten Organisationen waren durch mindestens einen Teilnehmer vertreten.

Der Workshop wurde in einen Präsentations- und einen Gruppenarbeitsteil gegliedert. Während der Präsentation stellte der Verein eCH zuerst sich und sein Anliegen vor. Um ein gemeinsames Verständnis zu schaffen, gab die e3 AG danach einen Überblick über die schweizerische Verkehrszulassung und das Thema Standardisieren.

Im Gruppenarbeitsteil des Workshops wurden die 22 Teilnehmer in vier Gruppen aufgeteilt. Bei der Gruppenzusammenstellung wurde auf eine bestmögliche Durchmischung der Organisationen geachtet. Jeder Teilnehmer konnte ein bis zwei Themen nennen, die aus seiner Sicht Standardisierungspotential aufweisen. Die genannten Themen wurden dann innerhalb der Gruppen konsolidiert und priorisiert. Abschliessend präsentierte jede Gruppe ihre Ergebnisse vor dem versammelten Plenum. Das Plenum nahm wiederum eine individuelle Einschätzung zu den vorgestellten Standardisierungsthemen vor. Insbesondere im Hinblick auf die jeweilige Zustimmung bezüglich dem Standardisierungsbedarf und dem erwarteten Nutzen. Beispielhaft sind die erarbeiteten Ergebnisse und Aufgabenblätter in Abbildung 4 ersichtlich. Im nachfolgenden Kapitel analysieren wir einen Auszug dieses Workshop-Ergebnisses. Die detaillierten und vollständigen Workshop-Ergebnisse sind im Anhang dieser Potentialanalyse aufgeführt.

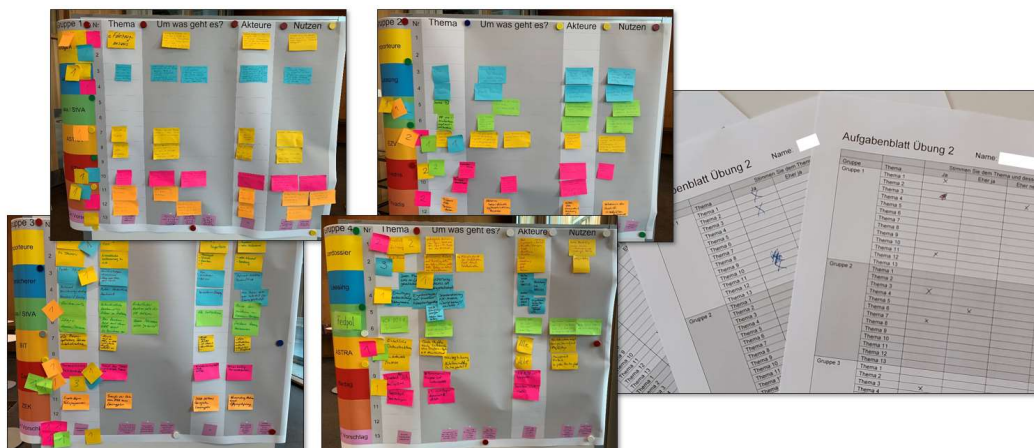
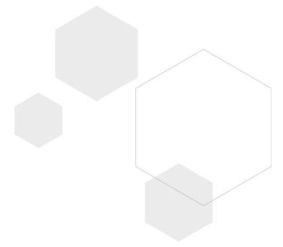


Abbildung 4: Fotos der Ergebnisse des Workshops



4 Themen mit Standardisierungspotential

In diesem Kapitel analysieren wir das Ergebnis des Workshops. Wir fokussieren uns auf jene genannten Standardisierungsthemen, welche im Rahmen der Priorisierung innerhalb der Gruppen mehr als einen Punkt erhalten haben. Tabelle 2 gibt eine Übersicht über die entsprechenden Themen. In der Spalte [Prio] sind die kumulierten Punkte aus den gruppeninternen Priorisierungen über alle Gruppen hinweg aufsummiert. Die Anzahl Personen, welche im Rahmen der Plenumspräsentation dem Thema und dessen Nutzen zugestimmt oder eher zugestimmt haben, sind in der Spalte [Ja] aufgeführt. Die Anzahl Personen, welche im Rahmen der Plenumspräsentation dem Thema und dessen Nutzen nicht zugestimmt oder eher nicht zugestimmt haben, sind in der Spalte [Nein] aufgeführt. Die Themen sind in der Reihenfolge der abnehmenden Zustimmung geordnet. Nicht jeder Teilnehmer hat zu jedem Thema eine Einschätzung abgegeben. Nachfolgend steht die Abkürzung VZ für den Begriff Verkehrszulassung.

Thema	Kurzbeschreibung	Genannt von den Akteuren	Prio	Zustimmung	
				Ja	Nein
13.20 elektronisch	Formular 13.20A elektronisch übermitteln.	Avedris, Bedag, EZV	12	20	0
SwissID	Offizielle e-Identifikation der Bürgerin. Eine Lösung für alle StVA anstreben.	asa / StVA	4	20	0
Datenstruktur vereinheitlichen	Datenmodelle der IT Systeme vereinheitlichen. Insbesondere Personendaten.	ASTRA, Bedag, Cari	15	19	1
FZA elektronisch	Fahrzeugausweis elektronisch übermitteln.	Autogewerbe, Leasing, Versicherer	7	18	2
Meldewesen etablieren	Akteure informieren sich über VZ-relevante Ereignisse (z.B. Adressänderungen).	Vorschlag gms. Dokumentenstudium der e3	5	17	1
VZ digitalisieren	VZ mit Apps/Mobile (Vision für die Zukunft).	cardossier	7	16	3
Prüfdaten vereinheitlichen	Daten von Fahrzeugprüfungen vereinheitlichen.	Viacar	2	14	3
Betrugsbekämpfung	Falschangaben aufdecken.	cardossier	3	13	5
VZ Prozesse vereinfachen	Fachliche Prozesse zw. Fachlogik vereinfachen und vereinheitlichen.	asa / StVA, ASTRA, Trivadis	3	Thema nicht im Plenum präsentiert ¹	

Tabelle 2: Übersicht der Themen mit Standardisierungspotential (Auszug)

Nachfolgend betrachten wir die in Tabelle 2 ersichtlichen Themen. Falls gewisse Themen im Rahmen von Standardisierungsbestrebungen weiterverfolgt werden sollen, so müssten die IST- und insbesondere die SOLL-Situation entsprechend im Detail mit den betroffenen Akteuren gemeinsam erarbeitet werden. Sämtliche erarbeiteten Themen sind im Anhang dieser Potentialanalyse in Form des digitalisierten Roh-Ergebnisses aus dem Workshop dokumentiert.

13.20 elektronisch

Das Formular 13.20A wird erstmalig von der Eidgenössischen Zollverwaltung EZV Zoll für jedes importierte Fahrzeug ausgedruckt und teilweise ausgefüllt. Im Laufe des Lebenszyklus des Fahrzeugs wird das Formular von verschiedenen Akteuren weiter befüllt. Die Daten des Formulars sollen zukünftig

¹ Aus zeitlichen Gründen hat jede Gruppe nur jeweils jene drei Themen mit der höchsten Priorität im Plenum präsentiert.



elektronisch geführt und ausgetauscht werden können. Zu beachten ist, dass bereits heute die Daten des Formulars in gewissen IT Systemen elektronisch vorhanden sind. Jedoch fehlen Schnittstellen zwischen den IT Systemen und allenfalls die rechtlichen Grundlagen, um auf diese Daten zugreifen zu können.

Mögliche Standards in diesem Bereich könnten sich auf das Datenmodell und Datenformat des elektronischen Formulars 13.20A fokussieren und auf den elektronischen Datenaustausch zwischen den beteiligten Akteuren sowie die mit dem Datenaustausch einhergehenden Prozesse.

SwissID

Eine von allen StVA akzeptierte und einheitlich gehandhabte elektronische Identität für Bürgerinnen und Bürger ist erwünscht. Diese elektronische Identität könnte es ermöglichen, Dokumente elektronisch zu signieren. Dadurch würde die Notwendigkeit zum Ausdrucken und Unterzeichnen von Papier-Formularen grösstenteils entfallen und viele Prozesse könnten vollständig digitalisiert werden.

Die elektronische Identität für Schweizer Bürgerinnen und Bürger ist ein Bedürfnis, welches nicht nur die Verkehrszulassung betrifft, sondern das eGovernment und die Privatwirtschaft insgesamt.

Datenstruktur vereinheitlichen

Die Akteure der Verkehrszulassung halten ihre Daten in organisationseigenen IT Systemen. Diese IT Systeme weisen oftmals unterschiedliche Datenstrukturen auf, obwohl sie die gleichen Datenobjekte führen. Dies führt dazu, dass beim Austausch der Daten zwischen den IT Systemen aufwändige und vor allem fehleranfällige Transformationen vorgenommen werden müssen. Zudem können Informationen verloren gehen, falls gewisse Datenstrukturen weniger umfangreich sind als andere. Deshalb sollen die Datenstrukturen zwischen den IT Systemen vereinheitlicht werden. Insbesondere sollen die Attribute von Personen und deren möglichen Ausprägungen vereinheitlicht werden.

Mögliche Standards in diesem Bereich könnten sich auf die Datenmodelle und Datenformate von verschiedenen fachlichen Datenobjekten fokussieren.

FZA elektronisch

Insbesondere die Akteure aus dem Bereich der Wirtschaft müssen die Daten des FZA oftmals mühsam per Email oder Post austauschen. Die Daten des FZA sollen zukünftig elektronisch geführt und ausgetauscht werden können. Zu beachten ist, dass bereits heute die Daten des FZA in gewissen IT Systemen elektronisch vorhanden sind. Jedoch fehlen Schnittstellen zwischen den IT Systemen und allenfalls die rechtlichen Grundlagen, um auf diese Daten zugreifen zu können.

Mögliche Standards in diesem Bereich könnten sich auf das Datenmodell und Datenformat des elektronischen FZA fokussieren und auf den elektronischen Datenaustausch zwischen den beteiligten Akteuren sowie die mit dem Datenaustausch einhergehenden Prozesse.

Meldewesen etablieren

Oftmals tritt ein Ereignis bei einem Akteur ein, welches ebenfalls für andere Akteure relevant ist. Beispielsweise können Adressänderungen von Personen für die Rechnungsstellung verschiedener Organisationen von Bedeutung sein. Die Adressdaten müssten in den organisationseigenen IT Systemen mehrerer Akteure aktualisiert werden, um die notwendigen Folgeprozesse anzustossen wie beispielsweise der Versand von Rechnungen. Dementsprechend sollen die Informationen von solchen Ereignissen systematisch an die betroffenen Akteure gesendet werden. Der Austausch von Meldungen könnte über die bereits heute bestehenden organisationsübergreifenden IT Systemen erfolgen oder über SEDEX. SEDEX ist eine Plattform des Bundesamtes für Statistik, welche den sicheren asynchronen Datenaustausch zwischen Organisationseinheiten ermöglicht (vergl. www.sedex.ch).

Mögliche Standards in diesem Bereich könnten sich an den bereits bestehenden eCH-Standards zum Thema Meldewesen orientieren (vergl. eCH-0058 "Schnittstellenstandard Meldungsrahmen" und eCH-0194 "Schnittstellenstandard eUmzug").



Verkehrszulassung digitalisieren

Die Vision der Zukunft für die Verkehrszulassung zielt auf eine rasche und unkomplizierte Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Verkehr ab, beispielsweise über Mobile-Devices und entsprechenden Apps. Ein möglicher Weg zum Erreichen dieser Zukunftsvision führt über die schrittweise Optimierung und Standardisierung der hier genannten sowie zahlreicher weiterer Themen.

Prüfdaten vereinheitlichen

Fahrzeughalter können ihre Fahrzeuge durch StVA ausserhalb ihres Kantons prüfen lassen. Das Ergebnis der Prüfung wird auf Papier in einem Prüfbericht festgehalten. Der Bericht wird dann mühsam zwischen den StVA versendet und letztlich digitalisiert. Die Vereinheitlichung der Prüfdaten erlaubt es, Prüfberichte einfach und ohne Medienbrüche zwischen den Akteuren elektronisch auszutauschen. Zu beachten ist, dass bereits heute die Daten des Prüfberichts elektronisch erfasst werden können. Jedoch fehlen Schnittstellen zwischen den IT Systemen, um auf diese Daten zugreifen zu können.

Mögliche Standards in diesem Bereich könnten sich auf das Datenmodell und Datenformat des elektronischen Prüfberichts fokussieren und auf den elektronischen Datenaustausch zwischen den beteiligten Akteuren sowie die mit dem Datenaustausch einhergehenden Prozesse.

Betrugsbekämpfung

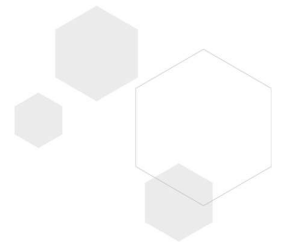
Gerade im Bereich der Verkehrszulassung kann es unter Umständen zu Betrugsversuchen kommen. Insbesondere können Falschangaben getätigt werden, beispielsweise hinsichtlich der Kilometerstände von Fahrzeugen oder im Rahmen von Unfällen und bei Totalschäden. Dementsprechend sollen von den Akteuren Informationen gesammelt werden, welche dabei helfen, Betrugsfälle zu verhindern oder aufzudecken. Diese Informationen müssen den relevanten Akteuren zur Verfügung gestellt werden.

Mögliche Standards in diesem Bereich könnten sich auf den elektronischen Datenaustausch zwischen den beteiligten Akteuren sowie die mit dem Datenaustausch einhergehenden Prozesse fokussieren.

Prozesse der Verkehrszulassung vereinfachen

Die komplexe Fachlogik und die komplizierten Prozesse der Verkehrszulassung sind über die letzten 50 Jahre gewachsen. In dieser Zeit sind neue Technologien und gesellschaftliche Trends aufgekommen, welche zum Erlassen von neuen Gesetzen geführt haben. Zugleich wurde die alte Gesetzgebung vom Umfang her nicht oder nur wenig angepasst bzw. reduziert. Die Prozesse der Verkehrszulassung sollen dementsprechend vereinfacht werden. Im Rahmen dieser Vereinfachung sollten die Prozesse der verschiedenen Akteure so weit wie möglich einander angeglichen und vereinheitlicht werden.

Mögliche Standards in diesem Bereich könnten sich auf die fachlichen Prozesse und Abläufe der StVA fokussieren. Solange jedoch die Gesetzgebung des ASTRA ihre gesetzlichen Vorgaben nicht vereinfacht, ist der Handlungsspielraum für solche Standards unter Umständen eingeschränkt.



5 Analyse des Standardisierungspotentials

In diesem Kapitel analysieren wir das generelle Standardisierungspotential in der schweizerischen Verkehrszulassung, unabhängig von den in Kapitel 4 genannten Themen. Dazu beantworten wir jene Fragen, welche der eCH Vorstand in seinem Auftrag an die e3 AG formuliert hat.

Sind zurzeit bereits Standards vorhanden und werden sie von den Akteuren genutzt?

Zurzeit sind viele Akteure der Verkehrszulassung mit dem IT System IVZ des Bundesamtes für Strassen ASTRA verbunden und tauschen Daten darüber aus. Das IVZ ist somit de facto ein Standard. Jedoch sind die Vorgaben des IVZ hinsichtlich dem Datenaustausch und den technischen Schnittstellen zu unpräzise. Zudem ist es derzeit nicht möglich, sämtliche für die Akteure relevanten Daten über das IVZ auszutauschen. Um die in Kapitel 4 genannten Themen mittels dem IVZ zu adressieren, wären zum Teil weitreichende Anpassungen und Erweiterungen sowohl des IT Systems als auch der durch das IVZ unterstützten Prozessabläufe erforderlich.

Des Weiteren besteht mit dem eCH-0051 «Austausch von Daten im polizeilichen Anwendungsbereich» bereits ein Standard, welcher auch Daten betrifft, die für die Verkehrszulassung relevant sind, wie beispielsweise Fahrzeugdaten. Dieser Standard wurde bisher noch nicht zwischen dem ASTRA und dem fedpol umgesetzt. Dementsprechend findet der Standard eCH-0051 noch keine Anwendung in der schweizerischen Verkehrszulassung.

In Zukunft wird der Datenaustausch mit dem Ausland und insbesondere mit den Ländern der Europäischen Union immer wichtiger. Insbesondere im Bereich der Fahrzeugtechnik und der Fahrzeuggenehmigung werden voraussichtlich vermehrt Standards und Vorgaben aus der EU übernommen. Im Bereich der Verkehrszulassung erfolgt der Datenaustausch mit dem Ausland über das IT System EUCARIS. Demzufolge wird beispielsweise der Standard «EUCARIS – XML Message Specification Actual Vehicle Information (AVI)» stark an Bedeutung gewinnen.

Reichen die vorhandenen Standards aus oder ist die Einführung weiterer Standards grundsätzlich sinnvoll und mit einem Nutzen verbunden?

Zu den im Workshop genannten Themen fehlen grösstenteils Standards. Die bestehenden Standards (das IVZ als de facto Standard, eCH-0051, eCH-0058 und eCH-0194) werden nicht genutzt und wären für sich allein gesehen zudem bei weitem nicht ausreichend, um sämtliche relevanten Themen der Verkehrszulassung abzudecken. Somit könnten mit der Erarbeitung weiterer Standards mühsame Papierprozesse optimiert und die Datenmodelle zwischen den Akteuren vereinheitlicht werden.

Besteht ein Potential für die Einführung neuer Standards?

Es besteht ein grosses Potential, zumal in den Prozessen der Verkehrszulassung oftmals viele Akteure involviert sind, die sich aufeinander abstimmen müssen und untereinander Daten austauschen. Dieser Datenaustausch findet häufig in Papierform statt. Gleichzeitig sind viele der benötigten Informationen bereits heute zumindest in gewissen IT Systemen elektronisch vorhanden.

Das bestehende Optimierungspotential könnte realisiert werden mit Standards zu den von den Akteuren verwendeten Datenmodellen und Datenformaten, ihren Prozessabläufen sowie mit Standards zum Datenaustausch und zum Meldewesen.

Die von allfälligen Standards betroffenen Akteure bzw. Stakeholder sind derzeit bekannt und identifiziert (vergl. Kapitel 2). Insbesondere Akteure mit organisationsübergreifenden bzw. zentralen IT Systemen haben ein grosses Interesse an Standards. Des Weiteren können Standards zur Verbesserung und Ausweitung des eGovernments beitragen, was zu einer deutlichen Reduktion der Aufwände bei den Kundinnen und Kunden der Verkehrszulassung führen kann.

Welche Organisationen oder Personen könnten Standards vorantreiben?

Am Ende des Workshops haben wir eine kurze Umfrage bei den Teilnehmenden durchgeführt. Daraus geht hervor, dass die Akteure generell das ASTRA als Treiber für das Entwickeln von Standards sehen. Jedoch befasst sich innerhalb des ASTRA nur eine vergleichsweise geringe Anzahl an Personen mit



dem IVZ bzw. mit der IT-technischen Unterstützung der Prozesse der Verkehrszulassung. Aufgrund der eingeschränkt verfügbaren Ressourcen müsste das ASTRA gegebenenfalls durch weitere wichtige Akteure unterstützt werden, wie beispielsweise der Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa und einzelne StVA.

Das ASTRA hat sich jedoch dazu bereit erklärt, die am Workshop genannten Themen zu analysieren und zu prüfen, ob eine eCH Fachgruppe zur Bearbeitung der Themen etabliert werden soll.

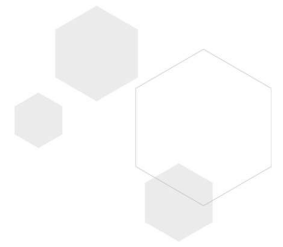
Wie stehen die Chancen für die erfolgreiche Erarbeitung und Einführung von Standards?

Ob Standards erfolgreich erarbeitet und eingeführt werden können, hängt von der Bereitschaft der betroffenen Akteure ab, dabei mitzuwirken. In der zuvor genannten Umfrage am Ende des Workshops haben wir die Teilnehmer ebenfalls danach gefragt, ob sie eine eCH Fachgruppe im Bereich der Verkehrszulassung als sinnvoll erachten. Die grosse Mehrheit hat sich für eine solche eCH Fachgruppe ausgesprochen, jedoch sind einige wichtige Akteure nicht vollständig von der Idee überzeugt. Unter anderem können die folgenden Aspekte zu einer eher skeptischen Einstellung gegenüber Standardisierungsbestrebungen in der Verkehrszulassung führen.

1. Die komplizierte Fachlogik darf nicht mit Standards zementiert werden. Zuerst sollten die Fachlogik und die Geschäftsprozesse der Verkehrszulassung vereinfacht werden.
2. Aufgrund von vergangenen Erfahrungen sind die Vertreter einiger Organisationen nicht davon überzeugt, dass die vielen beteiligten Akteure sich auf gemeinsame Lösungen einigen können.
3. Die Vision der Zukunft einer raschen und vollständig digitalisierten Verkehrszulassung ist nicht realisierbar gegeben der heutigen Situation. Die Verkehrszulassung ist zu weit von dieser Zukunftsvision entfernt.

Diese Bedenken gilt es gezielt zu adressieren. Es muss aufgezeigt werden, dass mit einer potentiellen eCH Fachgruppe die Punkte 1 und 2 gemeinsam von den Akteuren der Verkehrszulassung fachlich und technisch angegangen werden können. Punkt 3 ist in der Tat eine Vision für die weit entfernte Zukunft. Jedoch sollte dies kein Hindernisgrund sein, um die im Workshop genannten Themen (und viele weitere) schrittweise mit standardisierten Lösungsansätzen anzugehen. Nur so kann langfristig eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation erreicht und in die Richtung dieser Zukunftsvision hingearbeitet werden.

Ein Faktor, welcher die Erarbeitung und Einführung neuer Standards begünstigen könnte, ist das steigende Bedürfnis der Kundinnen und Kunden nach einfacheren, schnelleren und digital unterstützten Prozessen bzw. Angeboten. Entsprechend könnten auch die Erwartungen an das Leistungsangebot der Akteure der schweizerischen Verkehrszulassung deutlich zunehmen.



6 Fazit und Ausblick

Der Verein eCH hat die e3 AG damit beauftragt, eine Analyse zum Standardisierungspotential im schweizerischen Verkehrswesen zu erarbeiten. Dabei wurde der Fokus auf die Verkehrszulassung gesetzt, welche das zentrale Bedürfnis nach individueller Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in den Vordergrund stellt.

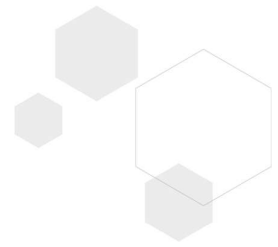
Zur Ermittlung des Standardisierungspotentials in der Verkehrszulassung hat die e3 AG mit der Unterstützung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa, des Bundesamtes für Strassen ASTRA und der Geschäftsleitung des Vereins eCH einen Workshop mit den wichtigsten Akteuren der schweizerischen Verkehrszulassung durchgeführt. An diesem Workshop waren zahlreiche Organisationen aus den Bereichen Wirtschaft, Behörden und IT Leistungserbringer vertreten. Das Ziel des Workshops war es, ein erstes gemeinsames Verständnis bei allen Beteiligten zu schaffen und mögliche Themen zu erarbeiten, die Standardisierungspotential aufweisen.

Das Ergebnis des Workshops sowie eines weiterführenden Dokumentenstudiums durch die e3 AG zeigen auf, dass zahlreiche Standardisierungsthemen mit einem hohen Nutzenpotenzial vorhanden sind, welche die Akteure der Verkehrszulassung gemeinsam angehen können. Für die genannten Standardisierungsthemen fehlen zurzeit Standards. Die bereits bestehende (de facto) Standards sind gegenwärtig zu unpräzise und deswegen nicht ausreichend.

Generell besteht ein hohes Potential zur Erarbeitung und Einführung neuer Standards im Bereich der schweizerischen Verkehrszulassung. Insbesondere da die bestehenden Prozesse jeweils viele Akteure involvieren und der erforderliche Datenaustausch zwischen den Akteuren oftmals noch auf Papierdokumenten beruht. Dies obschon die benötigten Informationen zum Teil bereits in elektronischer Form vorhanden sind.

Zur Erarbeitung neuer Standards bietet es sich an, eine eCH Fachgruppe ins Leben zu rufen. Jedoch bestehen auch Bedenken unter den Akteuren hinsichtlich der Effektivität und der durchgängigen Umsetzung neuer Standards. Da viele verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Bedürfnissen involviert sind, besteht die Gefahr, dass sich keine einheitlichen Lösungen erarbeiten lassen. Insbesondere sehen einige Akteure die komplizierte Fachlogik als ein Hindernis für die Erarbeitung effektiver Standards.

Die Akteure der Verkehrszulassung sehen das ASTRA als jene Organisation, welche den «Lead» bei der Etablierung einer eCH Fachgruppe übernehmen sollte. Das ASTRA hat sich auch dazu bereit erklärt, nach Abschluss dieser Potentialanalyse, die im Workshop genannten Themen zu analysieren. Auf Basis dieser Analyse wird das ASTRA entscheiden, welche weiteren Schritte zur Bearbeitung einzelner Themen vorgenommen werden sollen.



Anhang

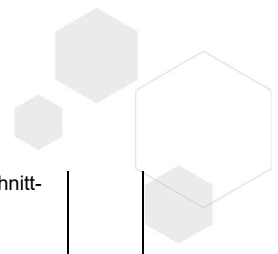
Übersicht über sämtlich am Workshop genannten Standardisierungsthemen und Kategorisierung dieser Themen durch die e3 AG.

Gruppe	Thema Nr.	Im Workshop genanntes Themengebiet	Genannt von Akteur	Prio	Zustimmung		Kategorisierung gemäss der e3 AG	
					Ja / Eher ja	Nein / Eher nein	Nr.	Standardisierungsthema
2	7	13.20 elektronisch	EZV	5	20	0	1	13.20 elektronisch
1	10	13.20 elektronisch	EZV	2				
2	9	13.20 elektronisch	Avedris	4				
4	10	13.20 elektronisch	Bedag	1				
2	5	SwissID	asa / StVA	4	20	0	2	SwissID
3	9	Personendaten harmonisieren	Cari	10	19	1	3	Datenstruktur vereinheitlichen
4	7	Einheitliche Datenstruktur	ASTRA	5	17	1		
4	9	Einheitliche Datenstruktur und Prozesse	Bedag					
1	1	FZA elektronisch	Autogewerbe	5	18	2	4	FZA elektronisch
3	3	FZA elektronisch	Versicherer	1				
2	3	FZA elektronisch	Leasing					
4	3	FZA elektronisch (StVA ⇔ Leasing, inkl. eVn)	Leasing	1				
3	11	FZA elektronisch (StVA ⇔ Leasing)	ZEK					
3	13	Meldewesen	Vorschlag gms. Dokumentenstudium e3	5	17	1	5	Meldewesen etablieren
1	3	Immatrikulation über Mobile-App / Online-Portal	cardossier	3	16	3	6	Verkehrszulassung digitalisieren
4	1	eZulassung	cardossier	4				
1	11	Einheitliche Prüfdaten	Viacar	2	14	3	7	Prüfdaten vereinheitlichen
4	2	Fraud-Detection	cardossier	3	13	5	8	Betrugsbekämpfung
2	11	Einheitliche Prozesse der StVA	Trivadis	2	Themen nicht im Plenum präsentiert		9	Prozesse der Verkehrszulassung vereinfachen und vereinheitlichen
1	7	Einheitliche Prozesse der StVA	ASTRA	1				
4	8	Einheitliche Prozesse der StVA	ASTRA					
2	13	Einheitliche Prozesse der StVA	Vorschlag gms. Dokumentenstudium e3					
2	6	VZ vereinfachen	asa / StVA					
3	5	Einheitliche Zeichensätze	asa / StVA	1			10	Zeichensatz
1	12	Datenaustausch StVA ⇔ Kt. eGov-Portale	Viacar	1			11	Kant. Datenaustausch
3	1	FZ-Genehmigung mit CoC	Importeure	1			12	FZ-Genehmigung
4	4	Personen-Identifikation (Prozesse dazu)	Leasing	1			13	Identifikation von Personen
2	10	Personen-Identifikation (AHV-Nr.)	Avedris					
1	8	Einheitliche Schnittstellen	ASTRA				14	Themen, welche i.d.R. eher wenige Akteure betreffen bzw. eher einen bilateralen Datenaustausch bedingen
2	4	Online Kasko Zession	Leasing					
3	2	Einheitliche Fahrzeugsteuern	Importeure					
3	6	FAK-Namensfeld: nur 30 Zeichen	asa / StVA					
3	4	Datenaustausch Versicherer ⇔ Leasing	Versicherer					
3	7	Prozessoptimierung Fahrzeug-Inbetriebnahme	BIT					
4	5	eCH 0051 durchsetzen	fedpol					



Roh-Ergebnis Gruppe 1

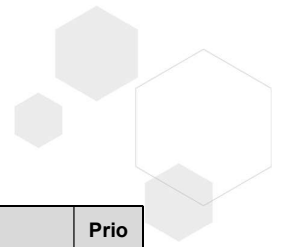
Akteur	Thema Nr.	Thema	Um was geht es?	Akteure	Nutzen	Prio
Autogewerbe	1	eFZA	Zulassung von FZ und Änderungen an Angaben zu Besitzer und/oder FZ-Technik könnten in einer Datenbank elektronisch abgewickelt werden. Funktioniert bereits für Versicherungsnachweis. Ausweitung auf FZA und Zusatzdokumente.	Importeure, Garagisten, Versicherer, Leasinggeber, StVA, ASTRA, LE, Halter, weitere Behörden, anerkannte Prüfstellen, Zubehör-Lieferanten (Räder, AHK, usw.), Polizei, Zoll	Lückenlose und für die relevanten Akteure zugängliche Dokumentation. Weniger Medienbrüche. DQ. Nachverfolgbarkeit.	5
Autogewerbe	2	-				
cardossier	3	Immatrikulation über Mobile / Web und über Kantons-grenzen hinweg durch Garagen	Garagen machen oft die Immatrikulation für ihre Kunden: abmelden Kanton 1, eVn für Haftpflicht anfordern, Immatrikulation mit aktualisierten FZ-Daten in Kanton 2. e-Zulassungsschild für FZ wird zugewiesen. Kundin kann gleich mit dem FZ losfahren (ev. Mit Kantons-schilder), Kann auch am Wochenende oder abends passieren. Dauer: durch Vernetzung: 3 min.	Kunde, StVA (mit digitaler Signatur), Garage (mit. Dig. Signatur), Versicherungen (mit. Dig. Signatur), cardossier als Vernetzte Datenbank / Transaktionslogik, CoC/Daten-Provider	Elektronischer Prozess mit maximalem Automatisierungsgrad. Zeit- und Kosteneinsparung Garage, StVA, Kundin, Versicherung. Prozess dauert Minuten statt Tage/Stunden.	3
cardossier	4	-				
asa / StVA	5	-				
asa / StVA	6	-				
ASTRA	7	(Geschäfts-) Prozesse	Prozesse (insbesondere Geschäftsprozesse und -abläufe) einheitlich regeln, definieren und dokumentieren.	Fach: Doing, Tech (indirekt): technische Implementierung sicherstellen	Einheitliches Zusammenarbeiten	1
ASTRA	8	Schnittstellen (mit Geschäftslogik, Plausis)	Formate, Strukturen und Inhalte einheitlich definieren und auf Basis der Geschäftsprozesse ausrichten → Prozessorientierte Schnittstellen / Datenaustausch	Tech: technische Implementation, Fach (indirekt): Restriktionen ("es ist nicht mehr alles möglich")	Einheitliches Zusammenarbeiten, CR einfacher umsetzbar inkl. Abstimmung und techn. Implementation	0
EZV	9	-				
EZV	10	Ablösen Prüfungsbericht Form 13.20A mit Stammnummer als Verzollungsnachweis	Das heutige Papierformular 13.20A wird durch einige digitale Lösung ersetzt. Die heutige Stammnummer wird durch eine andere eindeutige Identifikationsmöglichkeit abgelöst.	StVA, ASTRA, Importeure, Zoll, ev. weitere?	Weniger Schaltergänge, weniger Medienbrüche, ev. Lücken schliessen, Reduktion der Abgrenzungen (z.B. WPB Anhang VI → es wird einfacher), weniger admin. Aufwand, Zeitgewinn	2
Viacar	11	Standardisierte FZ-Prüfdaten	Daten für FZ-Prüfung sowie Prüfbericht standardisieren	StVA, AGVS (Garagisten), TCS, LE	Prüfungen können zwischen den StVA verteilt werden → Ressourcenoptimierung von technischen Experten. Prüfberichte können einfach und ohne Medienbrüche zwischen den Akteuren ausgetauscht werden.	2
Viacar	12	FZ- und Führer-Daten für eGov Portal	Vereinheitlichung der Datenflüsse zwischen Fachanwendungen der StVA und Portalanwendungen (eGov)	StVA, Kantonale IT, LE StVA	Wiederverwendbarkeit von Softwarekomponenten	1
Vorschlagsstudium e3	13	CH-weites Glossar definieren	Bezeichnung von Entitäten (z.B. Fahrzeuge) und ihren Attributen (z.B. Fahrzeugklasse) unter-	Alle	Einfachere Kommunikation zwischen Fach, IT, Organisationen. Einfacheres	0



			schiedlich. Mühsame «Übersetzung» notwendig beim Austausch zwischen den Systemen Idee: Vereinheitlichte fachliche und technische Bezeichnung		Bauen von Schnittstellen.	
--	--	--	---	--	---------------------------	--

Roh-Ergebnis Gruppe 2

Akteur	Thema Nr.	Thema	Um was geht es?	Akteure	Nutzen	Prio
Importeure	1	-				
Importeure	2	-				
Leasing	3	Digitaler FZA	Digitaler FZA im Zusammenhang mit eCode 178	Halter, StVA, Polizei, Leasing, usw.	Weniger Papier/Aufwand, Online VZ möglich	0
Leasing	4	eVk Zession	Online Kasko Zession. (Least jemand ein Auto, muss er etwaige Leistungen, die ihm seine Kaskoversicherung bei Totalschaden zahlt, an den Autohändler oder die Garage (Leasinggeber) abtreten.)	Leasingfirmen, Versicherungen	Weniger Papier	0
asa / StVA	5	SwissID	Eine Lösung für alle StVA, mit Foto, mit Unterschrift	ASTRA, StVA, Datenschützer, Polizei, Bund, Kantone	Tür öffnen für eGov im StVA, Anträge LFA usw., aktuelle Ausweise / Lizenzen, Cloud-Zugriff	4
asa / StVA	6	VZ vereinfachen und entschlacken	Alte Zöpfe weg, Interimsschilder, befristete Schilder, ARV2, keine Sonderlösungen	BR, ASTRA, StVA, Business-Partner, Verbände, usw.	Reduktion der Komplexität, Weniger Kosten für Sonderlösungen	0
EZV	7	Verzollungsstatus elektronisch melden (13.20A)	IST: Prüfungsbericht (form 13.20A) wird bei der FZ-Verzollung ausgestellt und gestempelt als Verzollungsnachweis für die FZ-Immatrikulation durch die StVA. SOLL: Formular durch elektronische Meldung / Datenbank ablösen	Importeure, StVA, Spediteure, ASTRA, Zoll	Importeure: Ausfüllen des Formulars entfällt. StVA: Überprüfung Zollstatus eines FZ jederzeit möglich.	5
EZV	8	-				
Avedris	9	Formular 13.20A	Ersterfassung Fahrzeug: Zoll/Prüfstelle erfasst daten auf Papier. StVA schreibt Daten ab bei Zulassung.	Importeure, StVA, ASTRA, Zoll	Aufwandreduktion, Qualität	4
Avedris	10	Personenidentifikation	Es wird viel mit Namen (+ Geburtsdatum, falls natürliche Person) gearbeitet und von Hand verglichen. Versicherungsnachweis-Suche idR via Namen: Glückssache / mühsam. Bilaterale Lösungen zwischen StVA und lokalen Gemeinden → Keine zentrale Lösung. Evtl.: AHV-Nummer verwenden?	Alle	Keine Doubletten, Adressenimport, Zuteilungsprozess effizienter	0
Trivadis	11	Prozess & Datenqualität bzgl. Personendaten	Akteure haben aktuell unterschiedliche Prozesse	ASTRA, StVA, Gemeinden, Versicherungen, LE	Verbesserung der DQ, Aufwandreduktion	2
Trivadis	12	-				
Vorschlagsms. Dokumentenstudium e3	13	Fachliche Prozesse vereinheitlichen	Gleicher Geschäftsfall führt zu unterschiedlichen Daten bei den Akteuren. Problem: Gleicher Fall wird unterschiedlich abgearbeitet. Idee: Prozesse vereinheitlichen → Minimale Einheitlichkeit der Daten sicherstellen	Akteure innerhalb der gleichen Branche (z.B. Importeure)	Einfacherer Datenaustausch zwischen den Akteuren. Bessere Vergleichbarkeit von Daten.	0



Roh-Ergebnis Gruppe 3

Akteur	Thema Nr.	Thema	Um was geht es?	Akteure	Nutzen	Prio
Importeure	1	Fahrzeuggenehmigung	Genehmigung und Zulassung mittels CoC	ASTRA, Importeure	Zeitgewinn, Kosten, weniger administrativer Aufwand	1
Importeure	2	Fahrzeugsteuern	Einheitliche Besteuerung in der Schweiz	Garagist, Halter, StVA, weitere	Weniger administrativer Aufwand, Beratung	0
Versicherer	3	Digitaler FZA	Umschreibungen und Gang zum StVA eliminieren	StVA, Versicherer, Polizei	Aufwandreduktion bei Halter und StVA	1
Versicherer	4	Austausch Versicherungsdeckung	Digitaler standardisierter Austausch von Versicherungsdaten zwischen Versicherer und Leasinggesellschaften	Versicherungen, Leasing	Kein Papier mehr, mehr Sicherheit für Leasinggesellschaften	0
asa / StVA	5	Zeichensatz	Unterschiedliche Zeichensätze führen zu Problemen. Einheitlicher Zeichensatz für CH festlegen	Alle Systeme	Keine Leerzeichen im Namen	1
asa / StVA	6	Länge Namen	Das Zeichenfeld auf dem FAK lässt 30 Zeichen zu → Name / Vorname wird gekürzt	Alle Systeme	Lesbare Namen / Vornamen	0
BIT	7	end-2-end Prozessoptimierung Fahrzeug-Inbetriebnahme	Kunde rennt von Stelle zu Stelle und gibt gleiche Angaben mehrmals ein	Kunde, Zoll, ASTRA, Kt. StVA, Steuerämter, Versicherungen	Kosten, Qualität, weniger Komplexität	0
BIT	8	-				
Cari	9	Harmonisierung Personendaten	Owner der Daten, Zeichensatz, Format, usw.	Einwohnerregister, StVA, ASTRA	Eineindeutige Personendaten	10
Cari	10	-				
ZEK	11	Ersatz Kopie FZA	Transfer der FZA Daten vom StVA zum Leasinggeber	StVA, ASTRA, Garagisten, Leasing	Vermeidung Medienbruch, Effizienz	0
ZEK	12	-				
Vorschlagsmgs. Dokumentenstudium e3	13	Meldewesen etablieren	Ein Ereignis tritt bei A ein. Die Daten des Ereignisses sind auch für Akteure B und C relevant. Daten sollen automatisiert an relevante Akteure gesendet werden. Definieren: Wann wird welcher Akteur über welche Ereignisse wie informiert?	Alle	Daten sind bei allen Akteuren auf dem aktuellsten Stand. Korrekte Folgeprozesse können automatisch angestossen werden.	5



Roh-Ergebnis Gruppe 4

Akteur	Thema Nr.	Thema	Um was geht es?	Akteure	Nutzen	Prio
cardosier	1	1-Klick Zulassung	Volldigitale Zulassung: Kein Papier-13.20A/CoC, kein Papier-FZA, kein phys. Kontrollschild	Alle	Hohe Useability, tiefere Kosten, Zeiterparnis, weniger Fahler, etc.	4
cardosier	2	Anti Fraud	Gemeinsames Aufzeichnen und zur Verfügung stellen von Informationen, welche helfen Betrug zu verhindern bzw. aufzuklären Bsp.: Kilometerstände, SW-Modifikation, Crash-Events, Totalschäden	StVA, Versicherungen, Zoll, Polizei, OGM	Weniger Betrug	3
Leasing	3	FZA	Daten des FZA und Versicherungsnachweis an Leasinggesellschaften elektronisch übermitteln.	Halter, StVA, Leasinggesellschaften, ZEK CLS, Versicherung, LE ZEK CLS	Weniger Papieraustausch	1
Leasing	4	1x Einwilligung Datenbearbeitung → Piktogramme	Eigentumsregister wie "Grundbuch" → Mobilhypothek → Rechtliche Grundlage schaffen und technische Umsetzung Standardisierung "Know-Your-Customer"-Prozesse → Zertifizierung / Identität	Halter, StVA, Leasinggesellschaften, Versicherer, Eigentümer, Mieter/Vermieter Banken		1
fedpol	5	eCH 0051 "Polizeiweisen"	FZ/Kontrollschild-Anfragen der kantonalen Polizeien laufen über einen Zwischen-WebService des fedpol	ASTRA, fedpol, kantonale Polizeien	Kein Zwischen-WebService mehr nötig. Jede kant. Polizei ist als Kunde für die Datenübernahme selbst verantwortlich. Weniger Aufwand für fedpol.	0
fedpol	6	-				
ASTRA	7	Einheitliche Datenstruktur	Gleiche Objekte, Wertebereiche Klare Transformationsregeln Bsp.: Familienstand	Alle	Kein Informationsverlust, geringerer Lernaufwand, Plug & Play	5
ASTRA	8	Standardisierte Prozesse	Fahrzeugzulassung, Mutationsmeldung, Onlineportal	Alle	Transparent & einfach in jedem StVA gleich	0
Bedag	9	Standard für StVA (Um-)Systeme	Gemeinsame Prozesse und Datenmodelle	StVA, ASTRA, asa, Fahrschulen, usw.		0
Bedag	10	Importeure besser einbeziehen	Bsp.: 13.20A Prozess elektronisch abbilden	Importeure, StVA, Halter		1
-	11					
-	12					
Vorschlagsmgs. Dokumentenstudium e3	13	Kunden Touchpoints reduzieren	Um Leistung X zu beziehen, muss sich Kundin bei mehreren Akteuren melden. Dabei muss Kundin (gleiche) Angaben mehrmals machen. Idee: Alle Angaben nur 1x machen und an betroffenen Akteuren senden	StVA, asa, Ausbildner, Garagen, Versicherer, Leasingfirma	Bessere Customer Experience, weniger Zeitaufwand für Kundin. Kundin muss keine unterschiedlichen Eingabe-Formate «lernen».	0