



## Stellungnahme von CH++ zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Wir danken für die Möglichkeit zum Entwurf für das Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellung zu nehmen.

Die Vision von CH++ ist eine handlungsfähige, nachhaltige und wohlhabende Schweiz durch Wissenschaft und Technologie. Die Schweiz soll dank nachhaltigen Einsatzes neuer Technologien wirtschaftlich wettbewerbsfähig bleiben und diesen Wandel produktiv mitgestalten – zum Wohle der Gesellschaft. Das betrifft ganz besonders die Digitalisierung. Wir haben uns deshalb intensiv mit dem Gesetzesentwurf auseinandergesetzt.

Wir erachten offene digitale Infrastrukturen als entscheidendes Element für die Digitalisierung der Schweiz. Schlanke digitale Infrastrukturen in der öffentlichen Hand sind der Weg für ein vielfältiges, Bürger\*innen-zentriertes und wirtschaftlich prosperierendes digitales Ökosystem. In diesem Bereich besteht aber dringender Handlungs- und Aufholbedarf. Der Bund muss zukünftig, wo immer notwendig, analog zu physischen auch digitale Infrastrukturen bereitstellen und braucht dazu geeignete Strukturen und Kompetenzen. Das ist eine grosse und vor allem auch neuartige Herausforderung.

Mit der MODI geht der Bund diese Herausforderung erstmals in dieser Konkretheit an. Das ist erfreulich. Das Vorhaben hat wegweisenden Charakter: Schafft die Schweiz bei der Mobilität - wo die digitale Vernetzung enormen Nutzen verspricht - handlungs- und ausbaufähige Strukturen, so ist der Grundstein für das digitale Ökosystem Schweiz gelegt. Es gilt dabei, die Balance zwischen Praktikabilität und Zukunftsfähigkeit zu finden, und gleichzeitig Mut und Sachverstand für diese Zukunft einzusetzen.

Vor diesem Hintergrund erachten wir offene, diskriminierungsfreie, durch den Bund geführte und finanzierte digitale Infrastrukturen, wie es der Gesetzesentwurf vorsieht, als zwingende Voraussetzung für die nachhaltige Digitalisierung der Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft. Mit Blick auf die Dynamik der digitalen Zukunft sehen wir aber **wichtige Nuancen in drei Punkten:**

1. **Keine a priori Eingrenzung der Bundesanstalt auf Mobilität.** Eine Sektorlösung für Mobilität ist ein pragmatischer Startpunkt. Es droht aber ein Stückwerk digitaler Infrastrukturen für Mobilität, Energie, E-ID, Gesundheit und so fort, wenn entlang bestehender Strukturen des Bundes immer neue Silolösungen entstehen. Die Schaffung einer Bundesanstalt ist zwar aktuell der sinnvollste Weg. Deren Auftrag sollte aber breiter auf die Kuratierung von Datenräumen und digitalen Infrastrukturen ausgelegt sein. Mit Kompetenzen und Fähigkeiten ausgestattet, kann sie auf wandelnde und noch unbekannte Anforderungen eingehen und rasch und agil eine systemrelevante, international anschlussfähige digitale Infrastruktur aufbauen.

2. Bundesanstalt als Treiber für den Wandel positionieren. Die digitale Infrastruktur entfaltet ihre Wirkung nur dann, wenn sie **breit genutzt** wird. Mindestens alle von der öffentlichen Hand subventionierten oder konzessionierten Mobilitätsangebote sollen Daten über MODI bereitstellen. Der Bundesanstalt kommt hier, neben den vorgesehenen beratenden und unterstützenden Aufgaben, der **Auftrag des Change Agents** zu: die Städte sind als Multiplikatoren einzubeziehen und zu unterstützen, damit auch kommunal oder kantonal konzessionierte öffentliche private Mobilitätsanbieter zu einer Dateneinlieferung verpflichtet werden.
3. **Dezentrales Zielbild.** Der Gesetzesentwurf suggeriert eine Datensammlung und -publikation durch den Bund im Sinne einer zentralen Datenplattform. Die Zukunftsfähigkeit dieses Ansatzes ist fragwürdig und läuft der Vision eines vielfältigen und dynamischen digitalen Ökosystems zu wider. Kernstück moderner digitaler Infrastrukturen ist nicht das Sammeln von Daten, sondern eine gemeinsame technische Sprache für den Datenaustausch, die Bereitstellung von Diensten für die Auffindbarkeit, Interoperabilität und Qualität der Daten sowie für die Sicherheit der Transaktionen, sowie die **Kuratierung** einer Governance, welche das verlässliche Zusammenspiel der Akteure unterstützt.

Wir möchten Sie ermuntern, das wichtige Vorhaben voranzutreiben und die digitale Schweiz über die Grenzen des Amtes hinaus zu gestalten. Digitale Infrastrukturen sind ein zentrales Element für die national und international interoperable Digitalisierung und Voraussetzung für ein prosperierendes, vielfältiges digitales Ökosystem.

Die Erfahrung zeigt, dass etablierte Akteure solchen Entwicklungen oft skeptisch gegenüberstehen und ihre Stellung im aktuellen Kontext abzusichern versuchen. Für die öffentliche Hand ist die ungewohnte Aufgabe herausfordernd und fordert neue Kompetenzen und Ansätze. Mit dem offenen Ansatz und einer Positionierung der Datenanstalt als handlungsfähiger, offener, neutraler und kompetenter Enabler und Change Agent für die digitale Transformation macht der Bund den richtigen ersten Schritt, der im Interesse der nachhaltigen Digitalisierung der Schweiz gerne beherzt ausfallen darf.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

# **Vernehmlassung**

## **zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)**

Aktenzeichen: BAV

## Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input type="checkbox"/>	Politische Parteien
<input type="checkbox"/>	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
<input type="checkbox"/>	Dachverband der Wirtschaft
<input type="checkbox"/>	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
<input type="checkbox"/>	Interessenvertretung
<input type="checkbox"/>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
<input type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	Weitere
Absender: CH++ Sattelgasse 4 4001 Basel  <a href="https://chplusplus.org">https://chplusplus.org</a>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (\*.doc oder \*.docx) zurücksenden an [monika.zosso@bav.admin.ch](mailto:monika.zosso@bav.admin.ch)

## Grundsätzliche Stossrichtung

1. Sind Sie mit der Stossrichtung der Vorlage einverstanden, als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem die Thematik der Mobilitätsdaten in einem neuen verkehrsträgerübergreifenden Gesetz mit dem Hauptinhalt einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur zu regeln (vgl. Art. 1 Gesetz und Ziff. 1.2.1 erl. Bericht)?

JA

NEIN

Bemerkungen:

## Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur neben Strasse und Schiene

2. Wachsende Bedeutung von Mobilitätsdaten:

Teilen Sie die Ansicht, dass Mobilitätsdaten (z.B. zur Verkehrslage und den vorhandenen Mobilitätsangeboten) eine zentrale Bedeutung für das Funktionieren von Verkehr und Mobilität einnehmen und damit neben Schiene und Strasse eine dritte Infrastruktur für das Mobilitätssystem darstellen (vgl. Ziff. 1.1.4 erl. Bericht)?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Das Mobilitätssystem lebt von Vernetzung. Aus Nutzersicht sind nicht einzelne Verkehrsträger massgebend – die Wertschöpfung entsteht im Verbund. Eine offene, vertrauenswürdige Datenräume und digitale Infrastrukturen sind Voraussetzung, um das digitale Zusammenspiel in diesem Ökosystem im Sinne des «Plug&Play» zu vereinfachen.

Eine sektorieller Datenraum für den Mobilitätssektor ist dabei ein pragmatischer Startpunkt. Künftig werden sektorübergreifende Kopplungen an Bedeutung gewinnen, beispielsweise Geodaten, Energiedaten, die digitale Authentifizierung/E-ID oder interoperable Smart Contracts. Datenräume und digitale Infrastrukturen müssen deshalb perspektivisch sektorübergreifend entwickelt und betrieben werden können.

Mobilitätsdaten sind nicht nur für den Personenverkehr relevant, sondern auch für den Güterverkehr. Dieser Zusammenhang sollte geprüft und Güterverkehrsdaten ins Gesetz aufgenommen werden. Dabei gibt es einen zwingenden Bedarf, auch im Hinblick auf die Relevanz für den Güterverkehr: Überall dort, wo es zwischen Personen- und Gütermobilität zu einem Zielkonflikt kommen kann (also insbesondere auf Strasse und Schiene, auch im innerstädtischen Bereich) muss zwingend der Güterverkehr Teil des Datenmodells sein. Aber auch bei Ziel- und Quellverkehren, die aus Transportwegen resultieren, die ausschliesslich dem Gütertransport zur Verfügung stehen (zum Beispiel Cargo sous terrain oder die Rheinhäfen), können relevante Daten anfallen, welche auf die zur Verfügung stehende Kapazität für den Personenverkehr Einfluss nehmen.

Es braucht im Gesetz ebenfalls eine Regelung für eine Zusammenarbeit mit dem Ausland. Dies ist relevant für die regionale Mobilität in grenzüberschreitenden Metropolregionen wie zum Beispiel Genf oder Basel. Aber auch für die Anbindung an die EU-Dateninfrastruktur (Mobilität von Personen und Gütern aus der Schweiz und in die Schweiz, Mobilität via Flughäfen (Passagiere und Fracht) sowie Transitmobilität (von Personen und Gütern).

## Mobilitätsdaten und öffentliche Hand

3. Mobilitätsdaten und ihre Bedeutung für die Aufgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden im Mobilitätssystem:

Teilen Sie die Ansicht, dass eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur Bund, Kantone, Gemeinden und Städte in ihren Aufgaben im Mobilitätsbereich (Betrieb Infrastruktur / Bestellung Angebote) unterstützen würde (vgl. Ziff. 1.1.5 erl. Bericht)?

JA

NEIN

**Bemerkungen:**

Ein hohes Nutzenpotential für die öffentliche Hand ist dabei naheliegend, beispielsweise für Aufgaben des Gemeinwesens wie die Raum- und Verkehrsplanung, die Verkehrslenkung und -steuerung.

Dabei ist auch zu beachten, dass mit einer Schnittstelle zur Raumplanung Mobilitätsbedürfnisse auch gesteuert werden können (zum Beispiel "15 Minuten Stadt", neue Produktionsmethoden wie 3D-Druck). Mobilitätsdaten sollten auch auf der Bedarfsseite effiziente Lösungsansätze ermöglichen und nicht nur nachvollziehend Bedarfsnachvollzug abbilden. Das heisst, die Ursachen und Motive von Mobilität (zum Beispiel Pendlerverkehr, Freizeitverkehr) sind in die Auswahlkriterien von zu erhebenden und koordinierenden Daten mit einzubeziehen. Sozialwissenschaftliche Daten sind entsprechend zu gewichten.

4. Rolle des Bundes im Bereich Mobilitätsdaten:

Sind Sie der Ansicht, dass der Bund eine zentrale Rolle einnehmen soll, damit Mobilitätsdaten verlässlich und diskriminierungsfrei bereitgestellt werden sowie einfacher vernetzt werden können (vgl. Ziff. 4.1.1. erl. Bericht)?

JA

NEIN

**Bemerkungen:**

Der Bund, hier in Form der MDA, stellt damit einen Service Public sicher, wo heute noch die übergeordnete Aufgabe einer digitalen multimodalen Infrastruktur einzelnen starken Branchen-Akteuren überlassen ist und die übergeordnete Aufgabe der Mobilität auf diverse Ämter verteilt ist. Dies führt dazu, dass wir heute durch Partikularinteressen stark verwässerte und unvollständige (Branchen-)Teillösungen haben, sowie hochgradig verteilte Zuständigkeiten bei den Ämtern. Die ganzheitliche Betrachtung der Mobilität fehlt. Die Vernetzung der Angebote ist unvollständig.

Die obengenannte zentrale Rolle des Bundes liegt dabei bei den Aufgaben mit Infrastrukturcharakter: eine gemeinsame technische Sprache für den Datenaustausch, die Bereitstellung von Diensten für die Auffindbarkeit, Interoperabilität und Qualität der Daten sowie für die Sicherheit der Transaktionen, sowie die Kuratierung einer Governance, welche das verlässliche Zusammenspiel der Akteure unterstützt.

## Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

5. Grundsatz einer nationalen Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich (vgl. Art. 1 und 4 Gesetz und Ziff. 4.1.4 erl. Bericht):

Erachten Sie es als zweckmässig, dass der Bund mit der MODI eine Basisdateninfrastruktur für die bessere Nutzung von Mobilitätsdaten (Lieferung, Bereitstellung, Austausch, Verknüpfung, Bezug) zur Verfügung stellt, um vorhandene Infrastrukturkapazitäten und Mobilitätsangebote effizienter zu betreiben und zu nutzen und bedürfnisgerechtere Angebote für die Endkundinnen und -kunden bereitzustellen?

JA

NEIN

**Bemerkungen:**

Die Beschreibung suggeriert eine zentrale Datensammlung («Datenplattform») beim Bund. Die Zukunftsfähigkeit dieses Ansatzes ist in Frage gestellt, bestehen etwa mit Opendata.swiss und Opentransportdata.swiss bereits überlappende Datenplattformen. Die infrastrukturelle Leistung sollte, wie weiter oben ausgeführt, eher aus kuratierten Standards, der Bereitstellung von Enabler-Services und einer Governance für den offenen Datenraum bestehen.

6. Flexibilität der MODI (vgl. Art. 4 Gesetz und Ziff. 4.1.4 erl. Bericht):

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit Blick auf die laufenden Entwicklungen die MODI bei Bedarf zweckgerichtet mit zusätzlichen Bestandteilen neben der NADIM und dem Verkehrsnetz CH ergänzen kann?

JA

NEIN

**Bemerkungen:**

Flexibilität ist insbesondere im Hinblick auf die Entwicklungsfähigkeit über den Mobilitätssektor hinaus (siehe Überlegungen zur Sektorkopplung weiter oben) wichtig.

Eine Sektorlösung für Mobilität ist zwar ein pragmatischer Startpunkt. Es droht aber ein Stückwerk digitaler Infrastrukturen für Mobilität, Energie, E-ID, Gesundheit und weiterer Themen, wenn entlang bestehender Strukturen des Bundes immer neue Silolösungen entstehen. Die Schaffung einer Bundesanstalt ist zwar aktuell der sinnvollste Weg. Deren Auftrag muss aber breiter auf die Kuratierung von Datenräumen und digitalen Infrastrukturen ausgelegt sein; die a-priori-Eingrenzung der Bundesanstalt auf Mobilität ist aus diesem Blickwinkel heraus nur bedingt ausreichend.

7. Finanzierung der MODI (vgl. Art. 34ff Gesetz und Ziff. 6 erl. Bericht):

Sind Sie damit einverstanden, dass die MODI langfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden soll?

JA

NEIN

**Bemerkungen:**

Angesichts des infrastrukturellen Charakters (Standards, Enabler-Services, Governance) sind Nutzerbeiträge oder Gebühren für die Basisleistungen wenig zielführend, in der Umsetzung unnötig aufwändig und widersprechen dem Charakter einer diskriminierungsfreien, niederschwellig nutzbaren öffentlichen Infrastruktur. Nutzerbeiträge sind dann vertretbar, wenn sie erst oberhalb sinnvoller Schwellwerte und bemessen an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erhoben werden.

**NADIM**

8. NADIM als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem (vgl. Art. 5ff Gesetz und Ziff. 4.1.8 erl. Bericht):

Halten Sie es für zweckmässig, mittels einer NADIM (nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität) die Vernetzung von Mobilitätsdaten und deren Nutzerinnen und Nutzer (z.B. Mobilitätsanbieter, App-Entwickler, öffentliche Hand, Wissenschaft) zu verbessern?

JA

NEIN

**Bemerkungen:**

Die Mobilitätsdaten über Strecken, Preise und Erhältlichkeit von Mobilitätsangeboten sind Service Public. Ohne sie kann in der Schweiz die Mobilität nicht von den Nutzer\*innen organisiert werden. Nur eine vernetzte aktuelle Sicht auf die Mobilitätsangebote ermöglicht es den Nutzer\*innen, die verschiedenen Angebote gegeneinander zu vergleichen und ihr Mobilitätsverhalten zu optimieren. Wo diese Mobilitätsangebote nicht genügend sichtbar und vergleichbar sind, wird auf den grossmehrheitlich ineffizienten MIV zurückgegriffen, selbst wenn dieser keine Vorteile bietet.

Eine geeignete NADIM verfolgt primär den Zweck, dass (potentielle) Nutzer\*innen effizienter mobil sind. Dieses nationale Ziel ist höher zu gewichten als Businessmodelle einzelner Akteure die auf dem exklusiven Gebrauch von Mobilitätsangebotsdaten basieren.

9. Kerndaten der NADIM (vgl. Art. 6 Gesetz und Ziff. 4.1.8.6 erl. Bericht):

- a. Sind Sie damit einverstanden, dass Datenlieferantinnen und -lieferanten einen minimalen Bestand der relevanten Mobilitätsdaten (z.B. Standort, Verfügbarkeit und Tarife von Mobilitätsangeboten) bereitstellen müssen, falls sie ihre Angebote über die NADIM zugänglich machen wollen?

JA     NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich ja, die Frage ist jedoch insofern nicht zielführend und könnte auch mit «NEIN» beantwortet werden, weil die Festlegung von allgemeingültigen «Kerndaten» angesichts der dynamischen Vielfalt der Daten und deren Anwendungen kaum praktikabel sein dürfte; denn ein Reziprozitätsprinzip (wer nutzt, liefert auch) kann durch entsprechende organisatorische Strukturen leicht umgangen werden.

Eine Verpflichtung zur Einlieferung ist wirksamer, indem sie nicht durch das MODIG auf Bundesebene, sondern subsidiär durch Eigner und Konzessionsgeber (im weiteren Sinn) eingefordert wird. So können beispielsweise Städte die Einlieferung von Daten zur Bedingung machen, wenn Mobilitätsanbieter ihre Dienste anbieten wollen. Der Bundesanstalt kommt hier die Rolle des Change Agents zu: die Städte sind als Multiplikatoren einzubeziehen und zu unterstützen, damit auch kommunal oder kantonale konzessionierte öffentliche private Mobilitätsanbieter zu einer Dateneinlieferung verpflichtet werden.

- b. Sind Sie damit einverstanden, dass die Festlegung des je Datenlieferantin und -lieferant nötigen Sets an Kerndaten mit dem Ziel der Zukunftsfähigkeit durch den Bundesrat und die Betreiberin der NADIM erfolgt?

JA     NEIN

Bemerkungen:

Das Ja bezieht sich i.S. der obigen Antwort für 9.a auf generell angebotsrelevanten Mobilitätsdaten (Standorte, Strecken, zeitliche Verfügbarkeit, Tarife) und nicht nur Kerndaten. Die Digitale Infrastruktur und deren Daten, vertreten durch die MDA/MODI/einer NADIM, dienen in erster Linie dem Service Public: Die (offenen) Daten dienen den Menschen in der Schweiz, indem sie das volle Angebot der gesamtschweizerischen multimodale Mobilität transparent machen und als Information zur Mobilitätsgestaltung überhaupt erst zur Verfügung stellen.

Erst damit kann das übergeordnete Ziel des Bundesrats erreicht werden, die Effizienz auf den Verkehrsmitteln und –arten zu steigern: weniger Fahrzeuge werden effizienter genutzt anstelle von immer mehr wenig ausgelasteten. In diesem Sinne ist es nur folgerichtig, wenn der Bundesrat und die Betreiberin der NADIM die obige Beurteilung wer welche angebotsrelevanten Mobilitätsdaten (Standorte, Strecken, zeitliche Verfügbarkeit, Tarife) zur Verfügung zu stellen hat vornehmen kann.

- c. Sind Sie der Ansicht, dass die Kerndaten grundsätzlich als Open Data (i.d.R. kostenlos, zur freien Weiterverwendung) über die NADIM zugänglich gemacht werden sollen?

JA     NEIN

Bemerkungen: Dies ist zwingend und entspricht auch den verbindlichen Zielen der OGD-Strategie 2019-2023. Darüberhinaus sollten im Interesse der Interoperabilität, Vertrauenswürdigkeit und Unabhängigkeit auch Softwarekomponenten für die Enabler-Services – als grundlegendes Prinzip für öffentliche digitale Infrastrukturen – unter Open Source Lizenzen entwickelt und betrieben werden.

- d. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat bei Kerndaten, die nur mit einem zusätzlichen Aufwand zugänglich gemacht werden können, als Entgelt für deren Bezug über die NADIM, die Rücklieferung von Daten vorschreiben kann?

JA     NEIN

Bemerkungen:

10. Subventionierung des technischen Anschlusses an die NADIM (vgl. Art. 10 Gesetz und Ziff. 4.1.8.3 erl. Bericht):

- a. Soll der Bundesrat die Anbindung (z.B. Entwicklung von Schnittstellen) von einliefernden oder abnehmenden Systemen Privater an die NADIM während der ersten zwei Jahre finanziell unterstützen und dabei die finanzielle Leistungsfähigkeit der Betroffenen und den Nutzen ihrer Daten berücksichtigen?

JA    NEIN

Bemerkungen:

- b. Sind Sie der Ansicht, dass dazu ein à-Fonds-perdu-Beitrag im Umfang von maximal 40 Prozent der Kosten gerechtfertigt ist?

JA    NEIN

Bemerkungen:

## Verkehrsnetz CH

11. Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem durch Verkehrsnetz CH (vgl. Art. 8 Gesetz und Ziff. 4.1.7 erl. Bericht):

Teilen Sie die Einschätzung, dass das Verkehrsnetz CH mit der Schaffung eines räumlichen Referenzsystems für Geodaten über die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz einen relevanten Beitrag zur Abbildung, vereinfachtem Austausch und zur Verknüpfung von Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsdaten leisten kann?

JA  NEIN

Bemerkungen:

12. Verkehrsnetz CH als Referenzsystem auch mit privaten Verkehrsnetzdaten (vgl. Art. 8 Abs. 2 Gesetz und Ziff. 4.1.7 erl. Bericht):

Erachten Sie es als richtig, dass mit Verkehrsnetz CH ein Referenzsystem nicht nur für Geodaten zu den Verkehrswegen der öffentlichen Hand, sondern auch für weitere Daten zu Verkehrswegen angestrebt wird?

JA  NEIN

Bemerkungen:

13. Betrieb von Verkehrsnetz CH (vgl. Art. 8 Abs. 5 Gesetz):

Sind Sie der Ansicht, dass der Bundesrat swisstopo damit beauftragen sollte, Verkehrsnetz CH nach dem Aufbau auch zu betreiben oder sehen Sie geeignete Alternativen?

JA  NEIN

Bemerkungen:

Wie weiter oben ausgeführt, ist ein sektorieller Datenraum für den Mobilitätssektor ein pragmatischer Startpunkt. Infrastrukturen müssen perspektivisch sektorübergreifend entwickelt und betrieben werden können; der Bund muss die entsprechenden, sektorübergreifenden digitalen Fähigkeiten und Strukturen aufbauen.

## Anforderungen an die MODI

14. Grundsätze / Generelle Anforderungen beim Betrieb der MODI (vgl. Art. 9 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 4 Gesetz und Ziff. 4.1.5 erl. Bericht):

- a. Sind sie mit den generellen Anforderungen bzw. den Grundsätzen (Offenheit, Freiwilligkeit, Gleichbehandlung, keine Gewinnorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz, Flexibilität) zum Betrieb der MODI einverstanden?

JA    NEIN

Bemerkungen:

Daten – insbesondere diejenigen von öffentlich mitfinanzierten Verkehrsbetreibern oder öffentlich mitfinanzierten physischen Verkehrsinfrastrukturen – sind in erster Linie öffentliche Güter und erst danach Geschäftsgrundlage für Mobilitäts-Businessmodelle. Sie gehören so weit wie möglich für MODI/NADIM verfügbar gemacht und auch als Open Data erhältlich gemacht. Die Mobilitäts-Infrastruktur muss der Gesellschaft zu helfen, effizienter mobil zu sein. Das ist fundamental für die Erreichung des Ziels des Bundesrats, eine erhöhte Verkehrseffizienz zu erreichen.

NADIM/MODI wird nur dann Erfolge zeigen, wenn möglichst alle Anbieter ihre Daten übermitteln, daher sind insbesondere subventionierte und konzessionierte Unternehmen (via städtische Ausschreibungen) zu verpflichten Daten einzureichen, da sie durch die Öffentlichkeit finanziert werden.

- b. Prinzip Freiwilligkeit: Sind Sie damit einverstanden, dass Daten auf freiwilliger Basis über die MODI bereitgestellt werden und keine zusätzlichen Lieferpflichten eingeführt werden sollen (vgl. Ziff. 4.1.5.1 erl. Bericht)?

JA    NEIN

Bemerkungen:

Wie zu Frage 9 ausgeführt, kann eine Verpflichtung zur Einlieferung von Daten zweckmässig sein. Sie sollte aber nicht durch das MODIG auf Bundesebene, sondern subsidiär durch Eigner und Konzessionsgeber (im weiteren Sinn) eingefordert werden.

- c. Würden Sie im Gegensatz zum Prinzip Freiwilligkeit die Einführung neuer Pflichten zur Lieferung der relevanten Mobilitätsdaten für die folgenden Stellen befürworten (ggf. verbunden mit einer dafür nötigen Revision der Bundesverfassung)?

Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden)?

JA    NEIN

Bemerkungen:

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

JA    NEIN

Bemerkungen:

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

(JA)    NEIN

Bemerkungen:

Wie zu Frage 9 ausgeführt, kann eine Verpflichtung zur Einlieferung von Daten zweckmässig sein. Sie sollte aber nicht durch das MODIG auf Bundesebene, sondern subsidiär durch die

Konzessionsgeber (im weiteren Sinn) eingefordert werden. Damit entfällt auch das Erfordernis einer Verankerung auf Verfassungsstufe.

## Mobilitätsdatenanstalt (MDA)

### 15. Neue Mobilitätsdatenanstalt (vgl. Art. 12 Gesetz und Ziff. 4.1.9.2 erl. Bericht):

- a. Erachten Sie es angesichts der Grundsätze gemäss Ziff. 4.1.5 Erl. Bericht (vgl. Frage 14) für zweckmässig, mit der MDA eine neue Bundesanstalt zu gründen, um insbesondere die NADIM aufzubauen, zu betreiben und weiterzuentwickeln?

JA     NEIN

Bemerkungen:

Im Sinne der Handlungsfähigkeit ist eine sektorielle Organisation ein pragmatischer Startpunkt. Mittelfristig ist eine sektorübergreifende Lösung für die Bundesaufgaben im Bereich der Datenräume und digitalen Infrastrukturen zu treffen.

- b. Sehen Sie eine andere Organisations- und Rechtsform für geeigneter an? Welche und warum? Wenn ja, wie sehen Sie dabei die Finanzierung dieser Organisation (vgl. Erl. Bericht 4.1.9.3)?

JA     NEIN

Bemerkungen:

Siehe oben. Perspektivisch ist der Ansatz vieler sektorieller «Silorganisationen» zu klein gedacht.

16. Aufgaben der MDA beim Betrieb der NADIM (vgl. Art. 13 Gesetz und Ziff. 4.1.8.2 erl. Bericht):

- a. Erachten Sie die Aufgaben gemäss Art. 13 Abs. 2 Bst. a - e des Gesetzes für zweckmässig? Sehen Sie andere, weitere Aufgaben?

JA     NEIN

Bemerkungen:

Die Aufgaben sind angebracht.

- b. Standardisierung im Bereich Mobilitätsdaten (vgl. Art. 13 Abs. 2 Bst. b Gesetz): Erachten Sie es für sinnvoll, dass die MDA – mit dem Ziel der Sicherstellung der Interoperabilität und unter Einbezug der relevanten Akteure – die Anforderungen an die Mobilitätsdaten, Metadaten und technischen Dienste festlegt (z.B. zu verwendende Standards) und deren Einhaltung überprüft?

JA     NEIN

Bemerkungen:

- c. Austausch Mobilitätsdaten (vgl. Art. 13 Abs. 2 Bst. d und e Gesetz): Erachten Sie es für zweckmässig, dass die MDA die Integration von Daten und die Bereitstellung von Daten und Diensten übernimmt sowie fachlichen und technischen Support gewährleistet?

JA     NEIN

Bemerkungen:

17. Gewerbliche Leistungen (vgl. Art. 15 Gesetz und Ziff. 4.1.8.4 erl. Bericht):

Soll die Betreiberin gewerbliche Leistungen wie Beratungen oder Expertisen durchführen können, sofern dazu ihr spezielles Knowhow erforderlich ist und diese Leistungen keine Konkurrenzierung von privatwirtschaftlichen Unternehmen darstellen?

JA                       NEIN

Bemerkungen:

Ja, wenn diese Bestimmung präzise formuliert und überprüfbar eng ausgelegt wird.

18. Ausschlussklausel (vgl. Art. 17 Gesetz):

Sind Sie der Ansicht, dass die MDA Datennutzerinnen und -nutzer von der Nutzung der NADIM ausschliessen können soll, sofern sie ihren Pflichten insbesondere bei der Dateneinlieferung nicht nachkommen oder sie die Daten nicht gemäss den gesetzlichen Vorgaben oder missbräuchlich verwenden?

JA                       NEIN

Bemerkungen:

19. Datenschutz (vgl. Art. 18 Gesetz und 4.1.8.6.3 erl. Bericht):

- a. Sind Sie der Ansicht, dass die in Art. 18 des Gesetzes vorgesehenen Rahmenbedingungen zur Bearbeitung von Personendaten dem Datenschutz genügen?

JA     NEIN

Bemerkungen:

Zur Erreichung des Ziels des Bundesrat, die Verkehrseffizienz zu erhöhen, indem weniger Fahrzeuge mehr gebraucht werden, ist die Erhältlichkeit und Vernetzung aller Daten über Mobilitätsangebote (Strecken, Tarife, Erhältlichkeit, Preise) nötig. Personendaten sind hierfür nicht oder nur für Optimierungen allenfalls notwendig.

- b. Teilen Sie die Ansicht, dass es grundsätzlich Aufgabe der Datenlieferantinnen und -lieferanten ist, den Schutz der Personendaten ihrer Endkundinnen und -kunden sicherzustellen z.B. über die Einlieferung anonymisierter Daten?

JA     NEIN

Bemerkungen:

Der Schutz von Personendaten von Endkund:innen ist in der \*Verantwortung der Organisationen, welche die MODI nutzen, es gehört aber durchaus zu den zwingenden \*Aufgaben von MODI, entsprechende Standards und Enabler-Services bereitzustellen.

**Ergänzende Fragen:**

20. Anreize zur Beteiligung an NADIM:

Bietet die höhere Sichtbar- und Nutzbarkeit und die einfachere Verknüpfung der Daten und Angebote für Mobilitätsanbieter und weitere Interessierte ausreichend Anreiz, um sich an der NADIM zu beteiligen? Wenn nein: welche Anreize müssten zusätzlich gesetzt werden?

JA                       NEIN

Bemerkungen:

Wenn der Bund in der Thematik von digitalen Infrastrukturen Ownership übernehmen will – und das muss er wenn die Verkehrseffizienz gesteigert werden soll – dann ist das Ziel der Datenlieferungen über Verpflichtungen sicherzustellen, wo Anreize nicht genügen.

21. Zentrale Koordination / dezentrale Datenherrschaft bei Verkehrsnetzdaten (vgl. erl. Bericht Ziff. 4.1.7):

Erachten Sie den Ansatz der zentralen Koordination mit dezentraler Datenhoheit hinsichtlich einer nachhaltigen Harmonisierung von Verkehrsnetzdaten als zielführend?

JA

NEIN

Bemerkungen:

22. Anreize zur Teilnahme an Verkehrsnetz CH (vgl. Erl. Bericht Ziff. 4.1.7):

Ist aus Ihrer Sicht der Nutzen über die Verknüpfung und Kompatibilität der eigenen Verkehrsnetzdaten mit weiteren Daten für Datenlieferantinnen und -lieferanten genügend, um sich am Verkehrsnetz CH zu beteiligen? Wenn nein, welche Anreize müssten zusätzlich gesetzt werden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Wenn der Bund in der Thematik von digitalen Infrastrukturen Ownership übernehmen will – und das muss er wenn die Verkehrseffizienz gesteigert werden soll – dann ist das Ziel der Datenlieferungen über Verpflichtungen sicherzustellen, wo Anreize nicht genügen.

23. Bezug der Mobilitätsdaten über die Mobilitätsdateninfrastruktur:

Sind Sie der Ansicht, dass bei Verwendung der bezogenen Daten die Datenquelle ausgewiesen werden muss?

JA

NEIN

Bemerkungen:

**Weitere Themen/Bemerkungen**

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Die zentralen Anmerkungen finden zusammengefasst Sie im Begleitschreiben.