

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Liestal, 26. April 2022

## **Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 02. Februar 2022 haben Sie uns zur Vernehmlassung betreffend das Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Die Vorlage befasst sich mit Daten als Bestandteil eines effizienten Mobilitätssystems. Wir teilen Ihre Einschätzung, dass Mobilitätsdaten in spezifischen Situationen (insbesondere in dichten Räumen bzw. Räumen mit hohen Mobilitätsbedürfnissen) grosse Beiträge zu einer funktionierenden Mobilität leisten können. Dementsprechend begrüssen wir es, dass der Bund sich vertieft mit der Thematik befasst.

Bezüglich der vorgeschlagenen Ausgestaltung einer «Mobilitätsdateninfrastruktur» haben wir jedoch einige Bedenken. Wir plädieren dafür, wesentlich stärker zielgerichtet vorzugehen und die konkreten Massnahmen präziser auf die entsprechenden Ziele auszurichten.

Auch stellt sich die Frage, welche Organisationsform am zweckmässigsten ist. In erster Priorität sehen wir hier private Initiativen, welche staatlich unterstützt und mit einem regulatorischen Rahmen flankiert werden könnten. Gegebenenfalls ist es von gesamtgesellschaftlichem Interesse, gewisse Aufgaben, welche in der Vorlage angesprochen werden, staatlich zu organisieren. Dann wäre aus unserer Sicht aber auch eine hoheitliche Vorgehensweise z. B. mit gewissen, klar definierten und zielorientierten Lieferpflichten angemessen. Das Modell in der Vorlage positioniert sich mit «staatlich, aber freiwillig» zwischen diesen Ansätzen, was uns nicht zweckmässig erscheint.

Des Weiteren scheinen uns sowohl die Perspektive der Kantone und Gemeinden, welche für den Erfolg einer solchen Plattform als Datenlieferanten engagiert sein müssen, unter anderem in Bezug auf Aufwand-Nutzen-Relationen, als auch die Risiken des angedachten Vorgehens noch deutlich zu wenig beleuchtet.

Zusätzliche Fragen stellen sich in den grenzüberschreitenden Agglomerationen wie der unsrigen. Hier wird der Nutzen der angedachten Plattformen voraussichtlich eingeschränkt sein, da wesentliche Teile der Mobilitätsbedürfnisse und ihrer Auswirkungen landesgrenzenüberschreitend sind.

Unsere näheren Hinweise und Anliegen zu den einzelnen Inhalten der Vorlage haben wir wie gewünscht im Fragebogen zusammengestellt, welchen wir Ihnen in der Beilage zum vorliegenden Schreiben übermitteln.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und danken Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Für Rückfragen steht Ihnen der fachlich federführende Fachbereich Gesamtverkehrsplanung unseres Tiefbauamts gerne zur Verfügung ([sabine.cantaluppi@bl.ch](mailto:sabine.cantaluppi@bl.ch) und [martin.schaffer@bl.ch](mailto:martin.schaffer@bl.ch)).

Hochachtungsvoll

Thomas Weber  
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich  
Landschreiberin

Beilage:

- ausgefüllter Vernehmlassungs-Fragebogen

Kopie an:

- Geschäftsstelle der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern ([info@bpuk.ch](mailto:info@bpuk.ch))
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau ([bvu@ag.ch](mailto:bvu@ag.ch))
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Münsterplatz 11, 4001 Basel ([bvd-info@bs.ch](mailto:bvd-info@bs.ch))
- République et Canton du Jura, Département de l'environnement, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont ([secr.den@jura.ch](mailto:secr.den@jura.ch))
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn ([kanzlei@bd.so.ch](mailto:kanzlei@bd.so.ch))



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

Aktenzeichen: BAV

## Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" 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 type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft Rathausstrasse 2 4410 Liestal	

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:

Mit der Stossrichtung, dass Mobilitätsdaten eine wachsende Bedeutung haben und diese teils auch in vereinheitlichter Form durch eine zentrale Stelle verwaltet werden können, sind wir zwar einverstanden – die vorgeschlagene Ausgestaltung ist aus unserer Sicht jedoch wesentlich zu weitreichend und zu wenig zielgerichtet (siehe nachfolgende Ausführungen).

## 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:

Diese Darstellung – insbesondere die Gleichstellung mit der physischen Infrastruktur – erscheint uns überspitzt. Wir teilen jedoch die Einschätzung, dass Mobilitätsdaten in spezifischen Situationen (insbesondere in dichten Räumen bzw. Räumen mit hohen Mobilitätsbedürfnissen) grosse Beiträge zu einer funktionierenden Mobilität leisten können.

## 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:

Wir teilen diese Ansicht für jene Bereiche, wo eine inhaltliche / fachliche Koordination zwischen den administrativen Ebenen stattfinden muss.

Wir erachten eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur als eine von mehreren möglichen Herangehensweisen. Sofern sie gewählt wird, müsste sie jedoch nach unserer Auffassung anders ausgestaltet sein als aktuell vorgeschlagen (klarere Zielsetzung, Möglichkeiten zum hoheitlichen Einfordern gewisser Daten etc.) – siehe auch Antworten u. a. auf Fragen 14 b. und 24.

In jedem Fall nicht in einem ersten Schritt zum Gegenstand der Mobilitätsdateninfrastruktur machen würden wir Vertriebsdaten. Das ohnehin schon komplexe System von Geo- und Betriebsdaten würde damit definitiv überfrachtet. Siehe auch Antwort zu Frage 4.

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:**

Wie unter Frage 3 dargestellt erachten wir dies zwar als eine mögliche Option. Wir sind jedoch der Auffassung, dass es zweckmässiger wäre, wenn der Bund entsprechende private Initiativen entsprechend unterstützen würde (gesetzliche Rahmenbedingungen, ggf. finanzielle Förderung) und ihnen ggf. einen regulatorischen Rahmen geben würde. Dies könnte zum Beispiel in Analogie zum von Fachverbänden getragenen Normenwesen erfolgen (nicht im Sinne, dass bei den Daten nur Standardisierung nötige wäre, sondern im Sinne einer zentralen Aufgabe, die von Privaten wahrgenommen wird). Siehe auch Antworten zu Frage 15 b.

Nicht die Schaffung einer staatlichen Infrastruktur, sondern ein geeignetes regulatorisches Eingreifen sehen wir auch als den Schlüssel, um unerwünschte Wirkungen privater Mobilitätsdateninfrastrukturen «bzgl. Datenschutz aufgrund der Sammlung möglicher Bewegungsdaten und bzgl. verkehrlichen Folgeentwicklungen aufgrund kommerziell geprägter Routenempfehlungen» (erl. Bericht Ziff. 4.1.9.2) zu verhindern. Die blosse Existenz eines staatlichen Angebots scheint uns – gerade gegenüber grossen, internationalen Akteuren – kein wirksames Instrument und wird deren Entwicklung nicht verhindern.

Vertriebsleistungen für Mobilitätsangebote erachten wir definitiv nicht als Bundesaufgabe. Auch kann diesbezüglich keineswegs angenommen werden, dass es keine sinnvollen Geschäftsmodelle gäbe. Dementsprechend ist die Thematik des Vertriebs zwar ein sehr wichtiges Thema im Mobilitätsbereich, nach unserer Auffassung jedoch zwingend aus der vorliegenden Vorlage und den angestrebten Einrichtungen auszuklammern. Damit wird auch einer zusätzlichen Überfrachtung der Aufgabenstellung ein Stückweit vorgebeugt.

### **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:**

Teilweise.

Grundsätzlich erachten wir für zahlreiche Teilaspekte andere Organisationsformen als zweckmässiger – siehe auch Antworten zu Fragen 3 sowie 15 b.

Falls eine staatliche «Basisdateninfrastruktur» geschaffen werden soll, erachten wir die Bundesebene als den richtigen Massstab, da Mobilität einerseits nicht innerhalb von Kantons- oder gar Gemeindegrenzen gedacht werden kann und andererseits eine internationale Einheitslösung nicht realistisch erscheint.

Eine bessere Nutzung von Mobilitätsdaten wird unseres Erachtens dann erreicht, wenn die Daten gezielt mit konkretem Nutzen geliefert und bereitgestellt werden. In der jetzigen Vorlage ist das inhaltliche-fachliche Ziel jedoch nur sehr allgemein formuliert und die Definition der Kerndaten sehr offen.

Hier würde sich nach unserer Auffassung eine schrittweise Herangehensweise mit einzelnen konkreten Zielen wesentlich eher anbieten als ein «alles auf einmal».

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:  
Falls eine MODI eingerichtet wird, erachten wir eine möglichst hohe Flexibilität als zwingend.

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:  
Problematisch scheint uns insbesondere der Wechsel im Finanzierungsmodell. Nutzer, welche in der ersten Phase der vorgeschlagenen Bundesfinanzierung von MODI profitieren, müssten dann zu einem bestimmten Zeitpunkt ihr Geschäftsmodell relativ grundlegend ändern. Das scheint uns in vielen Fällen nicht praxisgerecht.

## 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:  
In so pauschaler Form ist die Frage mit «Ja» zu beantworten – letztlich sind jedoch die konkrete Zielsetzung und die konkrete Ausgestaltung entscheidend und unserer Ansicht nach in dieser Vorlage zu wenig ausgearbeitet.

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:  
Wir erachten die Festlegung von Kerndaten als zwingend, um ein solches System zweckmässig betreiben zu können. Die Beispielsammlung von möglichen Kerndaten in Kap. 4.1.8.6.1 des erl. Berichts erscheint uns jedoch noch sehr beliebig, nicht zielgerichtet und unstrukturiert.

- 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:

Falls eine NADIM eingerichtet wird, erachten wir eine möglichst hohe Flexibilität als zwingend, weshalb die Sets nicht im Gesetz festgeschrieben werden können. Allerdings muss die Festlegung nach unserer Auffassung in enger Abstimmung mit den Datenlieferanten erfolgen, was seinerseits im Gesetz festgeschrieben werden soll.

- 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:

Wir begrüßen Open-Data-Bestrebungen im Mobilitätsbereich und machen eigene Daten, z. B. aus Verkehrserhebungen, bereits seit geraumer Zeit offen zugänglich.

Entsprechend darf nicht der Fall eintreten, dass derzeit bereits zu Verfügung stehende Open Data (z.B. Daten des öV) mit der Einführung von MODI nicht mehr als solche zu Verfügung stehen, sondern ein Datenbezug mit der nachfolgenden Verpflichtung zur Einspeisung von Daten ins NADIM verbunden ist. Wir erachten eine entsprechende Klarstellung in der Vorlage als zwingend.

- 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:

Das Konzept der gegenseitigen Datenlieferung erachten wir als durchaus zweckmässig. Die Frage von Entgelten sollte aus unserer Sicht jedoch davon getrennt betrachtet werden. Die ohnehin schon hohe Komplexität des Systems wird sonst zusätzlich erhöht.

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:

Falls eine staatliche Stelle wie NADIM geschaffen wird, erachten wir es als zweckmässig, Dateneinlieferungen finanziell zu unterstützen. Allerdings sind die Modalitäten sorgfältig zu erarbeiten, wofür die Zielsetzung der NADIM klarer sein müsste, als das bisher der Fall ist.

Ob auch rein abnehmende Systeme finanziell gefördert werden sollten, erscheint uns eher fragwürdig. Mindestens für reine Abnehmer müsste sich bereits durch

den Erhalt der Daten ein klarer Mehrwert ergeben, wenn die NADIM einen Sinn haben soll.

- 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:

Wir verfügen nicht über ausreichende Marktkennntnisse, um das einzuschätzen.

## 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:

Wir verstehen die Inhalte des Verkehrsnetz CH so, dass dieses im Grunde die Netze (Strasse, Schiene, Fusswege, Radwege, Seilbahn, Wasserwege) enthält und als Knoten-Kanten-Modell routingfähig aufgebaut ist. Weitere Daten wie Fahrgeschwindigkeiten, Strassenklassen, Verkehrsaufkommen usw. sind Bestandteile von NADIM. Die Abgrenzung zu den Fachnetzen, welche offenbar als Teil von Verkehrsnetz CH zu verstehen sind, wird uns nicht abschliessend klar.

Vor dieser Ausgangslage erschliesst sich uns kein erheblicher Mehrwert gegenüber heute bereits vorliegenden Geobasisdaten (z. B. swissTLM3D – Strassen und Wege), insbesondere in Abwägung des geschätzten Aufwandes für die Erstellung und den Betrieb des Verkehrsnetz CH.

Dies gilt umso mehr als diverse Anwendungen, welche mit räumlich verorteten Daten im Bereich Mobilität arbeiten, nicht auf ein schweizweit einheitliches, generalisiertes Referenzsystem angewiesen sind. Die Einschränkung auf das Schweizerische Landesgebiet wird darüber hinaus dazu führen, dass der Datensatz in Grenzregionen zusätzlich nur eingeschränkt nutzbar ist.

Hinzu kommt, dass verschiedene internationale Anbieter von Verkehrsroutingdiensten Strassen- und Verkehrsdaten seit mindestens 20 Jahren erfassen, sie seither ständig aktualisieren und sie in kommerziellen und nicht-kostenpflichtigen Lösungen anbieten. Der Mehrwert, welcher diesbezüglich durch Verkehrsnetz CH geschaffen werden soll, so dass es dann auch tatsächlich breit nachgefragt bzw. genutzt wird, erscheint uns für viele Anwendungen nicht offensichtlich.

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:

Der Anspruch «Die Informationen über die Netz-Infrastruktur und die weiteren Anlagen sämtlicher Verkehrsträger sowie deren Nutzung sollen damit schweizweit koordiniert, harmonisiert und der gesamten Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht werden, unabhängig

davon, ob es sich dabei um Daten von Bund, Kantonen, Gemeinden oder Dritten handelt.» (Kap. 4.1.7 erl. Bericht) erscheint uns nicht realistisch. Das Aufwand-Nutzen-Verhältnis erscheint uns umso schwieriger, je «kleiner» ein potentieller Datenlieferant ist – man denke z. B. an kleine Gemeinden oder an Privatstrasseneigentümer.

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:

Falls Verkehrsnetz CH aufgebaut wird, erscheint uns swisstopo als geeigneter Betreiber. Nicht abschliessend geklärt scheint uns, wer nun konkret welche Daten zu liefern hat und welchen Aufwand dies generiert. So findet sich im erl. Bericht unter Ziff. 4.1.3.2.1 die Aussage «Im Bereich Geodaten sollen die Kantone analog zum Veloweggesetz dem Verkehrsnetz CH die aktuell bestehenden Geodaten zu ihren Verkehrsnetzen zur Verfügung stellen.». Dabei bleibt u. a. offen, wie das «sollen» im Verhältnis zur anderen Stellen betonten Freiwilligkeit steht und was unter «ihre Verkehrsnetze» zu verstehen ist (Nur Kantonsstrassen? Kantonale Radrouten auf kommunalen Wegen? Privatwege mit Dienstbarkeiten zu Gunsten der Öffentlichkeit? Etc.)

### 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:

Wenn eine solche Plattform staatlich betrieben werden soll, muss sie sich der Mehrzahl dieser Grundsätze richten.

Die Freiwilligkeit erachten wir jedoch als dafür nicht geeignet – siehe Ausführungen zu Frage 14 b.

Bezüglich Qualität scheint uns die vorliegende Vorlage noch sehr vage – aufgrund der noch fehlenden inhaltlichen Tiefe bezüglich der vorgesehen Zielsetzungen und Daten sind konkretere Aussagen aber zurzeit wohl auch nicht detaillierter möglich.

- 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:

Die Vorlage erscheint uns in dieser Hinsicht inkonsequent. In erster Linie würden wir eine freiwillige, privat organisierte (ggf. staatlich geförderte) Organisationsstruktur bevorzugen (vgl. auch Antwort zu Frage 15 b).

Sollte der Bund zum Ergebnis kommen, dass ein staatliches Eingreifen erforderlich ist, so würden wir eine gezielte Lieferpflicht für bestimmte Mobilitätsdaten als zwingend erachten. Dazu müsste die inhaltliche / fachliche Zielsetzung des staatlichen Tätigwerdens gegenüber den vorliegenden Dokumenten jedoch deutlich

konkretisiert werden. Auf dieser Basis könnte sodann bestimmt werden, welche Daten von wem verpflichtend geliefert werden müssten. Grundsätzlich könnten dabei – je nach inhaltlicher Betroffenheit – jegliche Akteure (öffentliche Hand, KTU, private Unternehmen) in Frage kommen.

- 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:

Noch nicht bestimmbar - siehe Antwort zu Frage 14 b.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

JA  NEIN

Bemerkungen:

Noch nicht bestimmbar - siehe Antwort zu Frage 14 b.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

JA  NEIN

Bemerkungen:

Noch nicht bestimmbar - siehe Antwort zu Frage 14 b.

### 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:

Siehe Antworten zu Frage 15 b.

- 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:

Eine geeignete private Organisationsform wäre aus unserer Sicht klar zu bevorzugen. Die Privatwirtschaft zeigt, z. B. mit der Genossenschaft openmobility, bereits ihre Bereitschaft sich im Sinne der Vorlage zu engagieren. Ein Analogieschluss ist auch z. B. mit den Tätigkeiten der Berufsverbände im Normenwesen möglich (nicht im Sinne, dass bei den Daten nur Standardisierung nötige wäre, sondern im Sinne einer zentralen Aufgabe, die von Privaten wahrgenommen wird).

Gründe, weshalb wir solche Organisationsformen als geeigneter erachten:

- Wir erkennen keine Gründe, weshalb die Aufgaben gemäss Vorlage nur durch eine staatliche Stelle wahrgenommen werden könnten, zumal keine hoheitlichen Tätigkeiten vorgesehen scheinen.
- Angesichts der dynamischen Entwicklungen im Bereich von (Mobilitäts-) Daten erachten wir eine private Organisation als flexibler und damit besser geeignet, auf sich wandelnde Anforderungen zu reagieren.

Sollte der Bund zum Ergebnis kommen, dass eine staatliche Organisationsform zwingend erforderlich ist, beispielsweise, weil Lieferverpflichtungen und ggf. Vorgaben zur Form der Daten geschaffen werden sollen, die hoheitlich durchgesetzt werden müssten, so würden wir es als zweckmässiger erachten, die Aufgaben durch die Bundeszentralverwaltung wahrnehmen zu lassen anstatt eine separate Anstalt zu gründen. Dies würde eine schrittweise Herangehensweise begünstigen, bei der nach und nach Themenfeldbezogen eine Dateninfrastruktur geschaffen werden kann.

Wir plädieren dafür, die Vorlage in diesem Sinne grundsätzlich zu überarbeiten.

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:

Sofern eine MDA eingerichtet wird (zu unseren grundsätzlichen Bedenken siehe Antworten zu Fragen 3, 4 und 15 b.), erachten wir die Aufgaben wie im genannten Artikel beschrieben als weitgehend zweckmässig.

Dass die MDA auch Daten konsolidieren sollte (erl. Bericht, im Gesetz ist von «integrieren» die Rede), erachten wir als fragwürdig – zumal nicht näher definiert wird, welche Daten, auf welche Art und mit welchen Zielen (vgl. auch unsere Antwort zu Frage 21).

- 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:

Sofern eine MDA eingerichtet wird (zu unseren grundsätzlichen Bedenken siehe Antworten zu Fragen 3, 4 und 15 b.), scheint uns eine Standardisierung sinnvoll. Wir erachten die Wirksamkeit der Massnahme angesichts der Freiwilligkeit der Datenabgabe allerdings als fragwürdig (vgl. auch unsere Antworten zu Fragen 14 b. und 24).

- 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:  
Siehe unsere Antwort zu Frage 16 a.

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:

-

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:

Grundsätzlich erachten wir die Herangehensweise als richtig.  
Vertriebsdaten würden wir im Übrigen von der Mobilitätsdateninfrastruktur ausschliessen und separat behandeln (vgl. auch Antwort auf Fragen 3 und 4). Damit dürfte auch das Aufkommen personenbezogener Daten erheblich reduziert werden.

- 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:

-

## 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:

Wir erachten ein Anreizsystem nicht als die geeignete Herangehensweise. (Vgl. auch Antworten zu den Fragen 14 b. und c.)

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:

Grundsätzlich ja. In der Vorlage wird dieser Ansatz jedoch auf recht unbestimmte Weise aufgeweicht, indem gewisse, nicht näher bestimmte Datensätze durch die MODI/MDA konsolidiert und dann von dieser vorgehalten werden sollen (vgl. u. a. Ziff. 4.1.1 des erl. Berichts). Wir würden eine klare Trennung zwischen koordinativen Aufgaben (MODI/MDA) und Datenbearbeitung (aus unserer Sicht nicht MODI/MDA) bevorzugen.

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:

Noch mehr als bei den Daten der NADIM erachten wir es bei einem Verkehrsnetz CH als notwendig, eine Beteiligung verpflichtend vorzuschreiben, wenn sie tatsächlich als erforderlich gesehen wird. Ein mehr oder weniger zufällig zusammengesetztes Verkehrsnetz CH erscheint uns nicht zweckdienlich.

(Zu unseren grundsätzlichen Bedenken, ob ein Verkehrsnetz CH überhaupt erforderlich ist, siehe auch Antworten zu Fragen 11 und 12.)

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:

Wir sind der Auffassung, dass es den Datenlieferanten freigestellt bleiben muss, die gleichen Daten parallel auch auf anderen Kanälen anzubieten. Wird dies ermöglicht, so scheint eine Angabe der Datenquelle weder erforderlich noch kontrollierbar.

Sollte sich die MODI als «Qualitätsmarke» etablieren, wie dies in der Vorlage angenommen wird, so wird die Nennung der Quelle auch ohne Verpflichtung im Interesse der Datenbezügler sein.

## Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:  
Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

### **Mangelnde Zielorientierung**

Die Vorlage scheint uns in der derzeitigen Form zu wenig konkrete Ziele zu verfolgen. Den Ansatz «alles sammeln und dann kommt schon etwas Gutes dabei heraus» erachten wir als nicht zweckmässig. Wir sind der Überzeugung, dass eine klarere Ausrichtung auf Ziele, wie sie in Ziff. 1.1.2 des erl. Berichts als Potentiale dargelegt sind, die Möglichkeit bieten würde, schrittweise erfolgreich vorzugehen.

### **Risikobetrachtung erforderlich**

Die Risiken des Vorgehens und mögliche Gegenstrategien werden in der Vorlage aus unserer Sicht zu wenig dargestellt. Dass die Thematik nicht einmal eine eigenständige Ziffer im Bericht erhalten hat, steht sinnbildlich dafür.

So scheint es uns beispielsweise keineswegs zwingend, dass eine hohe Datenverfügbarkeit automatisch zur Schonung natürlicher Ressourcen und einer Steigerung der Energieeffizienz (erl. Bericht, Ziff 1.1.2) führt – je nachdem welche Daten zur Verfügung stehen, kann auch das Gegenteil eintreten. Auch steht z. B. die These, dass sich der «*induzierte Mehrverkehr auf eine nicht relevante Grösse*» beschränke (erl. Bericht, Ziff. 1.1.2), im Widerspruch zu den an mehreren Stellen beschriebenen grossen, erwünschten Wirkungen.

### **Aufwand bei Kantonen, Gemeinden und Dritten**

Wenn Verkehrsnetz CH und NADIM eine Wirkung haben sollen und die erhoffte Aufwärtsspirale einer zunehmenden Nutzung durch viele Akteure eintreten soll, müssen sich mindestens alle staatlichen Stellen durch das Einbringen von Daten beteiligen. Der Aufwand dafür wird auf allen Ebenen jedoch erheblich sein, wie z. B. Erfahrungen mit Vorhaben wie dem ÖREB-Kataster gezeigt haben. Dieser Aufwand muss abgeschätzt und im Bericht dargestellt werden. Generell sind die Erläuterungen sehr aus Sicht des Bundes und teilweise (kleiner) privater Unternehmen verfasst. Die Perspektiven der Kantone und Gemeinden fehlt grösstenteils.

### **Beschränkung auf Landesgebiet der Schweiz**

Die Beschränkung der Datenbestände auf das Landesgebiet der Schweiz – insbesondere Verkehrsnetz CH und mutmasslich auch die Daten des NADIM – wird in Grenzregionen dazu führen, dass der Nutzen eingeschränkt ist. Einige der grösseren Agglomerationen der Schweiz, in welchen Mobilitätsdaten nach unserer Auffassung in besonderem Masse Beiträge zu einer funktionierenden Mobilität leisten können, befinden sich just in Grenzräumen. Dies verringert entsprechend den Anreiz für die Lieferung / Bezug der Daten und führt zur Nutzung von alternativen Datensätzen. Eine Koordination mit den Nachbarländern erscheint hier zweckdienlich.