



# 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: Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften SATW, St. Annagasse 18, 8001 Zürich Swiss Data Alliance, Schiffbaustrasse 10, 8031 Zürich	

*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:

Daten als Infrastruktur zu bezeichnen wird aufgrund der historischen Bedeutung des Begriffs teilweise kontrovers diskutiert. Grösstenteils unbestritten hingegen ist die zentrale Bedeutung von gewissen Mobilitätsdaten für das Funktionieren des schweizerischen Mobilitätssystems. Daher ist es wichtig, dass – unabhängig davon, ob man Daten als immaterielle Infrastruktur anerkennt oder nicht – der Bund im Bereich der Bereitstellung von essenzieller Mobilitätsdaten aktiv wird und diese der gesamten Wirtschaft und Öffentlichkeit zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung stellt.

Eine Diskussion rund um dieses Thema ist aktiv anzustreben. Diese sollte zu einer schlüssigen Argumentation führen, weshalb und unter welchen Umständen Daten als Infrastruktur aufgefasst werden sollen oder ob es allenfalls sinnvoller ist, einen anderen Begriff einzuführen. Eine einheitliche, durchgängige und konsequente Verwendung der Begriffe im Anschluss daran ist entscheidend für ein besseres Verständnis und den Erfolg entsprechender Vorlagen.

## 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:

Nicht nur unterstützen, eine solche Mobilitätsdateninfrastruktur ist eine unabdingbare Voraussetzung für einen effizienteren Betrieb des bestehenden Mobilitätssystems.

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:**

Es ist wichtig, dass der Bund hier eine aktive Rolle einnimmt – analog zum Betrieb anderer Infrastrukturen wie Schiene, Strasse, etc. Die vorgeschlagene Mobilitätsinfrastruktur kann nicht durch einen kommerziellen Anbieter betrieben werden, weil dies zu einem Misstrauen seitens anderer Akteure führen würde.

**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:**

Das Vorhaben unterstützen wir vollkommen, die vorgeschlagene Basisdateninfrastruktur erachten wir als überaus zweckmässig und wichtig, um das Potential von Mobilitätsdaten besser auszuschöpfen und das bestehende Mobilitätssystem in Zukunft effizienter zu betreiben.

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:**

Wir erachten es als wichtig bezüglich der Weiterentwicklung der MODI flexibel zu bleiben und alle Möglichkeiten offen zu halten, die Bestandteile auszuweiten. Wesentliche Aspekte für diese Weiterentwicklung sind die Anbindung weiterer Bereiche wie bspw. dem Tourismus und die Sicherstellung der Interoperabilität zwischen den entsprechenden Datenräumen.

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:**

Wir sind einverstanden, dass eine Finanzierung über Nutzerbeiträge langfristig sinnvoll ist und angestrebt werden sollte. Realistisch erscheint uns dafür ein Horizont von 10+ Jahren. Diese Dauer sollte flexibel und bedarfsgerecht angepasst werden. Wichtig ist, dass keine Ungleichbehandlung zwischen privaten und bereits subventionierten öffentlichen Akteuren entsteht, die innovative Unternehmen behindern oder sogar von der Entwicklung von Angeboten abhalten könnte.

## 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:

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:

- 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:

Wichtig ist hierbei, dass die Bedürfnisse der KundInnen und AnbieterInnen ausreichend gut bekannt sind, um diese Festlegung vornehmen zu können. Das muss nahe am Geschäft erfolgen und entsprechendes Fachwissen vorhanden sein.

- 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:

Ja, vorausgesetzt, dass keine triftigen Gründe dagegensprechen, ist es zur Förderung von Innovationen eminent wichtig, dass diese offen als maschinenlesbare Daten bereitgestellt werden. Bei der Festlegung des Kerndatensatzes sollten zur Unterstützung bei der politischen Entscheidung Fachpersonen von allen relevanten Akteuren beigezogen 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:

Wir verstehen die Überlegungen hinter dem vorgeschlagenen Vorgehen, sind uns aber unsicher, wie dieses konkret und sinnvoll – ohne unverhältnismässig hohen Aufwand – in die Praxis umgesetzt werden kann.

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:

Grundsätzlich ja, jedoch würden wir – abhängig von den laufenden Erfahrungen – die Möglichkeit für eine Verlängerung der Unterstützung über die vorgeschlagenen zwei Jahre hinaus (3-5 Jahre) vorsehen.

Für den Erfolg des Vorhabens ist entscheidend, dass sich möglichst viele Anbieter der NADIM anbinden. Zwei Jahre erscheinen uns eher zu kurz dafür und entsprechende, enge Zeitangaben in das Gesetz aufzunehmen finden wir daher wenig zweckmässig und unnötig einschränkend.

- 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:

Grundsätzlich sind wir mit der Unterstützung eines à-Fonds-perdu-Beitrags einverstanden, würden jedoch auf die Angabe von maximalen Prozentzahlen verzichten. Wiederum schränkt dies unnötig ein und gerade zu Beginn ist es wichtig, zentrale Anwender einzubinden, was u.U. eine höhere Beteiligung rechtfertigen könnte.

## 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:

Auf jeden Fall, dies ist bspw. für private Anbieter aus dem Tourismus oder on demand Angebote besonders interessant.

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:  
Unserer Ansicht nach ist der Betrieb von Verkehrsnetz CH nur durch swisstopo zu gewährleisten, andere Betreiber dafür einzusetzen fänden wir nicht sinnvoll.

#### 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 Gewinnerorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz, Flexibilität) zum Betrieb der MODI einverstanden?

JA  NEIN

Bemerkungen:  
SATW und SDA sind Gründungsorganisationen des nationalen Netzwerks digitale Selbstbestimmung und begrüßen die Verankerung der genannten Grundsätze sehr.

- 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:  
Grundsätzlich ist das Prinzip der Freiwilligkeit für private Anbieter zu begrüßen. Bei der öffentlichen Hand und öffentlich subventionierten Mobilitätsanbietern würden wir hingegen davon absehen, vgl. c. Hier sehen wir eine Verweigerung der Lieferung von Mobilitätsdaten als nicht-gerechtfertigt an.

- 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:

### 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:

Der Aufbau und Betrieb der MDA ist kosten- und zeitintensiv. Es ist zentral, dass dabei den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzenden gebührend Rechnung getragen und auch die Interoperabilität zu anderen Datenräumen berücksichtigt wird. Entsprechend empfehlen wir zwingend die Gründung eines beratenden Organs unter Einbezug weiterer Interessensgruppe über den Kreis der Nutzerinnen und Nutzer hinaus.

- 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:

Die im erläuternden Bericht erwähnten geprüften Alternative finden wir nicht als geeignet an. Allenfalls sind jedoch ein public private partnership oder weitere Organisationsformen zu prüfen. Die Ergebnisse einer solchen Prüfung sind mit den entsprechenden Argumenten ausführlich und systematisch darzulegen (über den Umfang im erläuternden Bericht hinaus).

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:

- 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:

Ja, dies sollte eine zentrale Rolle der MDA sein. Beim Einbezug relevanter Akteure sollten auch Vertretungen aus Organisationen über den Mobilitätsbereich hinaus geprüft werden. Der Einbezug relevanter Akteure sollte durch Institutionalisierung eines geeigneten Organs sichergestellt werden.

- 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:

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:

Wir begrüssen es sehr, dass – gemäss erl. Bericht – mit der NADIM die Umsetzung der Prinzipien der digitalen Selbstbestimmung aktiv gefördert werden sollen.

- 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:

Grundsätzlich ja. Dies müsste aber an konkreten Beispielen betrachtet werden. Anonymisierung und Privatsphäre sollten auf jeden Fall als gesonderte Schwerpunkte behandelt werden und eine transparente Kommunikation zu diesen Themen ist unabdingbar. Für personalisierte Angebote ist eine Anonymisierung von Daten vermutlich nicht (immer) möglich.

## 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:

Reine Freiwilligkeit reicht – mit Ausnahme privater Anbieter – nicht (vgl. Frage 14). Inwiefern die Anreize für private Anbieter ausreichen, muss sich zeigen bzw. im Dialog mit entsprechenden Interessensgruppen evaluiert werden. Sollten die Anreize nicht genügen, ist für Anwendungen und Vorhaben, die einen besonderen Mehrwert für die öffentliche Hand, die Umwelt oder sonstige übergeordnete Interessen generieren, fallspezifisch zu entscheiden, ob weitere Anreize geschaffen werden sollen.

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:

Das ist – unserer Ansicht nach – der richtige Ansatz, ja.

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:

Wir gehen davon aus, dass dies als Anreiz genügt bzw. dass keine zusätzlichen Anreize gesetzt werden müssen.

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:

Unser Vorschlag wäre ein Ausweis und die Weitergabe unter gleichen Bedingungen, vgl. share alike unter creative commons ([CC BY-SA 4.0](#)).

## Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Wir wünschen Ihnen mit der Vorlage viel Erfolg und hoffen auf eine zeitnahe Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen.

Für die Akzeptanz der MDA wird die Mitwirkungsmöglichkeit insbesondere der innovativen Akteure sehr wichtig sein. Der Besetzung des Verwaltungsrats kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu. Hier müssen anerkannt kompetente Personen gewonnen werden können und nicht die Vertretung von Organisationen im Vordergrund stehen.

Bei Bedarf und nach Möglichkeit unterstützen wir die weitere Realisierung der Vorlage gerne.