

De : [Zosso Lundsgaard-Hansen Monika BAV](#)
À : [Brügger Annina BAV](#)
Cc : [Balmer Gerhard BAV](#); [Liechti Markus BAV](#); [Ochsenbein Gregor BAV](#)
Objet : WG: Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)
Date : lundi, 2 mai 2022 09:52:43
Pièces jointes : [image001.png](#)
[fedlex-data-admin-ch-eli-dl-proi-2022-2-cons_1-doc_3-de-pdf-a acr.pdf](#)
[image002.png](#)



Von: Daniel Weder <contact@daniweder.ch>

Gesendet: Montag, 2. Mai 2022 09:33

An: Zosso Lundsgaard-Hansen Monika BAV <Monika.Zosso@bav.admin.ch>; _BAV-Konsultationen <konsultationen@bav.admin.ch>

Cc: Michel Guillaume - ZHAW () <michel.guillaume@zhaw.ch>; Werder Hans <hanswerder@bluewin.ch>

Betreff: FW: Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Liebe Frau Zosso

Beiliegend finden Sie fristgerecht den ausgefüllten Fragenbogen zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) im pdf Format. Das Formular war nicht im Word Format verfügbar (oder haben wir da etwas übersehen?) und kann deshalb nicht wie gewünscht in *.doc oder *.docx zugestellt werden.

Da es nicht einfach ist die grundsätzlichen Themen im Fragebogen unterzubringen finden Sie untenstehend eine Zusammenfassung der Hauptpunkte:

1. Im ganzen Gesetz und Bericht fehlt die Anbindung der 3. Dimension (Luft → Aviation/Drohnen/Flughäfen) als systemrelevante, schweizerische Infrastruktur. Das ist erstaunlich. Wir beantragen dies überall anzupassen.
2. NADIMs Kerngeschäft sind Rohdaten. Diese basieren auf regulatorischen Vorgaben. Der Anreiz für Unternehmen ausserhalb der regulatorischen Vorgaben ist der Zugriff auf die Rohdaten der anderen Anbieter.
3. Integration der Rohdaten (z.B. über Applikationen) soll hauptsächlich durch die Datenbezüger erfolgen. Die MDA soll KEINE Mobilitäts-Applikationen/Produkte entwickeln.
4. Focus von NADIM soll das Schweizerische Mobilitätsmanagement und die Innovationsförderung sein. Betreffend "open data" - wird eine smarte Regulation empfohlen um rein kommerzielle Nutzung zu limitieren (bzw. zu entgelten) → «Tec Giganten»!

Zudem empfehlen wir die Bezeichnung der Mobilitätsdatenanstalt (MDA) zu überdenken, da dies die Rolle der MDA nicht reflektiert.

Bitte lassen Sie uns wissen falls Sie weitere Informationen benötigen.

Herzlichen Dank

ACR Switzerland

E-mail: contact@daniweder.ch

Mobile: +41 (0)79 405 45 66

www.acr-switzerland.ch



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
<p>Absender:</p> <p>ACR Aviation Capacity Resources Switzerland AG Untermüli 9 6300 Zug</p>	

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

Fragebogen war nur in PDF verfügbar auf https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2022/2/cons_1

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: Es handelt sich um die vierte systemrelevante Infrastruktur. Neben Schiene und Strasse gehören Aviatik/Drohnen/Flughäfen zu den systemrelevanten Infrastrukturen der Schweiz!

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:

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:

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:

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:

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

X

☐ NEIN

Bemerkungen: Es sollen die Entwicklungen über die nächsten Jahre zu diesem Thema abgewartet werden und nach einer Frist definitiv darüber entschieden 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:

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:

- 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

☒ X

☐ NEIN

Bemerkungen:

Limitiert open - eine smarte Regulation wird empfohlen um rein kommerzielle Nutzung zu limitieren (bzw. zu entgelten - Tec Giganten!).
Focus von NADIM: Schweizerisches Mobilitätsmanagement und Innovationsförderung.

- 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: [Beinhaltet auch Daten der 3. Dimension \(Luft bzw. Referenz Daten in der Luft\)](#)

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: [siehe 11](#)

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: [Für die 3. Dimension skyguide](#)

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:

- 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 ☒ X ☐ NEIN

Bemerkungen: [Braucht für 3. Dimension \(Luft\) teilweise Verpflichtung \(z.B. Drohnen\)](#)

- 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:
siehe oben 14b

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:

- 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:

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:

- 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: Technischer und fachlicher Support JA. Integration der Daten soll hauptsächlich durch die Datenbezüger erfolgen. Die MDA soll KEINE Mobilitäts-Applikationen entwickeln.

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:

- 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: **NADIMs Kerngeschäft sind Rohdaten. Diese basieren auf regulatorischen Vorgaben. Der Anreiz für Unternehmen ausserhalb der regulatorischen Vorgaben ist der Zugriff auf die Rohdaten der anderen Anbieter.**

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: **siehe 21**

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:

Hauptpunkte

1. Im ganzen Gesetz und Bericht fehlt die Anbindung der 3. Dimension (Luft - Aviation/Drohnen/Flughäfen) als systemrelevante, schweizerische Infrastruktur. Das ist erstaunlich. Wir beantragen dies überall anzupassen.
2. NADIMs Kerngeschäft sind Rohdaten. Diese basieren auf regulatorischen Vorgaben. Der Anreiz für Unternehmen ausserhalb der regulatorischen Vorgaben ist der Zugriff auf die Rohdaten der anderen Anbieter.
3. Integration der Rohdaten über Applikationen soll hauptsächlich durch die Datenbezüger erfolgen. Die MDA soll KEINE Mobilitäts-Applikationen entwickeln.
4. Focus von NADIM: Schweizerisches Mobilitätsmanagement und Innovationsförderung. "Open data" - eine smarte Regulation wird empfohlen um rein kommerzielle Nutzung zu limitieren (bzw. zu entgelten) - Tec Giganten!



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronische Eingabe: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 03. Mai 2022 / FP

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Generelle Feststellungen:

Ganz generell unterstützt der ACS die Bemühungen und damit die Ziel- und Stossrichtung des neuen Gesetzes, das zu einem effizienteren und nachhaltigen Gesamtverkehrssystem beitragen und mit Hilfe von Mobilitätsdaten die Nutzung unserer Verkehrsinfrastrukturen und der Angebote des öffentlichen Verkehrs optimieren soll. Aus unserer Sicht sind neue und innovative Lösungsansätze zu begrüßen, die gewährleisten, dass die multimodale Mobilität den geänderten Kundenbedürfnissen zukünftig gerecht werden kann.

An dieser Stelle möchten wir aber an das erste diesbezügliche Projekt erinnern, welches 2018 in die Vernehmlassung geschickt wurde und das auch darauf abzielte, den Billettverkauf für den öffentlichen Verkehr zu liberalisieren. Der ACS bedauert, dass der Bundesrat entschieden hat, das Projekt aus dem Jahr 2018 ad acta zu legen und ein von Grund auf neues Projekt zu starten, das grob gesagt lediglich darauf abzielt, Mobilitätsdaten zu sammeln und privaten Nutzern zur Verfügung zu stellen. Für uns stellt sich hier die Frage, ob dies wirklich eine Aufgabe des Bundes sein soll.



Aufgrund der Ausführungen im Gesetzesentwurf, hegt der ACS grosse Bedenken, dass die geplante, unabhängige Organisation zur Bewirtschaftung dieser Plattform (Mobilitätsdatenanstalt) überdimensioniert und sehr teuer wird. Dies lehnen wir kategorisch ab, da die Schaffung eines grossen Verwaltungsapparates, der zudem schnell unkontrollierbar werden könnte, für uns nicht in Frage kommt.

Unsere Forderungen

- Die Definition der Mobilitätsdaten muss möglichst eng gefasst sowie auf Geo- und Betriebsdaten beschränkt werden.
- Der Austausch von Vertriebsdaten sollte privaten Plattformen vorbehalten sein. Aus unserer Sicht sind diese für die im erläuternden Bericht definierten Zielsetzungen nicht notwendig.
- Die angedachte Dateninfrastruktur darf zu keiner Diskriminierung von Verkehrsunternehmen führen, sie muss die Wettbewerbs- und Wirtschaftsfreiheit garantieren.
- Es muss sichergestellt werden, dass einzelne Verkehrsträger nicht auf Kosten anderer Verkehrsträger ausgebaut oder privilegiert werden.
- Bei der geplanten Dateninfrastruktur soll eine internationale Harmonisierung angestrebt werden, da die Bedürfnisse der Kunden an die Mobilität international ausgerichtet sind.
- Die Organisation zur Entwicklung und Bewirtschaftung der Plattform muss schlank und effizient gehalten werden, so dass die Belastung der Steuerzahlenden möglichst tief gehalten werden kann.

Den ausgefüllten Fragebogen senden wir wie gewünscht separat an die angegebene E-Mailadresse. Erlauben Sie uns an dieser Stelle noch eine generelle Feststellung den Fragebogen betreffend: Wenn gewünscht wird, dass der beantwortete Fragebogen im Word-Format eingereicht werden soll, sollte dieser auch im entsprechenden Format zur Verfügung gestellt werden und nicht ausschliesslich im PDF-Format.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch: Automobil Club der Schweiz ACS

<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 checked="" 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: Automobil Club der Schweiz ACS Wasserwerksgasse 39 3000 Bern 13	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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: Der Bund sollte sich vor allem für eine Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen einsetzen. Es ist darauf zu achten, dass nur die allernötigsten Daten gesammelt werden. Ebenfalls sollten diese im Voraus genau definiert werden.

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:
Es müssten aber sämtliche Verkehrsträger miteingebunden werden. Auch zum Beispiel die Luftfahrt.

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:

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:

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:

Vorgängig sollte aber geklärt werden, um welche Daten es sich genau handelt.

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:

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:

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:

- 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:

So lange nicht definiert ist, was für Daten diese Kerndaten genau umfassen sollen, können wir eine freie Weiterverwendung als Open Data, ohne Einverständnis der Datenurheber, nicht zustimmen.

- 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:

Aus Sicht des ACS sollte diese finanzielle Unterstützung auf 10 Jahre ausgedehnt werden, um die Integration eines Maximums an Akteuren und Angeboten, auch solche, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht existieren, zu erleichtern.

- 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:

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:

- 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:

- 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: Wir hegen die Befürchtung, dass mit der Mobilitätsdatenanstalt ein überdimensionierter und teuer Verwaltungsapparat aufgebaut wird, der einerseits schwer zu kontrollieren sein wird und zweitens für diesen Zweck in keinem Fall gerechtfertigt werden kann.

- 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: In einer ersten Phase wäre es sinnvoll die Verwaltung dem BAF anzuvertrauen (mit Unterstützung durch externe Mandate). Dadurch könnte die Bundesverwaltung vom Wettbewerb unter den und der Erfahrung von privaten Dienstleistern profitieren und so die Kosten reduzieren. Gleichzeitig würde sie die volle Kontrolle über die Entwicklung der Plattform behalten.

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:

Hier gilt es zu beachten, dass diese Aufgabenliste nicht auf konkreten Erfahrungen basiert. Deshalb scheint sie uns zu wenig gut abgestützt als dass sie in einem Gesetz verankert werden sollte.

- 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:

Dies könnte durch externe Mandate, unter der Leitung des BAF, sichergestellt werden, so dass keine eigene Organisation dafür geschaffen werden müsste.

- 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?

X JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- 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: Dies können wir nicht beurteilen.

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: Dies können wir nicht beurteilen.

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:

Ergänzende Fragen

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

Bemerkungen:

Bitte entnehmen Sie diese unserem Begleitschreiben. Vielen Dank!

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3. Mai 2022

**Stellungnahme AEROSUISSE zur Vernehmlassung Gesetz über die
Mobilitätsdateninfrastruktur**

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE dankt für die Einladung zum Vernehmlassungsverfahren und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die AEROSUISSE unterstützt die Anstrengungen, um mit Hilfe von Mobilitätsdaten die Verkehrsinfrastrukturen und die Angebote des öffentlichen Verkehrs optimal zu nutzen und diese Daten auch grenzüberschreitend nutzbar zu machen. Nicht nachvollziehbar ist für die AEROSUISSE, dass sich diese Verbesserung des Informationsflusses für die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, Infrastrukturbetreibern und Kunden in einer ersten Phase auf Strasse und Schiene beschränkt. Aus diesem Grund haben wir darauf verzichtet, den Fragebogen zur Vernehmlassung auszufüllen.

Die AEROSUISSE fordert, dass die Luftfahrt jetzt, und nicht wie im erläuternden Bericht erwähnt evtl. später, in die vorgeschlagene Mobilitätsdateninfrastruktur integriert wird.

Eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger Schiene und Flugzeug mit Hilfe der Mobilitätsdateninfrastruktur hat das Potenzial, das Reisen effizienter und klimafreundlicher zu gestalten. Mittel- und Langstreckenflüge sind Teil eines integralen Mobilitätsangebots und des öffentlichen Verkehrssystems in der Schweiz. Hinzu kommen Projekte im Aufbau für lokale/regionale Mobilitätsangebote mit elektrischen Kleinflugzeugen (<20 Plätze), die in der topografisch anspruchsvollen Schweiz durchaus komplementär zum Einsatz kommen könnten.

Nebst der Forderung, dass multimodale Mobilität zwingend auch die Luftfahrt umfassen muss, muss der zentralen, staatlichen Dateninfrastruktur im Sinne der nachfolgenden Punkte Grenzen gesetzt werden:

- Die Definition der Mobilitätsdaten muss möglichst eng gefasst werden und auf Geo- und Betriebsdaten beschränkt werden. Namentlich soll der Austausch von Vertriebsdaten privaten Plattformen vorbehalten sein, da dies insbesondere für private Mobilitätsanbieter wettbewerbsrelevante Daten darstellen. Diese sollen nicht Teil einer staatlichen Lösung sein und sind für die im erläuternden Bericht definierten Zielsetzungen auch nicht notwendig.

- Die angedachte Dateninfrastruktur darf zu keiner Diskriminierung von Verkehrsunternehmen führen, sie muss die Wettbewerbs- und Wirtschaftsfreiheit garantieren.
- Schliesslich soll der Bund auch angehalten werden, bei der geplanten Dateninfrastruktur eine internationale Harmonisierung anzustreben, denn die heutige Mobilität und das Bedürfnis der Kunden ist international ausgerichtet.

Mit diesen Einschränkungen sollen die Aufwände/Kosten der (privaten) Unternehmen begrenzt werden und es soll sichergestellt werden, dass nicht bestimmte Verkehrsträger, z.B. der Schienenverkehr, auf Kosten anderer Verkehrsträger ausgebaut oder privilegiert werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen

/ Stellungnahme

Vernehmlassung: Mobilitätsdateninfrastruktur

27. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum titelerwähnten Gesetzesentwurf.

AlgorithmWatch Schweiz ist eine zivilgesellschaftliche Organisation, die sich mit den Auswirkungen des Einsatzes von algorithmischen Entscheidungssystemen auf Mensch und Gesellschaft befasst. Ein beachtlicher Teil von algorithmischen Entscheidungssystemen ist datenbasiert und entsprechend ist die Befassung mit dem Thema der Datenräume und -infrastrukturen für uns als Organisation zentral.

AlgorithmWatch Schweiz nimmt zum vorgeschlagenen Gesetz wie im beiliegenden Dokument ausgeführt Stellung, wobei wir uns auf die für unsere Organisation zentralen Aspekte beschränken. Im Folgenden möchten wir zusätzlich auf zwei generelle Aspekte eingehen, die uns bei der Gestaltung von Datenräumen und Dateninfrastrukturen zentral erscheinen.


Als Erstes ist wichtig zu betonen, dass es bei der Thematik nicht nur wesentlich ist, wie Daten erfasst, gespeichert und zur Verfügung gestellt werden, sondern auch, wie sie bearbeitet werden. Die Bearbeitung von Daten durch algorithmische Systeme kann Risiken mit sich bringen, die bereits bei der Frage der zugrundeliegenden Dateninfrastruktur mitgedacht werden müssen. **Das heisst, die Gestaltung von Rahmenbedingungen für Datenräume einerseits und für die algorithmische Datenbearbeitung andererseits müssen ganzheitlich angegangen werden.**

Zweitens ist es gerade bei Dateninfrastrukturen an der Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Sektor, die zudem nicht nur einen wesentlichen Einfluss auf Einzelpersonen, sondern auch auf Aspekte der Gesellschaftsorganisation haben, wesentlich, die Perspektive der Betroffenen einzubeziehen. Bei der Mobilität handelt es sich um eine zentrale Infrastruktur, die letztendlich so gestaltet werden soll, dass sie den Interessen der Bevölkerung dient. **Die Zivilgesellschaft übt als Vertreterin der Bevölkerung hier eine zentrale Funktion aus und sollte in der Erarbeitung auch entsprechend mitwirken.**

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anmerkungen.



Dr. Anna Mätzener
Managing Director



Dr. Angela Müller
Head of Policy & Advocacy



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: Zivilgesellschaft
Absender: <i>AlgorithmWatch Schweiz, Spindelstrasse 2, CH-8041 Zürich, Schweiz</i>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Ja. Es ist zentral, Monopolstellungen von privaten Anbieter:innen für die Nutzung von Mobilitätsdaten zu vermeiden und staatliche Akteure gegenüber privaten Akteuren nicht zu benachteiligen – insbesondere, da wesentliche Mobilitätsinfrastrukturen von staatlicher Seite bereitgestellt werden. Die öffentliche Hand hat im Bereich Mobilität eine Aufsichtsfunktion, für deren Ausüben die Voraussetzungen gegeben sein müssen. Vor diesem Hintergrund ist eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur angezeigt.

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:

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:

Gleichzeitig sollte eine Mobilitätsdateninfrastruktur nicht nur der Erfüllung von Aufgaben im Mobilitätsbereich dienen, sondern ganzheitlich auch andere Aufgaben und Ziele im Blick haben, etwa im Klimabereich sowie hinsichtlich der Sicherung von Grundrechten und Gemeinwohl.

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:

Siehe Bemerkung unter Frage 1. Zur verlässlichen und diskriminierungsfreien Bereitstellung gehört zudem auch die sichere und datenschutzkonforme Speicherung.

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:

Zu den Zielen von MODI, vgl. Bemerkungen zu Frage 3. Die Mobilitätsdateninfrastruktur soll ebenfalls dazu genutzt werden, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten und u.a. klimapolitische Ziele zu erreichen. Letztendlich soll die Mobilität als zentrale Infrastruktur so gestaltet sein, dass dies den ganzheitlichen Interessen der Bevölkerung dient. Entsprechend ist der Einbezug der Betroffenen, d.h. in diesem Falle der Bevölkerung, bei der Gestaltung der Mobilitätsdateninfrastruktur zentral. Die Zivilgesellschaft nimmt als Vertreterin der Interessen der Bevölkerung hier eine wichtige Funktion ein und sollte entsprechend einbezogen werden.

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 konzentrieren uns in dieser Stellungnahme auf jene Aspekte, die für uns als Organisation zentral sind. Hier und im Folgenden verzichten wir deshalb auf die Beantwortung von Fragen, zu denen wir keine wesentliche Expertise haben (gilt sinngemäss für weitere Fragen).

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:

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:

Dabei sind Grundsätze wie Datenschutz, Nachhaltigkeit und Transparenz zu berücksichtigen.

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:

- 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:

- 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:

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:

Weitere Anforderungen und Grundsätze sind soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit, Nicht-Diskriminierung (sowohl von Personen als auch von Regionen) und der Schutz der Privatsphäre (inkl. Datenschutz).

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Auch Mobilitätsdaten, die nicht unter eine enge Auslegung des Begriffs der "Personendaten" fallen, können Rückschlüsse auf Personen und deren Identität zulassen.

Die entsprechenden Anforderungen des DSG sollten somit auf alle Daten angewendet werden, die einen relevanten Personenbezug aufweisen. Sorgfältig zu prüfen ist zudem, wie gewährleistet werden kann, dass betreffende Personen die Kontrolle über ihre Daten ausüben können, beispielsweise also wo ihre Einwilligung notwendig ist und wie diese sinnvoll gewährt werden kann.

- 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:

Nebst den Datenlieferant:innen hat auch die MDA hier eine wichtige Funktion. Die MDA hat (i) sicherzustellen, dass dafür die Voraussetzungen vorhanden sind und ii) zu überprüfen, dass die Datenlieferant:innen diese Aufgabe wahrnehmen. Zu beachten ist zudem, dass auch anonymisierte Daten Rückschlüsse auf Personen zulassen können.

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:

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:

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:

Als Erstes ist wichtig zu betonen, dass es bei der Thematik nicht nur wesentlich ist, wie Daten erfasst, gespeichert und zur Verfügung gestellt werden, sondern auch, wie sie bearbeitet werden. Die Bearbeitung von Daten durch algorithmische Systeme kann Risiken mit sich bringen, die bereits bei der Frage der zugrundeliegenden Dateninfrastruktur mitgedacht werden müssen. Das heisst, die Gestaltung von Rahmenbedingungen für Datenräume einerseits und für die algorithmische Datenbearbeitung andererseits müssen ganzheitlich angegangen werden.

Zweitens ist es gerade bei Dateninfrastrukturen an der Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Sektor, die zudem nicht nur einen wesentlichen Einfluss auf Einzelpersonen, sondern auch auf Aspekte der Gesellschaftsorganisation haben, wesentlich, die Perspektive der Betroffenen einzubeziehen. Bei der Mobilität handelt es sich um eine zentrale Infrastruktur, die letztendlich so gestaltet werden soll, dass sie den Interessen der Bevölkerung dient. Die Zivilgesellschaft übt als Vertreterin der Bevölkerung hier eine zentrale Funktion aus und sollte in der Erarbeitung auch entsprechend mitwirken.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 03. Mai 2021

**Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur:
Stellungnahme der Alliance SwissPass**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. Februar 2022 haben Sie bekanntgegeben, dass der Bundesrat ein Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) in die Vernehmlassung schickt. Die Alliance SwissPass hat diese Mitteilung mit grossem Interesse zur Kenntnis genommen. Wir begrüssen den Schritt des Bundes, die gemeinsame Vernetzung und Nutzung von Mobilitätsdaten zu fördern und auf staatlicher Ebene die dafür notwendige Infrastruktur aufzubauen. Die Erhebung, der Austausch und die Nutzung von Daten innerhalb der verschiedenen Mobilitätsanbietenden bildet die Grundlage, um Multimodalität zu fördern, die Transformation der Mobilität Richtung «Mobility as a service» voranzutreiben und den Modalsplit zugunsten von klimafreundlichen Transportmitteln zu beeinflussen. Leider macht das grosse Gewicht, das die Mobilitätsdatenanstalt (MDA) in der Vernehmlassung einnimmt, das an sich sehr begrüssenswerte Vorhaben kritisch.

Ergänzend zu unseren Antworten und Bemerkungen im vom Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Verfügung gestellten Fragebogen möchten wir explizit auf folgende Punkte aufmerksam machen:

Wir erwarten, dass die NaDIM gemäss ihrer ursprünglichen Idee und Konzeption als Schnittstelle für den Datenaustausch zwischen Mobilitätsanbietern aufgebaut wird.

Die Alliance SwissPass hat bereits Ende 2020 ein Positionspapier zu NaDIM veröffentlicht und darin betont, dass die NaDIM als Schnittstelle oder «Steckerleiste» für den Austausch von Mobilitätsdaten «so schlank wie möglich, sprich mit minimalen Services» aufgebaut wird. Es braucht eine klare Abgrenzung zwischen NaDIM und (Vertriebs-)Plattformen. NaDIM muss sich im Bereich Services auf jene Grundservices beschränken, bei denen Wettbewerb und Innovation gegenüber den Effizienzvorteilen einer zentralen und einheitlichen Lösung weniger stark gewichtet werden (siehe Kapitel 2.2.3).

Die Governance rund um die NaDIM muss an den konkreten Endprodukten ausgerichtet sein.

Im Bewusstsein, dass der gesetzliche Spielraum bei der Ausgestaltung der Governance auf Behörden-ebene begrenzt ist, erwarten wir trotzdem, dass die Governance rund um die NaDIM an den konkreten Endprodukten ausgerichtet wird. Gegebenenfalls ist zu Beginn auf die Schaffung einer Anstalt zu verzichten. Der Ansatz und die Finanzierung scheinen angesichts der aufgeführten 45 Vollzeitstellen sowie der Projektkosten von bis zu 320 Mio. Franken bis 2035 (gemäss Kapitel 6.1.2.4 des erläuternden

Berichts) allein für den NaDIM-Teil der Mobilitätsdatenanstalt in der aktuellen Situation zudem überdimensioniert. Schliesslich werden perspektivisch auch in anderen Bereichen/Branchen Datenaustauschplattformen aktuell. Es dürfte kaum das Ziel sein, für jeden Datenraum eine neue Anstalt zu schaffen. Zur Entwicklung der NaDIM braucht es ein Vorgehen, das marktnahe Lösungen erlaubt und entsprechend agil, fortlaufend entwickelt wird. Die direktbetroffenen Nutzer sollen deshalb die Hauptrolle bei der Etablierung und Weiterentwicklung dieser offenen Schnittstelle für die Mobilität spielen. Die Alliance SwissPass ist gerne bereit, bei der Prozessentwicklung aktiv mitzuwirken.

Der Vertrieb von Fahrausweisen an Endkundinnen und -kunden ist nicht Aufgabe des Bundes und muss innerhalb der MODI klar abgegrenzt werden.

An verschiedenen Stellen im Gesetz (beispielsweise Artikel 14 + 15) und im erläuternden Bericht (beispielsweise Kapitel 4.1.3.2.3, 4.1.6.4 oder 4.1.8.2.2 Teil «Vertriebsintegration bei Bedarf») wird die Möglichkeit angedeutet, dass innerhalb der Mobilitätsdateninfrastruktur respektive der Nationalen Dateninfrastruktur Mobilität (NaDIM) Vertriebsfunktionalitäten entwickelt werden könnten. Die Alliance SwissPass vertritt klar den Standpunkt, dass der Vertrieb von Mobilitätsangeboten keine staatliche Aufgabe sein darf. Einleitend ist dies auch auf Seite 3 des erläuternden Berichts des BAV festgehalten: «Die MODI ist kein Angebot, das sich direkt an die Endkundinnen und -kunden richtet.» Wir erwarten daher, dass die Begriffe weiterführender «Dienste» und «Dienstleistungen» geschärft werden und dabei die Bereitstellung von Vertriebsfunktionalitäten ausgeschlossen respektive klar abgegrenzt wird.

Leider war es nicht möglich, diesen grundsätzlichen Vorbehalt im Fragebogen anzubringen, da die Thematik der weiterführenden Dienstleistungen darin nicht aufgenommen wird.

Am Prinzip der Freiwilligkeit sowie der Gleichbehandlung von öffentlichen und privaten Mobilitätsanbietern bei der Lieferung von Daten muss uneingeschränkt festgehalten werden.

In ihrem Positionspapier betonte die Alliance SwissPass bereits, dass die Reziprozität von Rechten und Pflichten aller Akteure sicherzustellen ist. «Insbesondere dürfen öV-Akteure gegenüber Nicht-öV-Akteuren nicht benachteiligt werden durch einseitige Auflagen und Pflichten» (Kapitel 2.2.4). Diese Gefahr besteht insbesondere durch die unterschiedlichen Einflussmöglichkeiten, welche staatliche Institutionen bei öffentlichen und privaten Mobilitätsanbietern haben. Zudem muss die Freiwilligkeit – wie sie im erläuternden Bericht unter Kapitel 4.1.5.1 explizit festgehalten ist – jederzeit gewahrt werden. Entsprechend ist Artikel 9 des Gesetzesentwurf zum Betrieb der MODI mit dem Punkt der Freiwilligkeit zu ergänzen. Falls eine Einlieferungspflicht in Erwägungen gezogen wird, müsste sie in jedem Fall für alle Nutzenden gleichermassen gelten und an die Nachfrage gekoppelt sein.

Der Lieferumfang der Kerndaten muss im MODIG abschliessend und klar definiert sein.

Der Umfang der «Kerndaten» ist im Gesetzesentwurf unter Artikel 6 unklar formuliert. Der Rahmen dieser zwingend einzuliefernden Daten muss klar und abschliessend definiert werden. Personendaten müssen davon ausgenommen werden. Die vorhandene Formulierung inklusive der in Artikel 13 definierten Kompetenz für die Mobilitätsdatenanstalt, die Kerndaten nach eigenem Ermessen festzulegen, kann zu bedeutenden Interessenkonflikten führen.

Im Sinne der Ausführungen in Kapitel 4.1.8.6.1 des erläuternden Berichts ist dieser Punkt deutlich zu konkretisieren. Zielführender wäre zudem, dies auf Verordnungsstufe zu regeln, um eine einfache Anpassung und damit die notwendige Agilität zu gewährleisten. Dabei sind bestehende gesetzliche Grundlagen – beispielsweise zu «Open Data» – zu berücksichtigen.

Es müssen keine Personendaten zwischen Datenlieferant und der NaDIM ausgetauscht werden.

Der Austausch von Personendaten ist Aufgabe der Datenlieferanten und Datenverarbeitenden. Diese können Daten bei Bedarf über die NaDIM als standardisierte Schnittstelle untereinander austauschen.

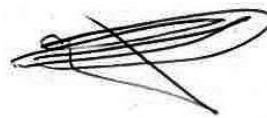
Da innerhalb der MODI keine Vertriebsfunktionalitäten etabliert werden, müssen darin keine Personendaten gespeichert werden. Entsprechend ist es auch nicht zwingend, innerhalb der MODI prospektive Regelungen bezüglich der möglichen zukünftigen Nutzung von Personendaten und der Anwendung des Datenschutzes aufzustellen.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum geplanten Gesetz Stellung zu nehmen. In Erwartung, dass unsere Anregungen in den weiteren Arbeiten adäquat berücksichtigt werden, sind wir gespannt auf die konkrete Ausgestaltung des Gesetzes und sind überzeugt, dass damit ein wichtiger Schritt in Richtung Mobilität der Zukunft gemacht werden kann.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read "René Schmied".

René Schmied
Präsident Strategierat
Alliance SwissPass

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Helmut Eichhorn".

Helmut Eichhorn
Geschäftsführer
Alliance SwissPass

Beilagen

Fragebogen zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)



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 checked="" 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
<p>Absender: Alliance SwissPass Länggassstrasse 7 3012 Bern</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

Nur das reine Vorhandensein der Daten bedeutet nicht automatisch eine gute Nutzung. Wichtig ist primär eine einfache, zielführende Verwendbarkeit. Es werden sich wahrscheinlich nur grössere Gemeinden und Städte mit den Daten beschäftigen.

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:

Ein einfacher Zugang zu Mobilitätsdaten, die von allen gleichermassen genutzt werden können, ist durch eine staatliche Stelle besser umsetzbar als durch einen privaten Anbieter. Die Datenqualität und -integrität (besonders der Kerndaten) soll durch den Bund für die Mobilitätsdaten auf der Plattform sichergestellt werden.

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:

Ja, aber die Bereitstellung der Mobilitätsangebote für die Endkundinnen und -kunden ist nicht Aufgabe des Bundes und muss klar abgegrenzt sein. Der Bund soll die Infrastruktur bereitstellen, die Services und Angebote werden von den Nutzenden erstellt, die sich an die Infrastruktur anschliessen.

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:

Was sind zusätzliche Bestandteile? Der Umfang der «Kerndaten» und auch mögliche Entwicklungen müssen näher definiert werden. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf werden viele Eventualitäten abgedeckt, was einen sehr grossen Spielraum für die Weiterentwicklung der Mobilitätsdatenanstalt (MDA) und auch der NaDIM zulässt. Dies scheint für die Erstellung und für das Betreiben einer Infrastruktur überdimensioniert. Auf jeden Fall sollte die zur Verfügung gestellte Dateninfrastruktur die Erweiterung mit Daten jeglicher Art ermöglichen können.

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:

Wenn Dateninfrastruktur als systemrelevante Infrastruktur neben Schiene und Strasse definiert wird, muss die Finanzierung analog erfolgen, sprich ebenfalls mittels eines Finanzierungsfonds wie zum Beispiel «FABI».

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 Services sind noch nicht weiter definiert. Die Alliance SwissPass ist der Meinung, dass die NaDIM im Bereich Services auf jene Grundservices beschränkt werden soll, bei

denen Wettbewerb und Innovation gegenüber den Effizienzvorteilen einer zentralen und einheitlichen Lösung weniger stark gewichtet werden.

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:

Der Lieferumfang der Kerndaten muss abschliessend definiert sein. Es dürfen keine Unklarheiten bezüglich der Inhalte vorhanden sein. Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen klar über die zu liefernden Daten informiert sein und dieses Datenset muss für alle gleich aussehen. Dies ist gegebenenfalls auf Verordnungsstufe zu regeln, um eine einfache Anpassung und damit die notwendige Agilität zu gewährleisten.

- 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:

Eine individuelle Festlegung des Lieferumfangs lehnen wir ab. Hier muss in jedem Fall das Prinzip der Reziprozität gelten. Die Kerndaten müssen gemeinsam mit den Datenlieferanten definiert werden.

- 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:

- 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:

Kerndaten sollen nur Daten beinhalten, die mit vertretbarem Aufwand zugänglich gemacht werden können. Zudem würde dies Punkt 9a teilweise widersprechen, da dies kein diskriminierungsfreier Zugang zu NaDIM ermöglichen würde.

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:

Im Sinne einer Anschubfinanzierung ist dies zielführend. Zwei Jahre sind jedoch ein vergleichsweise kurzer Zeitraum. Die Finanzierung müsste sämtliche Kosten einer Anbindung umfassen, nicht nur die technischen Aspekte.

- 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:

Diese Frage ist nicht mit Ja oder Nein beantwortbar. Die Notwendigkeit wird von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich sein und bedarf zudem einer eingehenden Prüfung. Zudem wirken die 40 Prozent als willkürliche Annahme.

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:

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:

- 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:

Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen bei staatlichen und privaten Anbietern darf es nicht zu einem einseitigen Zwang für staatlich subventionierte Mobilitätsanbieter kommen. Gleichzeitig sollten die bei einer Teilnahme einzuliefernden Kerndaten verpflichtend sein.

Falls eine Einlieferungspflicht in Erwägungen gezogen wird, müsste sie in jedem Fall für alle Nutzenden gleichermassen gelten und an die Nachfrage gekoppelt sein.

- 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:

Unabhängig der einliefernden Stellen muss am Prinzip der Freiwilligkeit festgehalten, die Gleichbehandlung in jedem Fall sichergestellt und bestehende gesetzliche Grundlagen (Open Data) berücksichtigt werden. Open Government Data ist weiter zu fördern.

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:

Im Bewusstsein, dass der gesetzliche Spielraum bei der Ausgestaltung der Governance auf Behördenebene begrenzt ist, erwarten wir trotzdem, dass die Governance rund um die NaDIM an den konkreten Endprodukten ausgerichtet wird. Gegebenenfalls ist zu Beginn auf die Schaffung einer Anstalt zu verzichten. Der Ansatz und die Finanzierung scheinen angesichts der aufgeführten 45 Vollzeitstellen sowie der Projektkosten von bis zu 320 Mio. Franken bis 2035 (gemäss Kapitel 6.1.2.4 des erläuternden Berichts) allein für den NaDIM-Teil der Mobilitätsdatenanstalt in der aktuellen Situation zudem überdimensioniert. Schliesslich werden perspektivisch auch in anderen Bereichen/Branchen Datenaustauschplattformen aktuell. Es dürfte kaum das Ziel sein, für jeden Datenraum eine neue Anstalt zu schaffen.

Das grosse Gewicht, das der MDA in der Vernehmlassung und im Gesetzesentwurf eingeräumt wird, macht das an sich sehr begrüssenswerte Vorhaben der MODI unnötig kritisch.

- 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:

Zur Entwicklung der NaDIM braucht es ein Vorgehen, das marktnahe Lösungen erlaubt und entsprechend agil, fortlaufend entwickelt wird. Die direktbetroffenen Mobilitätsanbieter und -vermittler sollen deshalb die Hauptrolle bei der Etablierung und Weiterentwicklung dieser offenen Schnittstelle für die Mobilität spielen. Der Mobilitätssektor sollte sich auf einen Standard mit klaren und fairen Regeln einigen. In der Folge kann dieser Standard iterativ weiterentwickelt und mit Pilotprojekten getestet werden. Die Alliance SwissPass ist gerne bereit, bei der Prozessentwicklung aktiv mitzuwirken.

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:

Es soll darauf geachtet werden, dass international eingesetzte Standards verwendet 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:

Die Beratung respektive Expertise muss sich auf die technische und fachliche Unterstützung gemäss Art 13 Abs. 2 in Bezug auf die NaDIM beschränken.

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:

Es sollten keine Personendaten ausgetauscht werden. Dies ist Aufgabe der Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenverarbeitenden.

- 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:

Die Daten sollten jedoch nicht eingeliefert werden, sondern bloss über eine standardisierte Schnittstelle zwischen den Datennutzenden ausgetauscht werden können.

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:

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:

Was heisst «nachhaltige Harmonisierung»? Frage nicht verstanden.

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:

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:

AMAG, Alte Steinhauserstrasse 12, 6330 Cham

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Energie, Verkehr und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: konsultationen@bav.admin

Datum Cham, 3. Mai 2022

Betreff Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Stellungnahme der AMAG Group AG

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Group Communication

AMAG Group AG
Group Communication
Dino Graf
Alte Steinhauserstrasse 12
6330 Cham
Telefon +41 44 269 53 00

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Die AMAG begrüsst im Grundsatz das Vorhaben, durch die Vernetzung der Akteure und die Vernetzung der Mobilitätsdaten die multimodale Mobilität zu fördern.

Der Aufbau einer Datenvernetzungsinfrastruktur mit den Hauptbestandteile Verkehrsnetz CH und NADIM wird seitens der AMAG als geeignetes Mittel zur Erreichung der Ziele gesehen.

Die für den Betrieb vorgesehene Mobilitätsdatenanstalt (MDA) sieht die AMAG als zweckführend. Gleichzeitig soll darauf geachtet werden, dass sich diese Mobilitätsdatenanstalt in ihrer Entwicklung an der Geschwindigkeit des Marktes orientiert und die entscheidenden Gremien (GL und VR) mindestens paritätisch aus Verwaltung und Markt zusammengestellt werden und ihrer Aufgabe darauf konzentriert sind, allfällige Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Aktuell fokussiert MODI auf Verfügbarkeitsdaten und Vertriebsinformationen. Die AMAG weist darauf hin, dass insbesondere der Zugang zu Vertriebsfunktionen (beispielsweise im öffentlichen Verkehr) essenziell für die Entwicklung von Geschäftsmodellen mit multimodaler Mobilität sind. Diese tiefere Integration soll vom BAV weitergetrieben werden.

Die AMAG würde es sehr begrüßen, eine Verpflichtung zur Dateneinlieferung von subventionierten und konzessionierten Mobilitätsunternehmen sowie die Öffnung und Integration für Vertriebsfunktionalitäten mit MODI im Sinne einer einfacheren Ermöglichung und Verbreitung von multimodalen Angeboten voranzutreiben.

Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie im Anhang.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

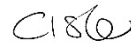
Freundliche Grüsse



Helmut Ruhl
Chief Executive Officer



Dino Graf
Leiter Group Communication



Claudia Isler
Public Affairs & CSR
Manager



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 checked="" type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: AMAG Group AG AMAG Group Communication Dino Graf, Leiter Group Communication Alte Steinhauserstrasse 12 6330 Cham	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Das Vorhaben wird grundsätzlich seitens der AMAG begrüsst - viele konkrete Umsetzungsfragen scheinen noch offen bzw. zu klären. Impulse und Potenziale für Shared Mobility / MaaS sind möglichst gut auszuschöpfen sowie unter Berücksichtigung schnell wechselnder Marktkräfte zu realisieren.

Generelle Gültigkeit für alle Mobilitätsträger soll gewährleistet werden und mögliche Wettbewerbsverzerrung zwischen Lieferanten und «Trittbrettfahrern» sind durch geeignete Massnahmen zu vermeiden.

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:

Die AMAG teilt die Ansicht, ergänzend zu Strasse und Schiene die Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur im Mobilitätssystem der Schweiz zu betrachten. Mit zunehmender Vernetzung der Angebote wird diese Infrastruktur eine wachsende Bedeutung für die Antworten auf die heutigen Herausforderungen im Verkehrssystem einnehmen.

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:

Keine Bemerkung

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:

Die AMAG ist der Ansicht, dass die Rolle des Bundes im Bereitstellen der Infrastruktur so weit Sinn macht, als es den Effizienzverlusten von möglichen drohenden Monopolen und Marktversagen (bspw. zu starke Marktmacht von Plattformen) entgegenwirken kann. Die Rolle kann aber nur so weit unterstützt werden, wenn eine MDA im Rahmen ihrer Entwicklung eine «Enablerfunktion» im Rahmen der Geschwindigkeit des Marktes an den Tag legen kann und in der Bereitstellung der Infrastruktur die Bedürfnisse der Abnehmer bzw. deren Kunden steht im Zentrum ihrer Aktivitäten hat.

Seitens der AMAG besteht der Wunsch, dass die Akteure weiterhin sehr aktiv in der Ausgestaltung dieser Rolle einzubeziehen sind.

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:

Keine Bemerkung

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:

Die Flexibilität, neue Bestandteile neben der NADIM zu ergänzen, ist sehr wichtig. Die AMAG begrüsst dies daher sehr, gibt jedoch zu bedenken, dass der stetige Dialog mit den Akteuren fundamental ist – auch über die Erarbeitungsphase hinweg. Die Ausgestaltung des Übergangsrats bzw. des Soundingboards (bzw. der späteren MDA) ist mit den wesentlichen Branchenvertretern zu bestücken – insbesondere mit CHACOMO als Vertreter der Shared Mobility Branche als Pfeiler der multimodalen Mobilität.

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:

Grundsätzlich ja, jedoch können aus Sicht der AMAG auch langfristige Beiträge des Bundes ein mögliches Szenario bilden – wie dies bei Strasse und Schiene ebenfalls der Fall ist (falls sich bei der Evaluation der ersten 10 Betriebsjahre herausstellen würde, dass sich der Betrieb nicht vollumfänglich durch Nutzerbeiträge finanzieren lässt).

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:

Grundsätzlich hält die AMAG die NADIM für ein wichtiges Instrument, um die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten erhöhen, deren Vernetzung ermöglichen und damit Multimodalität und MaaS-Angebote zu fördern.

Für die AMAG ist zentral, dass die Funktionalitäten der NADIM inkrementell entlang realer „Use Cases“ und basierend auf den sich schnell wandelnden Bedürfnissen des Marktes entwickelt werden. Diese Agilität und Marktrelevanz ist in der Struktur der NADIM und deren Betreiberorganisation zu verankern. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die Shared Mobility Branche ein sehr heterogenes Feld von Geschäftsmodellen umfasst, welche zum Teil sehr unterschiedliche Businesslogiken, Produkte und Datenmodelle umfasst.

Die NADIM muss dieser Heterogenität und Komplexität der Geschäftsmodelle der neuen Mobilität unbedingt gerecht werden, was generell also grosse Herausforderungen betrachtet wird.

Grundsätzlich entfaltet sich aus Sicht der AMAG das Potenzial der NADIM für multimodale Mobilität erst dann, wenn auch der Vertrieb des öffentlichen Verkehrs geöffnet und liberalisiert wird. In der Konkretisierung der Vertriebsfunktionalitäten sollen die Akteure ausserhalb des öV miteinbezogen werden bzw. der Zugang realisiert werden.

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:

Um eine ganzheitliche und möglichst vollständige «Landkarte» der aktuellen Mobilitätsangebote zu gewährleisten und die angestrebten Effizienzgewinne zu realisieren, ist es tatsächlich unabdingbar, dass Anbieter im Rahmen des Freiwilligkeitsprinzips zwar selbständig und frei von jeglicher Pflicht entscheiden können an MODI in der Rolle als Datenlieferant zu partizipieren, jedoch bei Teilnahme zu Einlieferung eines sinnvollen und verwertbaren Minimaldaten-Bestand (in Echtzeit verpflichtet werden. Dies gilt insbesondere für die Bereitstellung von Echtzeit-Vertriebsinformationen im Falle von dynamischen Vertriebsdaten.

- 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:

Ein Kerndatenset ist zwar zentral zu bestimmen, muss aber die Flexibilität aufweisen, dass für neue Anwendungsfälle, welche der Gesamteffizienz des Verkehrssystems helfen, in angebrachter Reaktionsfähigkeit und -geschwindigkeit begegnet werden kann.

Die Akteure sind bei der Festlegung sowie des Umfangs und den Anforderungen an die Kerndaten miteinzubeziehen.

- 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:

Zwar entscheidet sich ein Akteur freiwillig ein gewisses Kerndatenset einzuliefern und über NADIM zur Verfügung zu stellen. Der AMAG erscheint es jedoch wichtig, dass auch für die Kerndaten nach dem Prinzip der Shared Data unter im Voraus vom Datenlieferanten und der Betreiberorganisation definierten rechtlichen konformen Bedingungen geregelt wird, für welche bestimmten Gruppen diese Daten zur Verfügung gestellt werden sollen. Diese Einigung kann auch transparent für alle Akteure sein.

Marktverzerrungen durch die Schaffung von unfairen Wettbewerbsvorteilen aufgrund des Open-Data-Prozesses müssen unbedingt verhindert 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:

Grundsätzlich ja, obwohl aus den aktuellen Unterlagen nur ungenügend ersichtlich ist, inwiefern die Datenlieferanten, welche vom Zusatzaufwand betroffen sind, von dieser Rücklieferung betroffen sind. Ausserdem scheint auch Klärungsbedarf in Bezug auf die Definition «zusätzlichen Aufwand».

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:

Die Erfahrung zeigt, dass Systemanbindungen sehr aufwendig und ressourcenintensiv sein können. Dies kann insbesondere für die zahlreichen kleinen Unternehmen und Startups in der Shared Mobility Branche ein grosses Hindernis für die Teilnahme an NADIM darstellen.

Eine Anschubfinanzierung im Rahmen von Subventionen kann durchaus Sinn machen, um Anreize zu schaffen diese Schnittstellen zu entwickeln und für NADIM zur Verfügung zu stellen. Die zeitliche Begrenzung auf zwei Jahre ist zu überdenken (da willkürlich und nicht nachvollziehbar) und dies über die gesamte Laufzeit zu betrachten wäre.

Die AMAG weist darauf hin, dass davon abgesehen werden sollte, die finanzielle Leistungsfähigkeit der Betroffenen als Kriterium der Höhe der Subventionen heranzuziehen. Schliesslich kann die zu erwartende künftige Rentabilisierung der Investitionen für alle Betroffenen grosse Potenziale beinhalten, welche nicht zwingend mit der heutigen Leistungsfähigkeit in Verbindung gebracht werden kann.

- 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:

Dies macht Sinn und entspricht der gängigen Subventionspraxis.

Im Vergleich zum Fördern anderer Infrastrukturprojekte könnte jedoch auch ein höherer Betrag in Betracht bezogen werden, um damit die Anreize zu erhöhen.

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:

Grundsätzlich wird seitens der AMAG eine gemeinsame, verkehrsträgerübergreifende räumliche Referenz für Verkehrs- und Mobilitätsdaten sehr begrüsst.

CHACOMO Mitglieder arbeiten für die räumliche Verortung ihrer Dienste klassischerweise mit den kartografischen Anwendungen wie Google Maps, Apple Maps oder Open Street Map. Die Eignung und Zweckmässigkeit von Verkehrsnetz CH für die Vernetzung mit Shared Mobility Daten kann daher nicht abschliessend und fundiert beurteilen.

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:

Keine 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:

Keine Bemerkungen

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:

Im Sinne der MODI als öffentliche Infrastruktur macht dies Sinn.

- 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:

Keine Bemerkungen

- 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:

Eine Einlieferungspflicht im Sinne der öffentlichen Infrastruktur macht absolut Sinn für alle Institutionen der öffentlichen Hand sowie für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter (auch über Finanzierungs- und Fördergefässe wie KOMO oder ESÖV etc.) oder Besitzer von systemrelevanten Mobilitätsdaten für ein Verkehrssystem.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Dies sollte insbesondere für die Vertriebsdaten im öV gelten im Rahmen der Öffnung der Vertriebssysteme des öV über NADIM.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine generelle Einlieferungspflicht für private Unternehmen dürfte schwierig zu akzeptieren sein (insbesondere auch unter Wahrung von Geschäftsgeheimnissen) – hier könnte man sich eine «Pflicht» im Rahmen eines Reziprozitätsprinzips vorstellen – also wer etwas bezieht muss relevante Daten einliefern. Schliesslich gilt es zu bedenken, dass die Ausgestaltung der MODI so attraktiv sein muss, dass die Partizipation für private Unternehmen sehr attraktiv ist.

Sollten private Unternehmen im Besitz von Mobilitätsdaten mit einem gesteigerten öffentlichen Interesse sein, müssten solche Daten gegen Entgelt vom Staat bezogen werden.

Abschliessend kann die Frage gestellt werden, wie erfolgsversprechend eine öffentliche Infrastruktur sein kann, wenn die öffentlichen Akteure nicht partizipieren. Zu klären ist ein Umgang mit reinen Plattformen, welche nicht als Mobilitätsanbieter Daten einliefern.

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 AMAG erscheint es wichtig, dass eine starke Allianz bzw. eine balancierte Zusammensetzung aus allen Datenlieferanten/Akteure (bspw. Auch CHACOMO) und Bezüger im Steuerungsgremium vorhanden sein müssen und die MDA die Weiterentwicklung der MODI entlang der rasanten Entwicklung des Marktes treibt.

Eine minimal paritätische Zusammensetzung von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der MDA aus Marktvertretern (ohne Partikularinteressen) und Verwaltung soll gewährleistet werden. Die AMAG empfiehlt hier weiterhin sehr aktiv mit den Akteuren in Bezug auf den Aufbau einer schlanken Governance im Austausch zu bleiben.

- 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:

Möglich wäre eine ähnliche Ausgestaltung wie die SBB, Schweizerische Post oder Swisscom und Skyguide, welche nach marktwirtschaftlichen Kriterien einen Service Public zur Verfügung stellen. Allerdings wurde im Bericht klar gemacht, dass die Prüfung einer Aktiengesellschaft vorgenommen wurde und aus nachvollziehbaren Gründen nicht zum Zug kommt.

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:

Der AMAG erscheinen die dargestellten Aufgaben sinnvoll, weist jedoch nochmals darauf hin, dass es möglicherweise noch etwas deutlicher in Artikel 13 herauskommen dürfte, dass sie ausserdem durch entsprechende Vorgaben bzw. Massnahmen sicherstellt, dass potenzielle Wettbewerbsverzerrungen durch den Datenaustausch über die NADIM vermieden werden sollen.

- 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:

Keine 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:

Keine 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:

Keine 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:

Keine 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:

Keine Bemerkungen

- 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:

Allerdings scheint es erwähnenswert, dass sich MODI hier nicht ganz aus der Verantwortung ziehen kann (insbesondere im Rahmen der Kombinierbarkeit von Daten) – es ist also eine gemeinsame Verantwortung zu realisieren.

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:

Die Beantwortung dieser Frage wird massgeblich davon abhängen, welche Mehrwerte die NADIM Anwender seitig stiften kann und wie intensiv die Infrastruktur effektiv genutzt wird. Grundsätzlich sieht die AMAG in der NADIM einen guten Schritt zur Realisierung der Potenziale der multimodalen Mobilität bzw. u.a. die Sichtbarkeit von Mobilitätsangeboten in der Shared Mobility in der Öffentlichkeit zu steigern.

Ein starker Anreiz für Shared Mobility Anbieter ist dann gegeben, wenn NADIM als standardisierte Infrastruktur (insbesondere mit dem Zugang zu Vertriebsfunktionen im öV) die Belieferung von MaaS-Plattformen ohne zusätzlichen Anbindungsaufwand ermöglicht. Die AMAG sieht daher insbesondere zusätzlich vertriebliche Funktionalitäten als sehr wünschenswert und Attraktivität steigernd.

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:

Keine 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:

Keine konsolidierte / fundierte Haltung zu dieser Frage

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:

Keine Bemerkungen

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Bemerkungen:

Keine weiteren Themen/Bemerkungen

De : [Zosso Lundsgaard-Hansen Monika BAV](#)
À : [Brügger Annina BAV](#)
Cc : [Balmer Gerhard BAV](#); [Liechti Markus BAV](#); [Ochsenbein Gregor BAV](#)
Objet : WG: Antwort Vernehmlassung Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur MODIG
Date : lundi, 2 mai 2022 15:55:04

Von: Siegrist Stefan <s.siegrist@bfu.ch>
Datum: 2. Mai 2022 um 15:54:01 MESZ
An: Zosso Lundsgaard-Hansen Monika BAV <Monika.Zosso@bav.admin.ch>
Betreff: Antwort Vernehmlassung Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur MODIG

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Frau Zosso
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns, an der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur teilnehmen zu dürfen.

Da wir als Kompetenzzentrum für Unfallverhütung nicht direkt Dienstleistungen im Bereich Verkehr anbieten, verzichten wir auf eine detaillierte Beantwortung des Fragebogens. Die BFU begrüsst das Vorhaben, eine Mobilitätsdateninfrastruktur aufzubauen. Eine intelligente Verkehrssteuerung ist das zentrale Element, um die erwarteten Chancen des automatisierten Fahrens für unsere Gesellschaft realisieren zu können: eine weitere Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr (z.B. im Rahmen der Unfallforschung) sowie die Förderung von Mobilitätszugang und -effizienz. Dafür ist eine moderne digitale Infrastruktur zwingend erforderlich, die neben statischen Informationen auch dynamische Daten in Echtzeit erhebt sowie zugänglich und nutzbar macht. Ohne solch eine zukunftsorientierte Dateninfrastruktur verliert die Schweiz den Anschluss an aktuelle, internationale Mobilitätsentwicklungen und verpasst die Chancen für einen sicheren und leistungsfähigen Verkehr der Zukunft.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Stefan Siegrist

[Nach einem E-Bike-Unfall steht deine Welt kopf.](#)

Beratungsstelle
für Unfallverhütung

Dr. Stefan Siegrist
Direktor

[+41 31 390 22 00](tel:+41313902200)
s.siegrist@bfu.ch



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 checked="" 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: BERNMOBIL Eigerplatz 3 Postfach 3000 Bern 14	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Wir sind der Auffassung, dass der gewünschte Effekt erst dann entsteht, wenn sämtliche Mobilitätsanbieter ihre Daten zur Verfügung stellen müssen ("Lieferpflicht" nach dem Motto, wer bezieht, liefert auch) und auf diese Art und Weise "gleich lange Spiesse" zwischen öffentlich subventionierten Unternehmen und Privaten hergestellt werden.

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:

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:

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:

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:

Für die Städte ist dies von besonderer Bedeutung, um die Flächeneffizienz sicherzustellen.

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:

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:

*Für uns ist nicht klar ersichtlich, ob die Nutzer unterschiedlich behandelt werden. Muss z.B. eine Gemeinde, wenn sie diese Daten beziehen möchte gleich hohe Nutzungsgebühren entrichten wie ein kommerzielles Unternehmen wie Google?
Wir erwarten, dass je nach Nutzer differenzierte Beiträge entrichtet werden müssen.*

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:

Wir sind der Auffassung, dass der gewünschte Effekt erst dann entsteht, wenn sämtliche Mobilitätsanbieter ihre Daten zur Verfügung stellen müssen ("Lieferpflicht" nach dem Motto, wer bezieht, liefert auch) und auf diese Art und Weise "gleich lange Spiesse" zwischen öffentlich subventionierten Unternehmen und Privaten hergestellt 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:

- 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:

Die kostenlose Weiterverwendung einerseits und die Finanzierung über Nutzungsgebühren anderseits (Art. 34ff Gesetz und Ziff. 6 erl. Bericht) ist aus unserer Sicht ein anspruchsvoller Balanceakt und dürfte im Detail schwierig umzusetzen sein.

- 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:

Der Stand unserer Hintergrundinformationen erlaubt es uns nicht, diese Frage zu beantworten.

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:

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:

- 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:

Wir sind der Auffassung, dass der gewünschte Effekt erst dann entsteht, wenn sämtliche Mobilitätsanbieter ihre Daten zur Verfügung stellen müssen ("Lieferpflicht" nach dem Motto, wer bezieht, liefert auch) und auf diese Art und Weise "gleich lange Spiesse" zwischen öffentlich subventionierten Unternehmen und Privaten hergestellt 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:

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:

- 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:

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:

- 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:

Das durch die Geschäftstätigkeit der MDA entstehende Wissen ist einzigartig und nur auf die Investitionen des Bundes zurückzuführen. Die administrative Bewirtschaftung der Sparte "gewerblichen Leistungen" übersteigt unserer Auffassung nach den (finanziellen) Nutzen. Die Organisation soll aber trotzdem i.S. der Sache Beratungsleistungen erbringen können, allfällige Erträge sollen die Leistungen der öffentlichen Hand mindern.

Falls gewerbliche Leistungen dennoch erbracht werden können, muss klar definiert sein, wie die daraus entstehenden Erträge eingesetzt werden können.

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:

Wer nicht in geforderter Qualität liefert, sollte u.U. ausgeschlossen werden.

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:

- 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 zweifeln daran, dass hiermit genügend Anreize geschaffen werden. Wir sind der Auffassung, dass der gewünschte Effekt erst dann entsteht, wenn sämtliche Mobilitätsanbieter ihre Daten zur Verfügung stellen müssen ("Lieferpflicht").

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:

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:



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

- ☐ Canton
- ☐ Partis politiques
- ☐ Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
- ☐ Association faîtière de l'économie
- ☐ Organisation de la branche œuvrant au niveau national
- ☐ Groupe d'intérêt
- ☐ Entreprises de transport public
- ☐ Fournisseurs de mobilité privés
- ☐ Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
- ☐ Recherche et sciences
- ☒ Autres

Expéditeur : BG Ingénieurs Conseils SA

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

X OUI

☐ NON

Remarques : -

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

X OUI

☐ NON

Remarques : -

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

X OUI

☐ NON

Remarques : Une infrastructure de données sur la mobilité permettra d'améliorer l'exploitation des données. Cependant, cette infrastructure doit impérativement garantir l'impartialité de traitement, notamment des fournisseurs de mobilité ; se pose dès lors la question de son rattachement et son indépendance organisationnelle. Une structure indépendante (comme le Service Suisse d'attribution des sillons TVS ou une structure privée sous contrôle de l'État, par le biais d'une participation) serait le plus pertinent, notamment pour garantir l'efficacité économique de la démarche.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

X OUI

☐ NON

Remarques : La Confédération doit garantir que le cadre législatif soit respecté pour tous les acteurs. Elle doit mettre en œuvre des moyens de contrôle et exercer son droit de surveillance. Cependant, la structure doit être fonctionnellement indépendante (cf le point 3 ci-dessus).

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

X OUI ☐ NON

Remarques : Il convient de garantir l'impartialité de traitement des fournisseurs de mobilité. Dans ce cadre, les offres aux clients finaux doivent pouvoir faire usage d'algorithmes de routing qui garantissent cette impartialité.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

X OUI ☐ NON

Remarques : -

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

X OUI ☐ NON

Remarques : -

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

X OUI ☐ NON

Remarques : le réseau de mobilité suisse étant très interconnecté, il est impératif d'améliorer cette mise en réseau.

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

X OUI ☐ NON

Remarques : -

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques : [une consultation des milieux intéressés et de l'industrie privée doit être mise en place. Ceci afin d'éviter des développements non conformes aux outils existants et en développement.](#)

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : -

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : -

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : [Garantir la disponibilité de l'offre sur l'infrastructure est essentiel.](#)

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : -

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : -

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : *la mobilité est de plus en plus pensée comme un réseau multimodal, dont l'interopérabilité doit être garantie. L'ensemble des voies de transport doit donc y être référencé.*

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques : *le Conseil fédéral doit rechercher et évaluer sur le marché les différentes solutions existantes. Des outils performants et basés sur les nouvelles technologies peuvent être plus performants et plus accessibles que swisstopo.*

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI ☒ NON

Remarques : *Oui sauf pour le caractère facultatif.*

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques : *cf le point "c" ci-dessous.*

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : cela amène de la consistance à l'infrastructure des données et de l'équité de traitement envers tous les acteurs. Le bénéficiaire en sera le client final (utilisateur).

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : cela amène de la consistance à l'infrastructure des données et de l'équité de traitement envers tous les acteurs. Le bénéficiaire en sera le client final (utilisateur).

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : cela amène de la consistance à l'infrastructure des données et de l'équité de traitement envers tous les acteurs. Le bénéficiaire en sera le client final (utilisateur). Cependant, dans ce cas le développement des connecteurs nécessaires doit faire l'objet de subventions, puisque cette demande émane d'une nouvelle contrainte légale.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : Une infrastructure de données sur la mobilité permettra d'améliorer la consolidation, la qualité et l'exploitation des données. Cependant, cette infrastructure doit impérativement garantir l'impartialité de traitement ; se pose dès lors la question de son rattachement et son indépendance organisationnelle. Une structure indépendante (comme le Service Suisse d'attribution des sillons TVS) serait le plus pertinent.

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques : cf le point "a" ci-dessous. Son financement doit être assuré comme évoqué dans la LIDMo. Concernant la participation de "fonds de tiers" la loi devrait permettre aussi que le CDM accepte des fonds d'entreprises privées indépendantes.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :
- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ?
Voyez-vous d'autres tâches ?
- X OUI ☐ NON
- Remarques : -
- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?
- X OUI ☐ NON
- Remarques : -
- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?
- X OUI ☐ NON
- Remarques : *Il convient de s'assurer que les services de routing qui pourraient être intégrés garantissent l'égalité de traitement entre les fournisseurs de mobilité.*
17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :
L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?
- ☐ OUI X NON
- Remarques : *l'exploitant doit rester un organe indépendant contrôlé par l'état. Il peut faire recours à des entreprises du secteur privé, ou les mandater en cas de besoins d'expertises.*
18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :
Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?
- X OUI ☐ NON
- Remarques : -
19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :
- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?
- X OUI ☐ NON
- Remarques : -

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : -

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques : des incitations financières doivent être mises en place, pour permettre aux fournisseurs de mobilité une intégration dans la NADIM facilitée. C'est l'utilisateur final qui validera ou pas l'utilité d'une infrastructure de données de mobilité. L'utilisateur final est-il multimodal ? Quels sont les moyens à mettre en œuvre pour qu'il le devienne ? Quel délai est-on prêt à attendre pour que les changements comportementaux voient leurs effets ?

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : -

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI ☒ NON

Remarques : une incitation financière doit être envisagée, pour permettre aux réseaux de transport de se conformer aux données. Faute de quoi, ceci risque de créer des difficultés dans l'exploitation des données.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : -

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques : Non.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 11. Mai 2022

Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG): Stellungnahme der BPUK und KöV

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Vorstände der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) danken für die Gelegenheit, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die Vorlage befasst sich mit Daten als Bestandteil eines effizienten Mobilitätssystems. Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass Mobilitätsdaten (insbesondere in dichten Räumen bzw. Räumen mit hohen Mobilitätsbedürfnissen) einen wichtigen Beitrag zu einem funktionierenden Mobilitätssystem leisten können. Dementsprechend begrüssen wir es, dass der Bund sich vertieft mit der Thematik befasst. Bezüglich des vorliegenden Gesetzesentwurfs haben wir einige grundsätzliche Anmerkungen mit hoher politischer Relevanz, die wir in diesem Schreiben darlegen möchten. Für unsere detaillierten fachlichen Rückmeldungen verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen zur Vernehmlassung.

Verfassungsgrundlage und Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes

Auf Basis des erläuternden Berichts können wir nicht abschliessend beurteilen, ob die nötigen verfassungsrechtlichen Grundlagen für das vorliegende Bundesgesetz vorhanden sind. Wir erwarten, dass die Frage der Verfassungsmässigkeit (Kapitel 7.1) in der Botschaft umfassender thematisiert wird. Das gilt auch für die Ausführungen zu den Themen Datenbearbeitung und –schutz (Kapitel 4.1.11). Auf Basis der heute vorliegenden Unterlagen können wir die diesbezüglichen Auswirkungen der MODI zu wenig abschätzen.

Ziele der MODI

Das neue Bundesgesetz muss ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Betrieb der MODI auf die Ziele der Verkehrs-, Siedlungs- und Raumentwicklungs- sowie der Energie- und Umweltpolitik der Kantone und des Bundes abgestimmt sein muss. Wir plädieren ganz grundsätzlich dafür, bei der Vorlage wesentlich stärker zielgerichtet vorzugehen, die konkreten Massnahmen präziser auf die entsprechenden Ziele

auszurichten und die Umsetzung etappenweise nach einer klar definierten Roadmap anzugehen. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass die Kantone das neue Bundesgesetz unterstützen können.

Flexibilität der MODI

Die MODI soll mit den sich rasch wandelnden Bedürfnissen im Bereich der Mobilitätsdaten Schritt halten können. Die Vorlage sieht deshalb vor, 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. Die Kantone vertreten in diesem Punkt unterschiedliche Haltungen. Grundsätzlich unterstützen die Vorstände der BPUK und KöV eine allfällige Ergänzung der MODI durch den Bundesrat. Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Eine hohe Flexibilität hinsichtlich möglicher Ergänzungen erscheint deshalb sinnvoll und zweckmässig. Bei wesentlichen Neuerungen erwarten wir, dass die Kantone und Gemeinden zwingend frühzeitig einbezogen werden (wie dies im erläuternden Bericht garantiert wird).

Unklare finanzielle Auswirkungen für Kantone und Gemeinden

Die finanziellen Auswirkungen für die Datenlieferpflicht der Kantone und Gemeinden ist unklar und zu wenig ausgearbeitet. Das postulierte Verhältnis der notwendigen Ressourcen auf Bundesseite im Vergleich zu den zusätzlichen Ressourcen auf Seiten der Kantone und Gemeinden (wo die grosse Datenerfassungs-, Datenharmonisierungs- und Datenaktualisierungsarbeiten anfallen werden) ist nicht nachvollziehbar und wurde ungenügend abgeklärt. Die Kantone können basierend auf dem Bericht und dem offenen Datenmodell nicht klar abschätzen, welche Aufgaben und Aufwände anfallen werden. Der Bericht ist zu stark aus der Perspektive des Bundes verfasst und würdigt zu wenig, dass diese Aufgabe alle Staatsebenen und auch öffentlich-rechtliche Organisationen sowie private Unternehmen betrifft.

Schaffung einer neuen Bundesanstalt (MDA) für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM und allfällig weiterer Bestandteile der MODI

Wir gehen mit dem Bundesrat einig, dass die Zuständigkeit für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM sowie für allfällig weitere Bestandteilen der MODI beim Bund liegen sollte. Dieser kann die nötige Neutralität und Nichtdiskriminierung sicherstellen sowie das Vertrauen schaffen, dass mit den Daten aller Anbieter auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird beziehungsweise die Daten unabhängig von kommerziellen Interessen verlässlich bereitgestellt werden. Nebst der Schaffung einer neuen Bundesanstalt sehen wir aber durchaus auch Argumente, die für eine Integration in die bestehende Bundesverwaltung sprechen. Wir regen deshalb an, die möglichen Varianten nochmals vertiefter zu prüfen und die daraus abgeleitete Präferenz im erläuternden Bericht klar und transparent darzulegen.

Finanzierung der MODI und Erleichterung des Zugangs

Wir unterstützen, dass der Bund den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI in den ersten zehn Jahren vollständig finanziert und für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang ermöglicht, um eine niederschwellige Nutzung sicherzustellen. Eine finanzielle Unterstützung von reinen Datenbezügern erachten wir hingegen als nicht sinnvoll, weil damit falsche Anreize gesetzt werden. Im Fokus der MODI sollte eine reziproke Datenstrategie stehen, welche die angeschlossenen Akteure motiviert, sowohl als Datenlieferant als auch –bezüger aufzutreten. Die im Gesetz vorgesehene Option

für eine spätere Nutzerfinanzierung der MODI wird von uns unterstützt. Allfällige Gebühren müssen für die Datenlieferer- und -bezüger vertraglich sein und dürfen keine neuen Zugangshürden schaffen. Die im erläuternden Bericht prognostizierten Kosten für die MODI (insbesondere die Personalkosten für die neue Bundesanstalt) sind unserer Ansicht nach sehr hoch. Es ist fraglich, ob die MODI mit derart hohen Ausgaben langfristig vollständig durch Nutzerbeiträge finanziert werden kann.

Bereitstellung- und Bezug von Daten

Wir teilen die Einschätzung, dass die Beteiligung an der MODI grundsätzlich freiwillig erfolgen sollte. Um das Funktionieren und den Nutzen der MODI sicherzustellen, sind aber unter Umständen neue Pflichten zur Lieferung von relevanten Mobilitätsdaten vorzusehen. Das notwendige Set an Daten ist dabei klar zu definieren. Die Kantone erwarten, in diesen Prozess einbezogen zu werden, sofern sie von den Vorgaben betroffen sind. Für öffentliche und privaten Mobilitätsanbieter, die an der MODI angeschlossen sind, müssen die gleichen Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten gelten (Nicht-Diskriminierung). Weiter müssen die Spielregeln für den Bezug von Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) klar und diskriminierungsfrei geregelt werden.

Unklare Datenharmonisierung und -aktualisierung

Ohne aufwändige Harmonisierungsarbeiten wird es schwierig werden, schweizweit nutzbaren einheitlichen Daten bereitzustellen zu können. Aktuelle Daten, insbesondere beim Verkehrsnetz CH und den Betriebszuständen einzelner Mobilitätsabschnitt können nur im optimalen Zusammenspiel zwischen Kantonen, Gemeinden und dem Bund erfolgen. Die für das Verkehrsnetz CH benötigten Geodaten liegen in den Kantonen und Gemeinden aber noch nicht in genügender Qualität vor. Sie müssen zuerst erfasst, angepasst und die Nachführung muss geregelt werden. Organisatorisch und ressourcenmässig ist dies eine grosse Aufgabe. Insbesondere wenn das Verkehrsnetz CH ein Referenzsystem werden soll (mit der Berücksichtigung der hohen Änderungsdynamik, z.B. muss die Änderung der Befahrbarkeit einer Strasse rasch eingepflegt und weitergeleitet werden). Dieser Aspekt ist in der Vorlage ungenügend berücksichtigt.

Vertrieb

Vertriebsleistungen für Mobilitätsangebote erachten wir grundsätzlich nicht als Bundesaufgabe. NaDIM kann allenfalls als Schnittstelle dienen, um für den Vertrieb benötigte Daten zugänglich zu machen. Dabei sollte jedoch unterschieden werden zwischen Tarifdaten (Tarife, Sortimente, Preise, Konditionen) und Daten für den eigentlichen Verkauf (Kundendaten, Paymentdaten etc.). Letztere sind wettbewerbs- und finanzkritisch und gehören dem jeweiligen Mobilitätsakteur. Sie sollen deswegen ausdrücklich nicht Teil der Mobilitätsdateninfrastruktur sein.

Koordination über Landesgrenzen hinweg

Mobilität macht nicht an Landesgrenzen halt. Es fehlen Aussagen zur Integration in ein grenzüberschreitendes Mobilitätsnetz. Vor allem in den urbanen Grenzregionen genügt der Ansatz eines Verkehrsnetzes CH, das nicht mit dem Umland verbunden ist, wenig. Diese Makel verringert den Anreiz für die Datenlieferung und -nutzung der MODI und fördert das Ausweichen auf alternative Datenlösungen.

Nutzen und Risikobetrachtung erforderlich

Der quantifizierbare Nutzen des Vorhabens sowie die Risiken oder die Folgen einer Nichtumsetzung werden in der Vorlage aus unserer Sicht zu wenig dargestellt. Gibt es auch alternative Strategien? Die im Bericht unter 1.1.2 zusammengestellten Wirkungsüberlegungen sind zu vage.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin BPUK und KÖV



Mirjam Bütler

Beilage: offizieller Fragebogen

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK und KÖV
- Mitglieder der KGK, KIK und KKDöV

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

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 Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)
Absender: Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern	

Bern, 11. Mai 2022

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden an 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:

Wir sind mit der Stossrichtung einverstanden, haben aber einige grundsätzliche Bedenken zur Vorlage, die Sie bitte dem beiliegenden Schreiben der BPUK/KöV entnehmen.

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:

Grundsätzlich ja. Der tatsächliche Effizienzsteigerungseffekt von Mobilitätsdaten bzw. der MODI erscheint uns im erläuternden Bericht überwertet zu sein. Ausserdem begründet die Vorlage noch zu wenig, welche Daten bzw. welche Datenverknüpfungen für die beabsichtigte Effizienzsteigerung des Mobilitätssystems zwingend bereitgestellt werden müssen.

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:

Flächendeckende, aussagekräftige und qualitativ hochstehende Daten sind eine zwingende Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Planung und Optimierung des Verkehrssystems. Ein klar geregeltes und gut funktionierendes Zusammenspiel der verschiedenen Akteure (Staatsebenen, öffentlich-rechtlichen Körperschaften, private Anbieter) bei der Bereitstellung und dem Bezug von Mobilitätsdaten erachten wir als zentral. Diesbezüglich ist die Vorlage allerdings noch zu ungenau und muss präzisiert werden.

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. 1. erl. Bericht)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich ja. Es ist wichtig, dass der Bund einen regulatorischen Rahmen setzt und Vorgaben betreffend Schnittstellen und Nutzung von Mobilitätsdaten macht. Die operativen Aufgaben der öffentlichen Hand sind auf Aspekte zu beschränken, die für den Betrieb der MODI zwingend notwendig sind. Dabei hat sich der Bund am Subsidiaritätsprinzip zu orientieren.

Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

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

Grundsätzlich ja. Eine neutrale, staatlich bereitgestellte Dateninfrastruktur verspricht eine breit akzeptierte Nutzung. Eine nationale Lösung ist dabei zwingend, die europäische Vernetzung und Zusammenarbeit für eine zukunftstaugliche Lösung ein wichtiges Element. Wie umfassend die staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur ausfallen soll, wird von den Kantonen unterschiedlich eingeschätzt und muss im Hinblick auf die fertige Botschaft noch genauer definiert werden. Das gilt auch für die Abgrenzung zwischen Kern- und optionalen Daten. Ferner gehen wir davon aus, dass unter der Bezeichnung "bedürfnisgerechte Angebote" auch neue, innovative Ansätze verstanden werden. Der Wert der MODI sollte unserer Ansicht nach insbesondere darin liegen, dass sie neuen Angeboten den Markteintritt erleichtert.

6. Flexibilität der MODI (vgl. Art. 4 Gesetz und Ziff. 4.1.4 1. 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:

Die Kantone vertreten in diesem Punkt unterschiedliche Haltungen. Grundsätzlich unterstützen die Vorstände der BPUK und KöV eine allfällige Ergänzung der MODI durch den Bundesrat. Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Eine hohe Flexibilität hinsichtlich möglicher Ergänzungen erscheint deshalb sinnvoll und zweckmässig. Bei wesentlichen Neuerungen erwarten wir, dass die Kantone und

Gemeinden zwingend frühzeitig einbezogen werden (wie dies im erläuternden Bericht garantiert wird).

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 unterstützen, dass der Bund den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI in den ersten 10 Jahren vollständig finanziert und für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang ermöglicht, um eine niederschwellige Nutzung sicherzustellen. Die Option für eine spätere Gebührenfinanzierung sollte offengehalten werden. Allfällige Gebühren müssen für die Datenlieferer- und -bezüger verträglich sein und dürfen keine neuen Zugangshürden schaffen. Die im erläuternden Bericht prognostizierten Kosten für die MODI (insbesondere die Personalkosten für die neue Bundesanstalt) sind unserer Ansicht nach sehr hoch. Es ist fraglich, ob die MODI mit derart hohen Ausgaben langfristig vollständig durch Nutzerbeiträge finanziert werden kann.

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:

Wir sind im Grundsatz einverstanden und erwarten, dass mit den zentralen Systemen künftig Synergien besser genutzt werden können. Bezüglich dem Vertrieb von öV-Tickets über die NaDIM verweisen wir auf unsere Anmerkungen im beiliegenden Schreiben der BPUK/KöV.

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 Basis- resp. Kerndaten als zwingend, um ein solches System zweckmässig betreiben zu können. Das minimale Datenset ist zurückhaltend zu definieren und muss je nach Anbieter angepasst werden können. Die Beispielsammlung von möglichen Kerndaten in Kap. 4.1.8.6.1 des erläuternden Berichts muss in dieser Hinsicht noch geschärft werden. Da das neue MODIG zum Ziel hat, die Effizienz des Verkehrssystems zu erhöhen, sollen auch Daten betreffend Energieeffizienz sowie Klima- bzw. Umweltfreundlichkeit

der verschiedenen Mobilitätsangebote zu den Kerndaten gehören. Allein auf die Wirkung eines effizienten Datenaustausches zu setzen ist aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht nicht genug. Mit Bezug auf die öffentlichen Verkehrsunternehmen und Verbünde gehen wir davon aus, dass sich die geforderten Kerndaten auf jene Daten beziehen, die letztere heute schon den SKI-Systemen und NOVA zur Verfügung stellen.

Weiter möchten wir unterstreichen, dass der Aufwand für die Bereitstellung der Kerndaten nicht zu einem unverhältnismässigen Aufwand für die Datenbesitzer (insbesondere für Kantone und Gemeinden) führen darf. Der erläuternde Bericht und das MODIG stehen diesbezüglich in einem gewissen Widerspruch. In Kapitel 4.1.3.2.1 des Berichts wird erwähnt, dass das Gesetz keine über das heutige Mass hinausgehenden spezifischen Pflichten für Dateninhaber zur Nutzung der MODI und Bereitstellung relevanter Daten zuhanden der MODI vorsieht. Art. 6 Abs. 1 MODIG hält demgegenüber fest, dass Datenlieferantinnen und -lieferanten einen minimalen Bestand jener Mobilitätsdaten liefern müssen, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Kerndaten).

- 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:

Die Datenlieferpflicht für Kerndaten muss in enger Abstimmung mit den Datenlieferanten erfolgen (d.h. in vielen Fällen mit Kantonen und Gemeinden). Die entsprechende Abstimmung muss im Gesetz festgehalten werden, während die Dateninhalte (Kerndaten) auf Verordnungsebene festzulegen sind (vgl. das Konzept des Geoinformationsgesetzes und der Geoinformationsverordnung zur Mitwirkung und Definition von Datenmodellen).

Die Kerndaten müssen auf stabilen Datenmodellen und -inhalten beruhen und können nicht flexibel geändert werden. Letztere müssen breit abgestützt sein und unter Mitwirkung der datenliefernden Stellen erfolgen. Im Bereich der optionalen Daten ist eine Flexibilität möglich.

- 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, unter Vorbehalt von datenschutzrechtlichen Ausnahmen. Die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) sind klar und diskriminierungsfrei zu regeln. Die durch die verschiedenen Akteure als OpenData bereitzustellenden Daten sollen nicht die Entstehung oder Förderung marktbeherrschender Positionen durch einzelne Akteure ermöglichen.

- 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:

Allerdings sollte nur die Einlieferung, nicht aber der Bezug von Daten entschädigt werden. Ausserdem ist zu prüfen, ob die Unterstützung auch auf staatliche bzw. öffentlich-rechtliche Anbieter von Mobilitätsdaten ausgedehnt werden kann.

- 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:

Im erläuternden Bericht ist zu präzisieren, welche Kosten hier genau gemeint sind (Gesamtkosten, Kosten für Bereitstellung der Daten, Kosten für die Entwicklung von Schnittstellen usw.). Die Finanzierung der kantonalen und kommunalen Leistungen für die Anbindung an die MODI und die Bereitstellung der (Kern)Daten ist in der Vorlage unklar und wird pauschal mit 6 Stellen für alle Kantone und Gemeinden angegeben. Diese Zahl ist nicht nachvollziehbar und erscheint uns realitätsfremd. Wir erwarten, dass der Bericht für die Botschaft in diesem Punkt nochmals überarbeitet wird.

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:

Ein gemeinsames räumliches Referenzsystem ist zwingende Voraussetzung für eine effiziente Verknüpfung und Überlagerung verschiedener Fachnetze/-daten und damit die Grundlage für die Abbildung, den Austausch und die Verknüpfung von

Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsdaten. Aus der Vorlage geht jedoch nicht hervor, wie das Verkehrsnetz CH aktualisiert und unterhalten wird und welche Inhalte es genau umfasst.

Die von den Nutzenden benötigte Qualität des Verkehrsnetzes wird nur durch einen direkten und stetigen Meldefluss von den Gemeinden über die Kantone zum Bund resp. von öffentlich-rechtlichen Körperschaften und privaten Anbietern zum Bund erreicht werden müssen. Diese Abläufe sind in der Vorlage nicht ausgearbeitet. Auch eine zentrale Nachführungsstelle kann diese Aufgaben nicht in der geforderten Qualität und Aktualität erfüllen. Weiter sind die Schnittbereiche zum grenznahen Ausland unklar. Sie müssen zwingend berücksichtigt werden. Unklar ist auch das Zusammenspiel zwischen Verkehrsnetz CH und der amtlichen Vermessung (die Kantone sind aktuell mit grossem Aufwand dabei basierend auf dem Geoinformationsgesetz und seinen Ausführungsbestimmungen die Strassenachsen zu erfassen und zu unterhalten). Darüber hinaus gibt es aktuell verschiedene kommerzielle Anbieter, die eine hohe Qualität von international routingfähigen Verkehrsnetzen unterhalten. Mit Open Street Map steht auch ein nicht-kommerzieller Anbieter zur Verfügung, der grenzüberschreitende Daten in hoher Qualität anbietet. Im erläuternden Bericht fehlt eine Auseinandersetzung mit diesen bestehenden Angeboten und einer diesbezüglichen Zusammenarbeit.

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:

Analog zu Karten von swisstopo sollen auch private Verkehrswege enthalten sein. Aus der Vorlage kommt allerdings nicht klar hervor, wie sichergestellt werden soll, dass solche private Daten zur Verfügung gestellt werden.

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:

Es bleibt unklar wer den Inhalt des Verkehrsnetzes CH definiert und wie die Nachführungsprozesse geregelt sind (vgl. auch Frage 11). Das MODIG ist diesbezüglich zu präzisieren.

Im Bericht wird unter 4.1.3.2.1 erwähnt „Im Bereich Geodaten sollen die Kantone analog zum Veloweggesetz dem Verkehrsnetz CH die aktuell bestehenden Geodaten zu ihren Verkehrsnetzen zur Verfügung stellen. Zudem sollen Kantone, Gemeinden und Städte ihre Datensätze und Schnittstellen auf der Interoperabilitätsplattform öffentlich beschreiben“. Diese unverbindliche Lieferung steht im Widerspruch zu Art. 8 MODIG, der eine Lieferpflicht vorsieht. Ein Verweis auf die Geoinformationsverordnung anstelle des Veloweggesetzes erscheint sinnvoller. Die Kantone, Gemeinden und Städte erfassen ihre

Metadaten in Geocat. Auf eine Beschreibung auf der Interoperabilitätsplattform soll verzichtet werden. Stattdessen ist auf die Automation mittels Geocat zu setzen. Die in Art. 8 Abs. 3 referenzierten Geobasisdaten zu den Verkehrswegen gibt es noch gar nicht bei den Kantonen und Gemeinden. Diese müssen zuerst erfasst und harmonisiert werden, darüber macht die Vorlage keine Aussage. Die bestehenden Strassenachsen aus den Daten der amtlichen Vermessung genügen dem Verkehrsnetz CH nicht.

Art. 8 Abs. 5 besagt, dass der Bundesrat u.a. die Datenhoheit des Verkehrsnetzes CH regelt. Dabei gilt zu beachten, dass die Datenhoheit von Geobasisdaten im Geoinformationsgesetz geregelt ist und nicht umgangen werden darf. Die gleiche Thematik besteht bei Art. 8 Abs. 6 zu den Anforderungen an die zu liefernden Geodaten.

Gemäss erläuterten Bericht (Kap. 4.1.7, Verkehrsnetz CH im MODIG) wird im neuen Bundesgesetz die Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden geregelt. Dieser Satz widerspiegelt nicht oder höchstens ungenügend den Sachverhalt im MODIG.

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:

Ja, mit folgenden Ausnahmen: Erstens, die Freiwilligkeit ist nur bei den optionalen Zusatzdaten sinnvoll, bei Kerndaten hingegen nicht zielführend. Zweitens fehlt die Nutzungsorientierung als generelle Anforderung.

- 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:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt (siehe Fragen 14c).

- 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:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Einlieferungspflicht wäre ein zu starker Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit. Unserer Ansicht nach fehlen dafür im Moment auch die verfassungsrechtlichen Grundlagen.

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

Wir gehen mit dem Bundesrat einig, dass die Zuständigkeit für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM sowie für allfällig weitere Bestandteilen der MODI beim Bund liegen sollte. Dieser kann die nötige Neutralität und Nichtdiskriminierung sicherstellen sowie das Vertrauen schaffen, dass mit den Daten aller Anbieter auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird beziehungsweise die Daten unabhängig von kommerziellen Interessen verlässlich bereitgestellt werden. Nebst der Schaffung einer neuen Bundesanstalt sehen wir aber durchaus auch Argumente, die für eine Integration in die bestehende Bundesverwaltung sprechen. Wir regen deshalb an, die möglichen Varianten nochmals vertiefter zu prüfen und die daraus abgeleitete Präferenz im erläuternden Bericht klar und transparent darzulegen.

- 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 Frage 15a.

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:

Im Austausch mit unterschiedlichen Datenlieferanten und –bezügern ist die Definition einheitlicher Datenstandards und klarer Anforderungen an die Metadaten eine unabdingbare Voraussetzung. Entsprechend ist auch deren Einhaltung zu überprüfen. Dabei ist der zweckmässige Einbezug der betroffenen Akteure von entscheidender Bedeutung. Wichtig ist die Nutzung anerkannter und erprobter Standards. Aus der Vorlage geht indes nicht klar hervor, wie die freiwillige Datenlieferung mit diesen Vorgaben zusammenpasst. Auch hier müsste eine Unterscheidung zwischen Kern- und Zusatzdaten gemacht 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:**

Die Unterscheidung der Datennutzung und -lieferung ist nicht klar. Es können nur Datennutzerinnen und -nutzern ausgeschlossen werden. Bei Stellen, die eine Datenlieferpflicht haben, ist dies nicht möglich. Die beiden Rollen dürfen nicht vermisch werden.

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 unterstützen einen hohen Datenschutzstandard und den Datenschutz gemäss Datenschutzgesetz. Ganz besonders sorgfältig sind besonders schützenswerte Personendaten zu behandeln. Zudem unterstützen wir eine Regulierung gemäss den Anforderungen der digitalen Selbstbestimmung.

- 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:**

Die höhere Sicht- und Nutzbarkeit und die einfachere Verknüpfung der Daten bieten nur dann einen deutlichen Mehrwert, wenn viele Akteure angeschlossen und entsprechend qualitativ hochstehende Daten verfügbar sind. Die Hürden für den Anschluss an die NADIM sollten daher sowohl in technischer als auch in finanzieller Hinsicht zu Beginn so niedrig wie möglich gehalten werden, um in der Initialisierungsphase möglichst viele Akteure zu einem Anschluss zu motivieren. Weil dieser Anreiz unter Umständen nicht ausreicht, ist für bestimmte Kerndatensätze ggf. eine Lieferpflicht angebracht (vgl. Frage 14).

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. Dieser Ansatz kommt aber in der Vorlage nicht deutlich hervor und das Zusammenspiel zwischen zentraler Koordination und dezentraler Datenhoheit bleibt vage. Im Gegenteil, mit der Schaffung einer MDA scheint die zentrale Koordination gegenüber der dezentralen Datenhoheit an Bedeutung zuzunehmen. Die Datenhoheiten verschwimmen mit den unausweichlichen Datenbearbeitungsschritten in der MDA und der MODI.

Weiter möchten wir nochmals festhalten, dass MODI verbindliche Vorgaben zur Harmonisierung bzw. Standardisierung voraussetzt. Diese Aspekte müssen in der Vorlage noch besser ausgearbeitet werden.

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 beim Verkehrsnetz CH als notwendig, eine Beteiligung verpflichtend vorzuschreiben, wenn die Daten für einen erfolgreichen Betrieb erforderlich sind. Ein mehr oder weniger zufällig zusammengesetztes Verkehrsnetz CH erscheint uns nicht zweckdienlich. Das notwendige Referenzsystem kann nur mit einer Lieferpflicht erstellt werden.

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?

Erfahrungen und Synergien Nationale Geodateninfrastruktur berücksichtigen

Aufbau, Unterhalt und Pflege einer Mobilitätsinfrastruktur mit einem vielseitig nutzbaren Verkehrsnetz CH und einer starken und aktuellen NADIM ist eine komplexe Aufgabe. Im Rahmen der vom Geoinformationsgesetz geforderten koordinierten Bereitstellung der

Geobasisdaten durch die Kantone und dem Aufbau der nationalen Geodateninfrastruktur konnten im Bereich der Geoinformation staatsebenenübergreifend wichtige Erfahrungen und Best-Practices gesammelt werden. Diese sollten bei der Weiterbearbeitung berücksichtigt werden und Synergien zwischen den Dateninfrastrukturen genutzt werden. Dabei ist zwischen der Bundesgeodateninfrastruktur (BGDI) – wie im erl. Bericht Kap. 4.1.12.1 erwähnt – und der nationalen Geodateninfrastruktur (NGDI) zu unterscheiden.



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 checked="" 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: BUS Ostschweiz AG Schöntalstrasse 1 9450 Altstätten SG	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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 können nie auf gleicher Stufe stehen wie die Basisinfrastrukturen Schiene und Strasse, sondern sind immer nur Mittel zum Zweck

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:

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:

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:

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:

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:

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

Eingliederung in eine bestehende Organisationseinheit (Synergien, Effizienz)(

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:

- 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:

- 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:

Effektiver Nutzen muss sich erst noch zeigen

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:

Effektiver Nutzen muss sich erst noch zeigen

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:



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 checked="" 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:	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

66 FTE und 38 Mio CHF erscheint uns sehr viel und die Begründung für die Grösse scheint in den Unterlagen zu wenig klar ausgeführt.

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:

- 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:

- 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:

2 Jahre scheint uns sehr kurz. Genügend lange Vorlaufzeit muss geplant sein.

- 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:

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:

- 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:
siehe c.

- 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:

Falls sie öffentliche Infrastruktur benutzen / Subventionen erhalten /
Aufträge der öffentlichen Hand ausführen.

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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:
Siehe 14c.

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:
Siehe 14c.

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:

Office fédéral des transports

3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Paudex, le 3 mai 2022
ep/mjb

**Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité
Réponse à la consultation**

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 02.02.2022 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position succincte sur ce dernier.

Nous relevons que le processus qui a mené au projet soumis à la présente consultation a duré plusieurs années. Pour mémoire, en effet, un premier projet de loi sur une infrastructure de données visant à libéraliser la vente de billets de transports publics, et ainsi faciliter la création d'offres de mobilité multimodale, avait été mis en consultation en décembre 2018, avant d'être mis sur une voie de garage pendant deux ans, puis abandonné au profit du présent projet.

Nous relevons, ensuite, que le projet soumis à la présente consultation est orienté sur le maintien du monopole des transports publics, avec en plus un risque d'atteinte à la propriété de données privées.

A l'inverse, nous craignons qu'un rejet de ce projet de loi se traduise par le maintien pur et simple du monopole des transports publics, alors qu'il s'agit de libéraliser la vente des billets de transports publics, pour faciliter le développement d'offres multimodales.

Au final, nous demandons donc que ce projet de loi soit modifié de manière substantielle dans le sens, d'une part, d'une libéralisation de la vente de billets de transports publics et, d'autre part, du respect de la propriété des données privées.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon

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
<https://chplusplus.org>

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden an 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 Open-data.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 diskriminierungs-freien, niederschwellig nutzbaren öffentlichen Infrastruktur. Nutzerbeiträge sind dann ver-tretbar, wenn sie erst oberhalb sinnvoller Schwellwerte und bemessen an der wirtschaftli-chen Leistungsfähigkeit erhoben werden.

NADIM

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

Halten Sie es für zweckmässig, mittels einer NADIM (nationale Datenvernetzungsinfrastruk-tur 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 or-ganisiert 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 effizien-ter 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.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
monika.zosso@bav.admin.ch

CHACOMO - Swiss Alliance for
Collaborative Mobility
c/o Mobilitätsakademie AG, eine
Tochtergesellschaft des TCS
Laupenstrasse 5a
CH-3008 Bern

Bern, 03.05.2022

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns im Rahmen der Vernehmlassung zum MODIG als Branchenverband für die „Shared Mobility“ einzubringen. Wir begrüßen grundsätzlich das im Gesetz verankerte Vorhaben des Bundes für den Aufbau und den Betrieb einer Mobilitätsdateninfrastruktur, haben im beigelegten Formular jedoch Kommentare und Vorbehalte zu einzelnen Punkten vermerkt.

Wir danken Ihnen für eine kurze Eingangsbestätigung und die Prüfung unserer Anliegen. Bei Unklarheiten oder weiteren Auskünften stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Beste Grüsse



Dr. Jörg Beckmann
Präsident



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 checked="" 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
<p>Absender: CHACOMO – Swiss Alliance for Collaborative Mobility c/o Mobilitätsakademie des TCS, Laupenstrasse 5a, 3008 Bern</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

Die Vermeidung von kommerziell getriebenen Marktmonopolen und der diskriminierungsfreie Zugang sind starke Argumente für eine aktive Rolle des Bundes in der Bereitstellung von Mobilitätsdaten. Zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des MODIG wird sein, dass eine zukünftige MDA in der Lage ist, mit der schnellen Dynamik der Marktentwicklung neuer Mobilitätsdiensten Schritt zu halten und echte Mehrwerte für Anbieter und Endkonsument:innen zu schaffen (Vgl. Bemerkungen zu Punkt 8).

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:

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:

Die Sharing-Branche und ihre Geschäftsmodelle bilden eine zentrale Säule im Hinblick auf die Entwicklung multimodaler Plattformen, die mit der MODI beschleunigt und vereinfacht werden soll. Die Shared Mobility Branche ist deshalb bei der Weiterentwicklung eng einzubeziehen, damit die Basis für marktfähige und zukunftsgerichtete multimodale Dienste geschaffen werden kann. In der Übergangsphase bis zu einem allfälligen MODIG würden wir es begrüßen, wenn CHACOMO die Interessen der Shared Mobility Branche im Übergangsrat der SKI+ und allenfalls im Sounding Board einbringen könnte.

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:

Grundsätzlich ja, jedoch können aus unserer Sicht auch langfristige Beiträge des Bundes ein mögliches Szenario bei der Evaluation der ersten 10 Betriebsjahre sein, falls sich herausstellt, dass der Betrieb sich nicht vollständig über Nutzerentgelte finanzieren lässt.

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:

Grundsätzlich halten wir die NADIM für ein wichtiges Instrument, um die Vernetzung von Mobilitätsdaten und damit Multimodalität und MaaS-Angebote zu fördern. Für uns ist zentral, dass die NADIM inkrementell entlang realer „Use Cases“ und basierend auf den sich wandelnden Geschäftsmodellen und Bedürfnissen der Nutzer:innen entwickelt. Die Voraussetzung für diese Agilität und Marktrelevanz ist in der Struktur der NADIM und deren

Betriebsorganisation zu verankern. Wir weisen darauf hin, dass die Shared Mobility Branche ein sehr heterogenes Feld von Geschäftsmodellen umfasst, welche zum Teil sehr unterschiedliche Businesslogiken, Produkte und Datenmodelle umfasst. Die NADIM muss dieser Heterogenität und Komplexität der Geschäftsmodelle der neuen Mobilität unbedingt gerecht werden, was wir also grosse Herausforderungen betrachten. Grundsätzlich entfaltet sich aus unserer Sicht das Potenzial der NADIM für multimodale Mobilität erst dann, wenn auch der Vertrieb des öffentlichen Verkehrs geöffnet und liberalisiert wird.

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:

Bei der Definition des Kerndaten-Sets sind den Eigenheiten von Shared Mobility Angeboten (z. B. Fahrzeugtypen, unterschiedliche Standort- und Verfügbarkeitskonzepte) von Beginn weg ausreichend Rechnung zu tragen.

- 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:

Die Shared Mobility Branche ist bei der Festlegung des Umfangs und der Anforderungen an die Kerndaten miteinzubeziehen. Zudem muss sichergestellt werden, dass das Kerndaten-Set rasch und flexibel neuen Anwendungsfällen und Geschäftsmodellen angepasst werden 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:

Ja, was der unter 9a genannte Umfang der Kerndaten betrifft. Den Datenlieferanten sollte es jedoch möglich sein, eine minimale Transparenz über die Datenbezügler und den Verwendungszwecken zu erlangen. Zudem sind Mechanismen vorzusehen, die es ermöglichen, Datenbezügler auszuschliessen, welche die Daten missbräuchlich bzw. nicht im Dienste der Ziele von NADIM verwenden. Marktverzerrungen durch die Schaffung von unfairen Wettbewerbsvorteilen aufgrund des Open-Data-Prozesses müssen unbedingt verhindert 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:

Grundsätzlich ja, wobei für uns unklar ist, inwiefern die Datenlieferanten, welche vom Zusatzaufwand betroffen sind, von solchen Rücklieferungen profitieren würden.

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:

Die Erfahrung zeigt, dass Systemanbindungen sehr aufwendig und ressourcenintensiv sein können. Dies kann insbesondere für die zahlreichen kleinen Unternehmen und Startups in der Shared Mobility Branche ein grosses Hindernis für die Teilnahme an NADIM darstellen. Deshalb begrüssen wir die Möglichkeit finanzieller Unterstützung gemäss Art. 10 des MODIG. Eine Beschränkung der Subvention auf die ersten beiden Betriebsjahre ist für uns jedoch nicht nachvollziehbar, weil gut denkbar ist, dass gerade kleinere Unternehmen nicht zu den ersten Anbietern gehören werden, für welche eine Anbindung an NADIM Realität wird. Deshalb legen wir nahe, im Gesetz Subventionen für die Entwicklung von Schnittstellen über die ganzen 10 Jahre vorzusehen.

Ein weiteres Anliegen in diesem Zusammenhang ist, dass bei der Beurteilung der Subventionswürdigkeit eines Unternehmens nicht seine aktuelle Marktstellung, sondern der Nutzen seiner Produkte im Hinblick auf multimodale Mobilität und eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssystem ausschlaggebend ist.

- 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:

Unsere Mitglieder arbeiten für die räumliche Verortung ihrer Dienste klassischerweise mit den kartografischen Anwendungen wie Google Maps, Apple Maps oder Open Street Map. Die Eignung und Zweckmässigkeit von Verkehrsnetz CH für die Vernetzung mit Shared Mobility Daten können wir zurzeit nicht fundiert beurteilen.

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:

Keine Antwort, siehe Kommentar zu Frage 11

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:

Keine Antwort, siehe Kommentar zu Frage 11

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:

- 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 ja, jedoch stellen sich für uns grosse Fragezeichen hinsichtlich des Erfolgs der MODI, wenn zentrale Stellen der öffentlichen Hand und die grossen öffentlichen Verkehrsbetriebe nicht partizipieren. Siehe nachfolgende Positionen.

- 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:

Wir können uns im Sinne einer Gleichbehandlung grundsätzlich vorstellen, dass auch konzessionierte oder subventionierte Shared Mobility Anbieter einer Einlieferungspflicht unterstellt werden, wenn diese auch für konzessionierte ÖV-Unternehmen gilt.

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:

Wir würden es begrüssen, wenn die Shared Mobility Branche ihrer wichtigen Rolle bei einer nachhaltigen und multimodalen Mobilität entsprechend im Verwaltungsrat der MDA vertreten wäre, um die Anliegen der Branche auf strategischer Ebene einzubringen.

- 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:

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:

- 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:

- 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:

Die Verantwortung der Datenlieferanten endet bei Datenschutzverletzungen, die sich spezifisch durch die Kombination oder Vernetzung mit Daten Dritter auf Ebene der MODI ergeben könnten.

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:

Die Beantwortung dieser Frage wird massgeblich davon abhängen, welche Mehrwerte die NADIM anwenderseitig stiften kann und wie intensiv die Infrastruktur effektiv genutzt wird. Grundsätzlich sehen wir in der NADIM grosse Potenziale, die Sichtbarkeit von Shared Mobility in der Öffentlichkeit zu steigern. Ein starker Anreiz für Shared Mobility Anbieter ist dann gegeben, wenn NADIM als standardisierte Infrastruktur mit Vertriebsfunktionen die Belieferung von MaaS-Plattformen ohne zusätzlichen Anbindungsaufwand ermöglicht.

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:

Keine konsolidierte / fundierte Haltung zu dieser Frage

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:

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
DETEC
Palais fédéral Nord
CH – 3003 Berne

Lausanne, le 3 mai 2022

Consultation sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet de loi cité en titre. Nous vous faisons part de notre appréciation sur la création d'une base légale permettant à la Confédération de mettre à disposition l'infrastructure de données nécessaires en Suisse pour obtenir un système de mobilité plus efficace.

En pièce jointe, vous trouverez le questionnaire rempli.

Appréciation

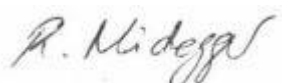
La Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie soutient dans son ensemble le projet soumis à consultation. Ce projet est très complexe, mais surtout très ambitieux. Il nous paraît donc important que la définition d'une « infrastructure de données » soit clarifiée et strictement limitée à des données gérées par des entreprises publiques. De plus, il nous paraît nécessaire de définir une forme d'organisation favorisant l'innovation et la proximité avec la clientèle des transports

Tout en vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos réponses au questionnaire, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie



Philippe Miauton
Directeur adjoint



Romaine Nidegger
Responsable des dossiers politiques



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par : Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input checked="" type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche oeuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie Av. d'Ouchy 47 1001 Lausanne	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- Si l'objectif du projet de loi est d'avoir une vision d'ensemble des données de la mobilité au niveau national, il nous paraît important d'intégrer également les données de la mobilité aérienne dans le projet MODI.
- La définition des « données en tant qu'infrastructure » nécessite des lignes directrices claires. D'une part, il s'agit de l'image numérique directe des infrastructures physiques et, d'autre part, des données générées par des entreprises publiques pour le compte des pouvoirs publics.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : L'Etat doit jouer le rôle de facilitateur et connecter les différents acteurs de la mobilité. Afin de permettre une innovation durable, l'Etat devrait accorder une attention particulière aux utilisateurs des transports et pas uniquement aux structures existantes.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques : Le projet nous semble déjà suffisamment ambitieux pour le moment. Le développement du projet NADIM constitue une valeur ajoutée suffisante. La répartition des tâches entre l'Etat et le secteur privé doit rester au centre des préoccupations.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques : les frais d'utilisation ont tendance à favoriser des acteurs connus, établis et souvent les plus importants du marché. Cela nuit donc à l'égalité des chances sur le marché de la mobilité. Les données relatives au Réseau de transport par exemple devraient être gratuites, de même que la participation à NADIM et l'accès aux données de bases par d'autres acteurs de la mobilité.

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Comme mentionné auparavant, tous les modes de transport doivent être inclus dès le départ (y compris l'aviation).

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

3 /

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. ~~Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?~~

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

- d. ~~Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?~~

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI ☒ NON

Rema

COO.2125.100.2.11993130

4 / 8

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : Ces données sont au final publiques. Y intégrer des données privées peut apporter un avantage, mais doit être réglementé de manière à respecter le stockage de données et la souveraineté des entreprises privés.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :
Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

COO.2125.100.2.11993130

Rema

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incidations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

22. Incidations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

**GRÜNE Schweiz**

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Verkehr
BAV
3003 Bern

per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 5. Mai 2022

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern. Die folgende Stellungnahme beschränkt sich auf grundsätzlich Fragestellungen und geht nicht auf technische Details ein.

Multimodale Mobilitätsangebote leisten Beitrag an den Klima- und Umweltschutz

Die GRÜNEN unterstützen multimodale Mobilitätsangebote. Solche Angebote im Sinne von einem Ticket für die Fahrt von A nach B mit verschiedenen Verkehrsmitteln tragen dazu bei, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen und den Druck auf Ausbauten, die Mehrverkehr nach sich ziehen, zu verringern. Multimodale Mobilitätsangebote tragen somit zum Schutz des Klimas und der Umwelt bei. Die Vorlage ist eine wichtige Voraussetzung zur Förderung solcher Angebote.

Die GRÜNEN begrüssen es daher, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems eine Dateninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann. Damit soll mit dem Ziel einer nachhaltigeren Mobilität zum Beispiel der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gesteigert oder der Besetzungsgrad des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erhöht werden, indem intelligente Mitfahrsysteme entwickelt werden. Zudem soll die Digitalisierung auch genutzt werden, um Sammeltaxi- oder Rufbuss-Systeme als flexible Ergänzungen des ÖV stärker zu verbreiten. Die GRÜNEN unterstützen dabei klar, dass die Schaffung und der Betrieb der Dateninfrastruktur durch die öffentliche Hand erfolgt. Alternativen, welche darauf abzielen, nicht-staatlichen kommerziellen Akteuren die Federführung zu überlassen, lehnen die GRÜNEN entschieden ab.

Angebote für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr fördern

Die GRÜNEN weisen aber auch darauf hin, dass die neue Dateninfrastruktur grundsätzlich die Schwelle für die Nutzung aller Verkehrsträger senkt und dadurch auch zu Mehrverkehr führen kann. Dies wiegt umso mehr, als die kommerziellen Applikationsentwickler ihren Absatz eher beim MIV suchen werden. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der ÖV werden in den entsprechenden Apps weniger berücksichtigt, weil sie nicht oder zu wenig kommerzialisierbar sind.

Umso wichtiger ist es daher aus Sicht der GRÜNEN, die Hürden für die Nutzung der Mobilitätsdaten tief zu halten, damit vor allem auch auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtete Angebote eine Chance haben. Zudem sollen auch kleinere, regionale Anbieter ohne hohe Zusatzkosten ihre Angebote verbessern können. Daraus ergibt sich, dass möglichst viele Daten in die neue Mobilitätsdateninfrastruktur einfließen und möglichst frei verfügbar sein sollen. Allerdings müssen gemäss Gesetzesentwurf lediglich so genannte «Kerndaten», d.h. ein minimales Datenset, abgeliefert werden. Diese umfassen z.B. Geodaten (Netze, Haltstellen), Betriebsdaten und Teile der Vertriebsdaten.

In diesem Sinne schlagen die GRÜNEN vor, dass alle Mobilitätsdaten, inklusive insbesondere Nutzungsdaten, die bei öffentlich finanzierten Akteuren bestehen und nicht aus Datenschutzgründen oder Sicherheitsbedenken geheim gehalten werden müssen, als Open Government Data (OGD) freigegeben werden. Diese sollen wie vorgesehen für alle Beteiligten «kostenlos, in maschinenlesbarer Form und in einem offenen Format zur freien Weiterverwendung» zugänglich gemacht werden. Konsequenterweise muss das Angebot kostenlos bleiben. Die GRÜNEN lehnen daher die vorgeschlagene Einführung einer Nutzungsgebühr nach einer Frist von zehn Jahren ab.

Ergänzend schlagen die GRÜNEN vor, dass die im Rahmen der Mobilitätsdateninfrastruktur entwickelte Software grundsätzlich unter einer Open Source Lizenz frei zugänglich publiziert wird. Die Veröffentlichung von Open Source Software fördert die Unabhängigkeit und Nicht-Diskriminierung der Mobilitätsdateninfrastruktur, weil so Behörden, Unternehmen und die Zivilgesellschaft die entwickelten Module und Programme selbständig nutzen und weiterentwickeln können. Gleichzeitig ermöglicht der Einblick in den Quellcode die Transparenz der Algorithmen und erhöht damit die Qualität und Sicherheit der digitalen Infrastruktur. Und nicht zuletzt reduziert die gemeinsame Weiterentwicklung von Open Source Software auch Kosten, da durch die Wiederverwendung der Komponenten und Anwendungen der Mobilitätsdateninfrastruktur Ausgaben für die Software-Entwicklung gespart werden können.

Datenschutz sicherstellen

Der Bundesrat hat es sich zum Ziel gesetzt, vertrauenswürdige Datenräume für die digitale Selbstbestimmung zu schaffen und zu fördern.¹ Dazu zählt er auch die hier zur Diskussion stehende Mobilitätsdateninfrastruktur. Mehr noch: Die Mobilitätsdateninfrastruktur soll zu einem «richtungsweisenden vertrauenswürdigen Datenraum» werden. Die GRÜNEN stellen allerdings fest, dass weder im Gesetzesentwurf noch im Bericht ansatzweise genügend auf den Datenschutz und die digitale Selbstbestimmung eingegangen wird. Das Gesetz verweist lediglich auf das Datenschutzgesetz (DSG) oder delegiert Datenschutzfragen an den Bundesrat. Weder aus dem Gesetz noch dem erläuternden Bericht geht hervor, wie die digitale Selbstbestimmung tatsächlich umgesetzt werden soll.

Die angedachte Mobilitätsdateninfrastruktur steht in einem offensichtlichen Spannungsfeld, wenn etwa bei einem Ticketkauf für ein öffentliches Verkehrsmittel nicht entschieden werden kann, ob die eigenen Daten in den Datenraum gegeben werden sollen oder nicht, da gar nicht Möglichkeit besteht, ein anderes Verkehrsmittel zu nehmen – und beim Ticketkauf kann nur den allgemeinen Geschäfts- oder Transportbedingungen zugestimmt werden.

Das Grundproblem liegt darin, dass der Gesetzesentwurf sich in erster Linie an die Mobilitätsanbieter richtet und definiert, welche Daten sie liefern. Welche Daten die Endnutzer*innen preisgeben und wie sie vor allem verhindern, dass Daten an Dritte weitergegeben werden, an die sie keine Daten preisgeben wollen, sind kein Thema. Daran ändert auch nicht, dass es sich beim grössten Teil der Daten um Sachdaten handelt. Es werden auch Personendaten in die Mobilitätsdateninfrastruktur einfließen.

Diese konzeptuelle Lücke im vorgeschlagenen neuen Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur muss aus Sicht der GRÜNEN dringend geschlossen werden. Einerseits aus Gründen des Datenschutzes, andererseits um die Glaubwürdigkeit der «vertrauenswürdigen Datenräume» zu erhalten.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

¹ Förderung vertrauenswürdiger Datenräume und der digitalen Selbstbestimmung (Medienmitteilung vom 30.03.2022): www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-87780.html

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 28. April 2022

Vernehmlassung: Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Ausgangslage

Mit dieser Vorlage soll die gesetzliche Grundlage für eine digitale verkehrsübergreifende Vernetzung und Nutzung von Mobilitätsdaten und -angeboten öffentlicher Verkehrsunternehmen sowie privaten Anbietern geschaffen werden. Das Ziel dieser Mobilitätsdateninfrastruktur besteht darin, Reisende über sinnvolle Optionen oder alternative Reisemöglichkeiten übersichtlich und vollständig zu informieren und dadurch das Verkehrssystem effizienter zu gestalten. Für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung dieser nationalen Mobilitätsdatenvernetzungs-Infrastruktur ist die Gründung einer eigenen Bundesanstalt vorgesehen. Das Vorhabens soll in den ersten zehn Jahren durch den Bund, längerfristig aber über Nutzergebühren finanziert werden.

Die Mitte unterstützt den Aufbau einer Mobilitätsdateninfrastruktur, weil sie die multimodale Mobilität und damit den Service public stärkt

Vor dem Hintergrund der rasch fortschreitenden Digitalisierung und dem anhaltenden Verkehrswachstums ist ein effizienter, digitaler und verkehrsübergreifender Informationsaustausch von Mobilitätsdaten von zentraler Bedeutung.

Die Mitte ist der Ansicht, dass eine nahtlose Kombination verschiedener Mobilitätsangebote und -formen die Mobilität vereinfachen und – gerade auch in Berg- und Randregionen durch neue Bestellangebote – wesentlich erleichtern kann. Damit die Daten verlässlich, neutral und diskriminierungsfrei bereitgestellt werden können, finden wir es sinnvoll, dass der Bund eine zentrale und koordinierende Rolle beim Aufbau, Betrieb und der Weiterentwicklung der Mobilitätsdateninfrastruktur einnimmt. Unseres Erachtens soll der Zugang zu diesen Daten kostenlos und als erweiterten Service public zur Verfügung gestellt werden. Dem Vorhaben, eine eigene Bundesanstalt für die Mobilitätsinfrastruktur zu gründen, steht Die Mitte hingegen kritisch gegenüber, da unseres Erachtens das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht stimmt. Zur Entwicklung von MODI sollte eine Organisationsform gewählt werden, die anwenderfreundliche Lösungen und eine hohe Dynamik gewährleisten kann.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme, für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

Für Die Mitte Schweiz

Sig. Gerhard Pfister

Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio

Generalsekretärin Die Mitte Schweiz



Digitale Gesellschaft, CH-4000 Basel

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

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

3. Mai 2022

Stellungnahme zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG) (Vernehmlassung 2022/2)

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. Februar 2022 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Digitale Gesellschaft ist eine gemeinnützige Organisation, die sich für Grund- und Menschenrechte, eine offene Wissenskultur, weitreichende Transparenz sowie Beteiligungsmöglichkeiten an gesellschaftlichen Entscheidungsprozessen einsetzt. Die Tätigkeit orientiert sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Konsumenten in der Schweiz und international. Das Ziel ist die Erhaltung und die Förderung einer freien, offenen und nachhaltigen Gesellschaft vor dem Hintergrund der Persönlichkeits- und Menschenrechte.

Gerne nehmen wir zum Entwurf wie folgt Stellung:

Gemäss der Medienmitteilung des Bundesrates «[Förderung vertrauenswürdiger Datenräumen und der digitalen Selbstbestimmung](#)» vom 30.03.2022 soll das Potenzial von Daten besser ausgeschöpft werden. Dafür sollen vertrauenswürdige Datenräume gefördert und die digitale Selbstbestimmung gestärkt werden. Vertrauenswürdige Datenräume sind gemäss dem Bericht zur «[Schaffung von vertrauenswürdigen Datenräumen basierend auf der digitalen Selbstbestimmung](#)» vom 30.03.2022 ein vielversprechender Ansatz zur Realisierung der digitalen Selbstbestimmung. Uns ist unverständlich, weshalb und wie Datenräume der digitalen Selbstbestimmung dienen

sollen – und hierzu nicht vielmehr und in genereller Weise ein starker Datenschutz gefordert werden muss. Aber angenommen, dem wäre so, dann müssen die Datenräume erstens tatsächlich vertrauenswürdig sein und zweitens die Realisierung der digitalen Selbstbestimmung auch als oberstes Ziel haben.

Das Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) regelt die «Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität» (NADIM), womit ein solcher vertrauenswürdiger Datenraum geschaffen werden soll. So wird im Bericht zu vertrauenswürdigen Datenräumen die NADIM als eines der ersten Beispiele von vertrauenswürdigen Datenräumen genannt, bei denen die digitale Selbstbestimmung umgesetzt werden soll. Neu entstehende Datenräume werden demnach richtungsweisend dafür sein, wie diese als Gesellschaft genutzt werden und der Austausch von Daten künftig betrieben wird. Zu diesen neu entstehenden, richtungsweisenden Datenräumen gehört auch das NADIM. Jedoch wird ausgerechnet in diesem Gesetz nicht ansatzweise genügend auf den Datenschutz und die digitale Selbstbestimmung eingegangen. Das MODIG verweist auf das Datenschutzgesetz (DSG) oder delegiert Datenschutzfragen lediglich an den Bundesrat. Weder aus dem Gesetz noch dem erläuternden Bericht geht hervor, wie die digitale Selbstbestimmung tatsächlich umgesetzt werden soll.

Gemäss dem Bericht zu vertrauenswürdigen Datenräumen steigt bei einem wachsenden Anteil der Bevölkerung das Misstrauen gegenüber der Nutzung von Daten aus Angst vor Missbrauch und Verlust der Privatsphäre oder aus ungenügenden Entscheidungsmöglichkeiten. Ziel muss also sein, Vertrauen bei der Bevölkerung zu schaffen, damit die Datenräume tatsächlich sicher sind und die digitale Selbstbestimmung geachtet wird. Das MODIG als eines der ersten Beispiele für die Schaffung eines Datenraumes sollte dabei besonders Wert auf die Schaffung des Vertrauens der Bevölkerung legen. Stattdessen wird mit dem MODIG jedoch ein Gesetz geschaffen, das dieses Vertrauen, welches noch nicht einmal aufgebaut werden konnte, bereits im Keim zu ersticken droht. Der Angst vor Missbrauch wird nicht vorgebeugt und auch dem Verlust der Privatsphäre wird kein Wort gewidmet.

Ungenügende Entscheidungsmöglichkeiten fördert das MODIG regelrecht, wenn z.B. bei einem Ticketkauf für ein Verkehrsmittel überhaupt nicht entschieden werden kann, ob die eigenen Daten in den Datenraum gegeben werden sollen oder nicht, weil man nicht die Wahl hat, ein anderes Verkehrsmittel zu nehmen – und beim Ticketkauf den allgemeinen Geschäfts- oder Transportbedingungen zustimmen muss. Nur unbedingt

erforderliche Daten unter Berücksichtigung von Privacy-by-Design und Privacy-by-Default sollen bearbeitet werden dürfen. Zudem muss die Möglichkeit bestehen bleiben, die Transportmittel anonym zu benutzen, und zwar zum gleichen, besten Preis und soweit möglich ohne Komforteinbusse. Dabei wäre z.B. eine Prepaidkarte eine mögliche Lösung. Das Recht auf anonymen Transport muss gewährleistet sein.

Für uns ist unverständlich, in welchem Verhältnis die MODIG zum Mobility-Pricing steht. Die Vorlage zum [Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing](#) hat zum Ziel, die Mobilität möglichst effizient zu nutzen. Das MODIG hat ebenfalls zum Ziel, das Verkehrssystem effizienter zu machen. Mobility-Pricing ist in der Vorlage zum MODIG allerdings überhaupt kein Thema. Wenn mit dem Bundesgesetz zu Mobility-Pricing bereits eine Vorlage besteht, um Mobilität effizienter nutzen zu können, weshalb macht man dann jetzt das MODIG, ohne das Verhältnis zum Mobility-Pricing zu klären, das das gleiche Ziel hat?

Der Bericht zu vertrauenswürdigen Datenräumen stellt klar, dass die Nutzer:innen häufig keine andere Wahl haben, als ihre Daten preiszugeben und damit ihre Kontrolle darüber aufgeben, wenn sie an der digitalen Welt teilnehmen wollen. Diese Gefahr besteht mit dem MODIG nicht nur in der digitalen Welt, sondern auch bei der Teilnahme am öffentlichen Verkehr, wenn die Individuen keine Verkehrsmittel mehr wählen können, ohne ihre Daten preisgeben zu müssen und somit keine Entscheidungsmöglichkeit mehr darüber haben. Der Bericht anerkennt, dass dies im Gegensatz zum Selbstverständnis steht, in demokratisch und rechtsstaatlich organisierten Gesellschaften als aktive Bürger:innen mitentscheiden zu können. Jede Person hat das Recht, ihre Daten Dritten nicht preisgeben zu müssen. Diese Entwicklungen widersprechen diesem Recht. Dieses Recht soll aktiv und effektiv geschützt und deren Wirksamkeit gestützt werden. Das MODIG beugt dieser Gefahr jedoch nicht vor und sieht keine Regelung vor, wie Individuen entscheiden können, ob (und wie) sie ihre Daten preisgeben wollen oder nicht, wenn sie ein bestimmtes Verkehrsmittel nutzen müssen.

Der Bundesrat setzt sich zum Ziel, dass die Schweiz über vertrauenswürdige Datenräume verfügt, in denen die Einwohner:innen die Kontrolle über ihre eigenen Daten ausüben können. Die Verhältnisse zwischen Datenproduzierenden, Datennutzenden und betroffenen Personen sollen klar geregelt sein. Das NADIM aber regelt die Verhältnisse für die Einwohner:innen nicht klar, da sie (vorläufig) keine Akteur:innen im MODIG sind. Der Nutzen der Schaffung eines vertrauenswürdigen

Datenraumes sollte eigentlich sein, die digitale Selbstbestimmung zu fördern. Das MODIG allerdings richtet sich nicht an die Individuen, sondern in erster Linie an die Mobilitätsanbieter:innen. Die Endnutzer:innen haben gemäss Vorlage nur einen indirekten Nutzen daraus. Damit entspricht die Schaffung der NADIM als vertrauenswürdigen Datenraum nicht dessen eigentlichen Zweck. Die Datenräume sollen dazu dienen, die Kontrolle über die eigenen Daten zu stärken. Beim Datenraum des MODIG hat man aber als Mobilitätsteilnehmer:in (zur Zeit) überhaupt keinen Zugriff auf den Datenraum oder einen direkten Nutzen davon.

Vertrauenswürdige Datenräume zeichnen sich dadurch aus, dass Nutzer:innen ihre Daten nach eigenem Willen und mit der nötigen Kontrolle zur Verfügung stellen können. Individuen können aber gerade nicht nach ihrem eigenen Willen die Daten der NADIM zur Verfügung stellen, da im MODIG nicht die Mobilitätsteilnehmenden die Nutzer:innen sind, sondern die Anbieter:innen. Diese entscheiden über das zur Verfügung stellen der Daten, sind deren Eigentümer:innen und besitzen die Hoheit über die Daten.

Zwar wird betont, dass es sich dabei in der Regel nur um Sachdaten handelt. Gemäss dem erläuternden Bericht liegt es in der Verantwortung der Datenlieferant:innen, mit geeigneten Massnahmen wie Anonymisierung sicherzustellen, dass es sich bei den von ihnen zur Verfügung gestellten Kerndaten und weiteren Daten um Sachdaten handelt. Doch nicht nur Sachdaten, sondern auch Personendaten können von der NADIM erfasst werden. Unter Personendaten können gemäss dem erläuternden Bericht persönliche Angaben der Endkund:innen fallen, wie z.B. Bewegungsdaten oder besonders schützenswerte Personendaten im Bereich Gesundheit bei Reisenden mit Behinderung. Gemäss dem erläuternden Bericht werden die konkreten Rahmenbedingungen zur Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten oder Bewegungsdaten durch die Betreiberin der NADIM durch den Bundesrat in Abstimmung mit den Akteur:innen und dem Datenschutzgesetz festgelegt. Das ist erstens sehr unkonkret formuliert und fördert sicher nicht das Vertrauen der Bevölkerung in die Sicherheit der Datenräume. Zweitens werden nur die Akteur:innen miteinbezogen, dabei geht es bei den Personendaten um die Endnutzer:innen, welche kein Mitspracherecht bei der Ausarbeitung dieser Rahmenbedingungen haben. Das entspricht nicht der digitalen Selbstbestimmung. Dass der Umgang mit diesen sehr persönlichen Daten erst durch den Bundesrat bestimmt wird, ist nicht hinzunehmen. Der erläuternde Bericht wendet seine ganze Energie auf, um zu betonen, dass dies nicht der Regelfall sein wird, sodass er ganz vergisst, zu regeln, wie die Personendaten

geschützt werden, sollte der Regelfall doch mal eine Ausnahme machen.

Als einen der Grundpfeiler für die Entwicklung von vertrauenswürdigen Datenräumen nennt der Bericht die Erarbeitung eines freiwilligen Verhaltenskodex. Dieser soll aber erst noch erarbeitet werden. Das NADIM wird nun also noch ohne diesen Verhaltenskodex geschaffen. Es ist zudem fraglich, ob und wie die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen zur Förderung vertrauenswürdiger Datenräume und digitaler Selbstbestimmung bei der MODIG überhaupt einfließen konnten, da der Gesetzesentwurf bereits am 2. Februar 2022 in die Vernehmlassung geschickt wurde, während die Massnahmen erst am 30. März 2022 beschlossen wurden. Somit ist anzunehmen, dass das MODIG noch nicht auf Grundlage dieser Massnahmen entstanden ist und damit potenziell den Anforderungen an vertrauenswürdige Datenräume nicht entspricht.

Wenn digitale Selbstbestimmung und vertrauenswürdige Datenräume nicht nur leere Worte sein sollen, dann ist das MODIG eine wichtige Chance, dies zu bestätigen. Der vorliegende Entwurf entspricht den Anforderungen der Individuen an digitale Selbstbestimmung und vertrauenswürdige Datenräume nicht.

Wir fordern daher einen starken, generellen Datenschutz und den tatsächlichen Fokus auf die digitale Selbstbestimmung beim MODIG.

Schlussbemerkung

Wir beschränken uns in dieser Stellungnahme auf unsere Kernanliegen. Der Verzicht auf umfassende allgemeine Anmerkungen oder auf Anmerkungen zu einzelnen Artikeln bedeutet keine Zustimmung der Digitalen Gesellschaft.

Freundliche Grüsse



Erik Schönenberger

Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Direktor BAV Peter Füglistaler
Vizedirektor Herr Gerhard Ballmer
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

Einreichung per Mail an:
info@gs-uvek.admin.ch
konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 3. Mai 2022

Vernehmlassung Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrter Herr Vizedirektor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur» äussern zu können. Diese Gelegenheit nimmt der Verein digitalswitzerland gerne wahr, wir haben aufgrund der hohen Bedeutung dieses Themas für die digitale Schweiz eine grosse Zahl an Vernehmlassungsantworten ausgewertet, um ein klares Bild skizzieren zu können.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass die differierenden und sektor-abhängigen Betrachtungsweisen der Interessengruppen zu unterschiedlichen Interpretationen führen, obwohl die meisten Akteure mit der Stossrichtung der Vorlage einverstanden sind. Das ist eigentlich ein sehr gutes Zeichen. Dennoch: Wir riskieren, dass jene, die eigentlich positiv sind, wegen inhaltlich unterschiedlicher Sichtweisen, auseinander dividiert werden und dann im politischen Prozess unterliegen. Dies gilt es zu verhindern.

digitalswitzerland versteht sich als Dialogplattform, welche mit seinem branchenübergreifenden Netzwerk von über 240 Organisationen zur Verfügung steht - immer mit dem Ziel die Digitalisierung der Schweiz zu erleichtern. Wir sind oft Übersetzer und Moderator der verschiedenen Stimmen, welche die Schaffung einer langfristig erfolgreichen und nachhaltigen Digitalisierung zum Wohl der Gesellschaft wollen: So auch auch gerne für all jene, die die nationalen Mobilitätsdaten Infrastruktur als sinnvoll und wegweisend erachten.

Wir möchten Ihnen deshalb, ganz im Sinn der UN Sustainable Development Goals Nr. 17 (Partnerschaften), gerne anbieten, dass wir im Vorfeld zur politischen Beratung als neutrale, unideologische und unparteiische Plattform versuchen die konstruktiven und positiv eingestellten Akteure hinter gemeinsamen Positionen zu versammeln, damit die Arbeit der Behörden und des Parlaments einfacher wird.

Selbstverständlich werden wir dies auf freiwilliger, unverbindlicher Basis machen. Unser Beitrag soll helfen, die Digitalisierung der Schweiz zu erleichtern. Da der Aufwand aber erheblich ist, bitten wir Sie um eine positive Grundhaltung und Offenheit gegenüber den von uns zu erzielenden Ergebnisse im Sinn der Sache. Im beigefügten, ausführlichen Text, finden Sie zudem die Problemfelder, die wir bei der Analyse der Vernehmlassung herausarbeiten konnten - insbesondere die Frage der Organisation, die sich um die Daten kümmert, wie auch die Frage der Datentiefe scheinen uns erfolgskritisch für das Vorhaben.

Es würde uns freuen, wenn wir hier auf ein offenes Ohr bei Ihnen und beim BAV stossen würden. Eine positive Reaktion würde uns sehr freuen, dann machen wir uns an die Arbeit.

Wir danken für die Aufmerksamkeit und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,



Sascha Zahnd
President digitalswitzerland



Stefan Metzger
Managing Director digitalswitzerland

Für weitere Auskünfte:

Guillaume Gabus, digitalswitzerland | Geschäftsstelle Zürich

Tel. +41 76 589 71 99 | guillaume@digitalswitzerland.com

1. Hintergrund zu digitalswitzerland

digitalswitzerland ist eine schweizweite, branchenübergreifende Initiative, welche die Schweiz als weltweit führenden digitalen Innovationsstandort stärken und verankern will. Unter dem Dach von digitalswitzerland arbeiten an diesem Ziel mehr als 240 Organisationen, bestehend aus Vereinsmitgliedern und politisch neutralen Stiftungspartnern, transversal zusammen. digitalswitzerland ist Ansprechpartner in allen Digitalisierungsfragen und engagiert sich für die Lösung vielfältiger Herausforderungen.

Aus Sicht von digitalswitzerland ist die Mobilitätsdateninfrastruktur eine wichtige Komponente, um die Schweizer Gesellschaft und Wirtschaft bei der Digitalisierung voranzubringen. digitalswitzerland begrüsst deshalb die Stossrichtung der Vorlage, als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem, welches die Thematik der Mobilitätsdaten in einem neuen verkehrsträgerübergreifenden Gesetz regelt.

Wir können die Verunsicherung gegenüber der Vorlage nachvollziehen, welche uns die von uns konsultierten Organisationen mitgeteilt haben. Die Vorbehalte beziehen sich vor allem organisatorische (Mobilitätsdatenanstalt), strukturelle (Definition der Kerndaten sowie Zielbild-leitenden Dimensionen). Sie finden eine ausführliche Beschreibung der Befangenheiten im Kapitel "Bemerkungen".

2. Vorgehen

Da die MODI-Vorlage unterschiedliche Sektoren (Mobilität-, Infrastruktur- sowie ICT-Sektor) betreffen, haben wir Mitglieder (Verbände und Unternehmen), sowie weitere Organisationen (aus der Adressaten-Liste) kontaktiert und vorab nach ihrer Meinung zur Vorlage befragt. Sie finden die Liste der Organisationen, welche wir angefragt haben im Anhang.

3. Methodische Beobachtungen

Zusammenfassend ist uns ins Auge gefallen, dass die Antworten mehrheitlich die Stossrichtung der Vorlage befürworten.

Die Komplexität der Fragestellungen hat dazu geführt, dass die Vernehmlassungsadressaten teilweise uneindeutige Rückmeldungen gegeben haben, die die Auswertung erschweren: Je nach Branchenzugehörigkeit wurden einzelne Punkte im Fragebogen unterschiedlich verstanden und beantwortet, obwohl grundlegend dieselbe Meinung herrscht. Ein Beispiel dazu zeigen die jeweiligen Antworten von economiesuisse im Vergleich zur gemeinsamen Antwort der Swiss Data Alliance (SDA) und der Schweizerischen Akademie der Technischen Wissenschaften (satw) zur Frage Nr. 20 - dort haben die Organisationen jeweils JA oder NEIN angekreuzt und dies mit dem gleichen Argument begründet. Es lohnt sich auf diese methodische Problematik ein Augenmerk zu haben.

Im Folgenden gehen wir auf die aus unserer Sicht wichtigsten Diskrepanzen ein.

4. Bemerkungen

a. Zielbild und Zeithorizont (Bedeutung der Mobilitätsdaten):

Die vorher erwähnte Branchen- bzw. Organisationszugehörigkeit hat zur Folge, dass Konzepte und die unterliegenden Prinzipien, wie z.B. von Open Data, unterschiedlich aufgefasst werden. Dies manifestiert sich indem die verschiedenen Betrachtungsweisen der angefragten Organisationen zu unterschiedlichen Zielbildern der MODI führen.

Grundsätzlich lassen sich zwei Zielbilder skizzieren:

Die effizientere Gestaltung des Mobilitätsmarkts **im Sinne der Erfüllung von Nachhaltigkeitszielen** steht im Vordergrund.

Die effizientere Gestaltung **im Sinne eines Marktgleichgewichts** (vermehrtes und differenzierteres Angebot von Mobilitätslösungen gegenüber einer steigenden Nachfrage nach Mobilität des Endkunden bei effizienten Preisen und hoher Qualität) steht im Vordergrund.

Das eine Ziel muss das andere nicht ausschliessen, doch ist von unserem Standpunkt betrachtet die Priorisierung des Marktgleichgewichts ein Meilenstein hin zur Erfüllung von Nachhaltigkeitszielen. Grundsätzlich muss auch davon ausgegangen werden, dass zur raschen Erreichung der Nachhaltigkeitsziele mehr als nur die notwendigen Mobilitätsdaten (Kerndaten) der MODI zufließen sollen. Soll zuerst ein Marktgleichgewicht entstehen, müssen die Anreize, welche zu diesem führen genauer untersucht werden. Ein iterativer Ansatz bei der Erreichung des Zielbilds dürfte die Erfolgchancen der MODI erhöhen: Der Bund und die Mobilitätsanbieter müssen anhand von Konkretisierungen (proof of concepts) aufzeigen, welchen Mehrwert die MODI in Zukunft darstellen wird. Dieses Thema scheint auf diesem Weg leicht lösbar und kann im politischen Prozess gut adressiert werden.

b. Anreize zur Teilnahme:

Wie oben erwähnt dient uns als Anschauungsbeispiel die Gegenüberstellung der Antworten von Economiesuisse sowie der gemeinsamen Stellungnahme von SDA und satw auf die Frage Nr. 20:

Economiesuisse antwortet mit **Ja** und folgender Bemerkung: *Auf regulatorischer Ebene braucht es keine zusätzlichen Anreize. Konkrete, bedürfnisorientierte Use cases und sichtbare kommerzielle Vorteile sind der beste Anreiz, um Unternehmen zur Teilnahme an der NADIM zu motivieren. Diese muss schlicht und einfach aufzeigen können, dass sie Mehrwerte bietet und eine Daseinsberechtigung hat. Dann wird auch die Beteiligung attraktiv.*

SDA und satw antworten mit **Nein** und folgender Bemerkung: *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.*

Beide Antworten gehen davon aus, dass der Mehrnutzen, den die MODI verspricht, als Anreiz für private Anbieter genügt. Hingegen stipuliert die Antwort der satw und SDA eine Unterscheidung zwischen öffentlicher Hand und öffentlich subventionierten Unternehmen gegenüber privaten Anbietern; erstgenannte Stakeholder sollten im Sinne von Open Government Data gezwungen werden, Daten zu teilen. Obwohl die Antworten unterschiedlich ausfallen, sind sie im Kern identisch. Des Weiteren veranschaulicht der Vergleich die unterschiedlichen Definition des Zielbilds: währenddessen SDA und satw die Priorisierung eines *übergeordneten Interesse* rechtfertigen, führt Economiesuisse die Mehrwerte eines Marktgleichgewichts als Begründung an.

c. Mobilitätsdatenanstalt (MDA):

Die Gesamte Vorlage regelt hauptsächlich die Rahmenbedingungen für die neu zu schaffende MDA. Ohne klares und allseits akzeptiertes Leitbild der MODI, ist die Beschreibung der MDA unser Erachtens ungenügend. Es stellt sich die Frage, was die Aufgabe der MDA ist: Soll sie einen Markt beaufsichtigen (was nicht zu wünschen ist) oder soll sie als technologisch neutraler Vermittler wirken. Die Governance und Organisationsform müssen mit Bestimmtheit so gestaltet werden, dass sie dem gewählten Zielbild dienen. Damit einhergehend soll der Vorstand so gewählt werden, dass die Ziele der MODI erreicht werden. Ist das zweite erwähnte Leitbild das Ziel (technologisch neutraler Vermittler), sollen sich die Gremien der MODI so neutral und technokratisch wie möglich aufstellen.

Diese Fragestellung erachten wir als problematisch, da der Graben zwischen den Varianten sehr tief ist. Wir bieten hier an einen Versuch zu starten, die Akteure in eine gemeinsame positive Richtung zu bewegen und alternative Lösungen vorzuschlagen.

d. Datentiefe:

Die ökonomische Definition von "Mobilitätsdaten als Infrastruktur" muss abschliessend geklärt werden, damit eine rechtlich eindeutige Auslegung möglich ist. Es stellt sich die Frage, ob die MODI in ihrer Gesamtheit als Allmende- oder öffentliches Gut verstanden wird. Damit einhergehend sollen juristische Regeln bestimmt werden, sowie mögliche Optionen für die Finanzierung angedeutet werden.

Welche Kerndaten wie, abgegeben werden müssen, soll nochmals analysiert werden. Speziell die Verfügbarkeit von Angeboten, können als geschäftssensitive Daten betrachtet werden; z.B. wann welche Ladestation von e-Autos gebraucht werden, oder eben nicht. Auch wenn Mobility-Sharing Anbieter, die Verfügbarkeit ihrer Angebote aufzeigen müssen, lassen sich Schlussfolgerungen auf ihre Geschäftstätigkeit machen.

Entsprechend soll die Definition von «Mobilitätsdaten als Infrastruktur», sowie den Kerndaten abschliessend geklärt werden, damit keine Rechtsunsicherheit entsteht.

Diese Fragestellung erachten wir ebenfalls als hochproblematisch, da eine Einigung schwer vorstellbar ist - für viele der Akteure. Wir würden hier ebenfalls anbieten den Versuch zu unternehmen, die unterschiedlichen Sichtweisen mit den Akteuren durcharbeiten und die Ergebnisse zur Verfügung zu stellen.

e. Finanzierung:

Die Finanzierungsform der MODI soll sich daraus ableiten, was für eine Art Gut die "Mobilitätsdaten als Infrastruktur" darstellen und was das Zielbild ist. Kommt man zum Schluss, dass es sich um ein öffentliches Gut handelt, so soll von Nutzungsgebühren abgesehen werden. Bei einem Allmendegut wären Nutzungsgebühren,

analog zur Strasse ausführbar. Wobei in beiden Fällen, die Freiwilligkeit die "Mobilitätsdaten als Infrastruktur" zu nutzen, oder eben nicht, gewährleistet werden muss.

Die Priorisierung des Zielbild von "Mobilitätsdaten als Infrastruktur" kann zu einer Richtungsentscheid bezüglich der Frage nach Subventionierung behilflich sein; ist das erklärte und rasch zu erreichende Ziel übergeordnete Interessen (Umwelt, Mehrwert für öffentliche Hand, etc.) und nicht ein Marktgleichgewicht (im Sinne von Qualität, Preis und Innovation) sollen Anreize für Mobilitätsanbieter zur Diskussion stehen.

In beiden Fällen und unabhängig vom Zielbild kann festgestellt werden, dass zur Erstellung eines öffentlichen oder Allmendegut substantielle Investitionen der öffentlichen Hand notwendig sind.

In dieser Thematik scheint eine Einigung auf politischem Weg durch eine Kompromissfindung möglich. Deshalb braucht es hier keine weitere Unterstützung durch digitalswitzerland.

Anhang

Liste der von uns konsultierten Organisationen

economiesuisse

Schweizerische Bundesbahnen SBB AG

Post CH AG Corporate Center

AMAG Group AG

auto-schweiz; Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure

Automobil Club der Schweiz ACS

openmobility

Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften SATW

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)

strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS

Swiss eMobility

SWISSRAIL Industry Association

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

ViaSuisse AG

Touring Club der Schweiz TCS

CHACOMO - Swiss Alliance for Collaborative Mobility

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

3. Mai 2022

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 haben Sie uns eingeladen, zum neuen Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economiesuisse die Interessen von rund 100'000 Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland und weiteren 2 Mio. Beschäftigten im Ausland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und diverse Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem hochwertigen, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtverkehrssystem interessiert, in dem Personen und Güter verlässlich und effizient transportiert werden können. Vernetzte Mobilitätsangebote weisen in dieser Hinsicht ein grosses Potential auf. Sofern sie sich am Markt durchsetzen und sofern der Staat die richtigen Rahmenbedingungen schafft, können sie viel zu einem innovationskräftigeren, effizienteren Verkehrssystem beitragen.

Damit sich die Vernetzung in der Mobilität beschleunigt, braucht es die richtigen Voraussetzungen, insbesondere einen funktionierenden Datenaustausch unter verschiedenen Mobilitätsanbietern über einen neutralen Intermediär sowie die Bereitstellung von hoheitlichen Daten als «Open Government Data». In diesem Sinne begrüsst economiesuisse die Schaffung einer Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) grundsätzlich. Damit diese aus Sicht der Wirtschaft einen Mehrwert bietet, muss die Vernehmlassungsvorlage entlang von fünf zentralen Anforderungen optimiert werden:

1. Sie muss eine möglichst enge Definition von Mobilitätsdaten als Infrastruktur verfolgen.
2. Sie muss den Wettbewerb im Mobilitätsmarkt als Innovationstreiber nutzen und fördern.
3. Sie muss iterativ und anwendungsorientiert aufgebaut werden, damit der Mehrwert ersichtlich wird.
4. Der Mehrwert für die Kundinnen und Kunden muss im Zentrum sämtlicher Bemühungen stehen.
5. Es braucht eine Governance, welche kompromisslos diesen Zielen dient.

Detaillierte Ausführungen zu dieser Position finden Sie nachfolgend sowie im ausgefüllten Fragebogen, der dieser Stellungnahme beiliegt.

Enge Definition von Mobilitätsdaten als Infrastruktur nötig

Ähnlich wie Schiene oder Strasse haben gewisse Daten und Dienste in der Mobilität den Charakter einer Infrastruktur, das heisst sie sind ein volkswirtschaftlich bedeutendes Basisgut, welches der freie Markt nicht ohne Weiteres im gewünschten Ausmass und offen zugänglich bereitstellt. Deshalb kommt in der Regel der Staat zum Zug. Diese Definition trifft zweifellos auf das unmittelbare «digitale Abbild» physischer Verkehrsinfrastrukturen zu, also auf Geodaten und gewisse Betriebsdaten des Verkehrs. Dies entspricht im vorliegenden Kontext dem Datenumfang von «Verkehrsnetz CH». Bei den Betriebsdaten trifft die Definition ausserdem wohl dort zu, wo staatseigene Unternehmen unter dem Schutz einer Konzession und in hoheitlichem Auftrag Mobilitätsdienstleistungen erbringen, also im öffentlichen Verkehr. Sie trifft aus Sicht der Wirtschaft hingegen dort nicht zu, wo private Unternehmen oder Einzelpersonen mit eigenen Fahrzeugen unterwegs sind.

Eine enge und abschliessende Definition von «Mobilitätsdaten als Infrastruktur» ist somit eine Voraussetzung, damit sich ein staatlicher Eingriff im Bereich der Mobilitätsdaten rechtfertigt und damit aufgrund der MODI keine Rechtsunsicherheit entsteht. Die MODI soll sich auf eine absolute Grundaussstattung an Daten beschränken, die für private Wirtschaftstätigkeit den Charakter einer öffentlichen Vorleistung haben, genauso wie dies bei anderen öffentlichen Infrastrukturen der Fall ist. Eine weitere Voraussetzung ist, dass der Staat grundsätzlich keine über die MODI laufenden Mobilitätsdaten für Studien, Planungsprozesse oder für weitere Zwecke verwendet. Private Unternehmen, die im Wettbewerb stehen, werden nur an der MODI und insbesondere der NADIM teilnehmen, wenn sie sicher sein können, dass ihre kommerziell relevanten Daten nicht zum Staat fliessen und dort zweckentfremdet werden. Gleiches gilt für Daten, die aus der Teilnahme an der NADIM generiert werden. Entsprechend muss die Datenhaltung und -hoheit im Rahmen der NADIM vollständig bei teilnehmenden privaten Unternehmen bleiben. Der Staat soll nur Daten weiterverwenden dürfen, auf die er wegen der Nähe zur physischen Infrastruktur sowieso bereits Zugriff hat oder solche, auf die er eigentlich Zugriff haben sollte, weil sie von Unternehmen aus seinem Besitz und aus einer von ihm konzessionierten Tätigkeit stammen.

Wettbewerb im Mobilitätsmarkt als Innovationstreiber nutzen und fördern

Wettbewerb ist grundsätzlich ein wichtiger Motor für die statische Effizienz (Preise, Qualität) und die dynamische Effizienz (Innovationskraft) in allen Märkten. Die Mobilitätsdateninfrastruktur ist in erster Linie eine Chance, den Wettbewerb zu unterstützen und dadurch die Dynamik im Mobilitätsmarkt zu erhöhen. Dies ist kein Selbstzweck, denn daraus sollen innovative, kundennahe Angebote resultieren, die wiederum positive Spillovers erzeugen, wie beispielsweise positive Effekte auf Umwelt und Klima, eine effizientere Nutzung der bestehenden physischen Infrastrukturen oder auch mehr Kosteneffizienz. Damit diese Mehrwerte realisiert werden können, müssen die MODI und insbesondere die NADIM so wettbewerbsfreundlich wie möglich ausgestaltet werden. Dazu gehört beispielsweise auch, dass nicht nur der Landverkehr von Anfang an in die Überlegungen einbezogen wird, sondern auch die Luftfahrt. Gerade Flugpassagiere würden auf der ersten und letzten Meile stark von einer besseren Vernetzung mit anderen Verkehrsangeboten profitieren. Zudem wäre damit der grenzüberschreitende Personenverkehr gebührend berücksichtigt.

Bei der NADIM ist die Freiwilligkeit der Teilnahme dabei ein besonders wichtiger Faktor: Unternehmen sollen an der NADIM teilnehmen, weil diese für ihre Marktbearbeitung und ihre Kundinnen und Kunden vorteilhaft ist, nicht weil diese einen regulatorischen Vorteil bietet. Ebenso dürfen keine regulatorisch induzierten Nachteile entstehen, wenn ein Unternehmen sich gegen die Teilnahme entscheidet. Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die Finanzflüsse rund um die NADIM: economiesuisse ist der Meinung, dass die MDA für ihre Tätigkeit weder Gebühren verlangen noch gewerbliche Leistungen anbieten sollte. Ebenso sprechen wir uns gegen die Subventionierung von Anbindungskosten für die NADIM aus. Alle drei Massnahmen würden in erster Linie einen höheren bürokratischen Aufwand

sowie markt- und wettbewerbsverzerrende Effekte nach sich ziehen, welche die Innovationskraft mindern und den Durchbruch der vernetzten Mobilität erschweren.

Iterativer und anwendungsorientierter Aufbau

Die NADIM ist ein Projekt mit erheblichen Unsicherheiten und Risiken: Der Investitionsbedarf seitens des Bundes ist substanziell und es gibt im Gegenzug keine Erfolgsgarantie. Einerseits könnte das Projekt an den Umsetzungsschwierigkeiten scheitern, die naturgemäss bei grossen IT-Vorhaben auftreten. Andererseits könnte die marktseitige Akzeptanz fehlen, so dass die NADIM die vernetzte Mobilität nicht wie erhofft vorwärtsbringt. Auch im politischen Prozess gibt es üblicherweise Risiken und Unwägbarkeiten. Ein iterativer Ansatz beim Aufbau der NADIM dürfte die Erfolgschancen erhöhen: Der Bund und die Marktakteure müssen möglichst bald anhand eines ersten konkreten Anwendungsbeispiels aufzeigen, welche Rolle die NADIM in Zukunft einnehmen soll und wie alle Beteiligten profitieren (proof of concept). Ein mögliches Beispiel wäre die Verknüpfung von Flügen und Bahnangeboten via NADIM. So könnte die Infrastruktur Schritt für Schritt und Anwendungsfall für Anwendungsfall unter laufender Berücksichtigung neuer Erfahrungen und nah an der Praxis aufgebaut werden. Kurskorrekturen blieben dadurch jederzeit möglich und die Projektrisiken liessen sich reduzieren.

Kundenzentrierung als zentrale Zielsetzung

Das Projektumfeld der NADIM ist auch hinsichtlich der Ziele sehr komplex. Verschiedenste politische, gesellschaftliche und marktseitige Erwartungen sollen unter einen Hut gebracht werden. Dies birgt immer das Risiko von Konflikten, Fehlallokationen oder suboptimalen Lösungen. Aus diesem Grund sollte der Kundennutzen für sämtliche weiteren Schritte ins Zentrum des Interesses gerückt werden: Nur wenn bestehende und neue Angebote für die Endkundinnen und Endkunden einen Nutzen stiften, können die Vorteile der vernetzten Mobilität realisiert werden und nur dann haben die MODI und die NADIM ihre Existenz legitimiert. Der systemische Nutzen, den sich der Bund erhofft, fusst auf dem individuellen Nutzen für alle Verkehrsteilnehmenden. Diese Grundhaltung ist aus unserer Sicht in den Unterlagen zu wenig spürbar.

Passende Governance-Strukturen

Das gesamte MODIG regelt vor allem die Rahmenbedingungen für die neu zu schaffende Mobilitätsdatenanstalt des Bundes (MDA). Dies verdeutlicht, dass die Nagelprobe für die MODI nicht im technischen Bereich liegt, sondern im organisatorischen Bereich und im Bereich der Governance. Aus Sicht der Wirtschaft soll die MDA keine Marktaufsicht für das Gesamtverkehrssystem und kein öffentliches Unternehmen im Sinne von Post oder SBB werden. Auch soll sie nicht eine verkehrspolitische Vollzugsorganisation sein. Sie soll einzig als technisch kompetenter und neutraler «Facilitator» zwischen den Marktakteuren in der Mobilität handeln. Ein entscheidender Erfolgsfaktor hierfür wird der Verwaltungsrat der MDA sein. Dieser muss durchgehend neutral oder zumindest paritätisch zwischen verschiedenen Interessengruppen zusammengesetzt werden. Ausserdem muss die Fachkompetenz der Mitglieder das entscheidende Auswahlkriterium darstellen. Nur ausgewiesene Expertinnen und Experten können die Kundenzentrierung und Marktnähe der MODI ansatzweise gewährleisten. Darüber hinaus darf die strategische Steuerung des Bundesrats nicht in die marktrelevanten Prozesse der MDA eingreifen. Der Bundesrat muss in der vorgeschlagenen Konstellation zwar die strategischen Ziele der MDA verabschieden und weitere wichtige Entscheide wie die Definition des Kerndatensets treffen. Diese Entscheide sollten allerdings klaren, marktorientierten Leitplanken folgen und nicht politischen Überlegungen.

economiesuisse teilt die Einschätzung, dass die Schaffung einer bundeseigenen Anstalt von den im erläuternden Bericht erwähnten Varianten die sinnvollste darstellt. Dennoch ist die Gründung und der Aufbau der MDA mit einem substanziellen Aufwand verbunden, sowohl finanziell als auch personell. Vor diesem Hintergrund regt economiesuisse an, dass eine weitere Variante eingehend geprüft wird: Der Betrieb von Verkehrsnetz CH durch swisstopo und die Ausschreibung eines Leistungsauftrags für die NADIM. Durch den staatlichen Auftrag wäre die gewünschte Neutralität gesichert und man könnte gleichzeitig das in der Privatwirtschaft vorhandene Know-how nutzen.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Gerne stehen wir bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt



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 checked="" 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
<p>Absender: economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen Hegibachstrasse 47 8032 Zürich</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Zwei Einwände:

1. Die Daten sind nicht die «dritte», sondern eher die «vierte» Infrastruktur. Die dritte Infrastruktur wäre diejenige des Flugverkehrs. Die Luftfahrt muss umfassend in die Überlegungen zur MODI einfließen. Es besteht aus Nutzersicht und aus systemischer Sicht ein grosses Potential für ein besseres Ineinandergreifen von Luft- und Landverkehr.
2. Die Definition von «Daten als Infrastruktur» braucht klare Leitplanken: Es handelt sich einerseits um das unmittelbare «digitale Abbild» physischer Infrastrukturen und andererseits um Daten, die von öffentlichen Unternehmen in hoheitlichem Auftrag erzeugt wurden.

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 verstehen die Infrastruktur in erster Linie als Basisleistung für die Angebotsseite des Mobilitätsmarktes und die Akteure, die sich darin bewegen. Auf dieser Basis können die Mobilitätsakteure neue Mehrwerte für die Kundinnen und Kunden schaffen. Diese Mehrwerte bringen wiederum positive Spillovers für das gesamte System mit sich (Effizienz, Umweltbelastung, etc.).

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 Staat kann hier als Facilitator wirken und als neutrales Scharnier die verschiedenen Akteure in der Mobilität verbinden. Der Fokus sollte also besonders auf der Verhinderung von Diskriminierung liegen. Ein zweiter wichtiger Fokus ist die Kundenzentrierung. Um nachhaltig Innovation zu ermöglichen, sollte der Staat die «Agents of change» im Mobilitätssystem besonders im Blick haben und nicht in erster Linie die bestehenden Strukturen.

Eine Mobilitätslenkung oder eine Verwendung jeglicher Daten aus dem Umfeld von MODI und NADIM für planerische Eingriffe in die Mobilität lehnt economiesuisse ab.

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:

Drei Vorbehalte:

1. Die Bemühungen des Bundes sollten sich nicht zu sehr auf bestehende Angebote versteifen, sondern auch den Vektor in die Zukunft im Auge behalten. Ein Kernzweck der MODI ist aus Sicht der Wirtschaft, dass ein Nährboden für Innovation geschaffen wird.
2. Freiwilligkeit ist zentral – Nichtteilnahme darf nicht a priori ein Nachteil sein. Zugang zu Verkehrsnetz CH muss auch ohne Teilnahme an NADIM möglich sein.
3. Es müssen von Anfang an alle Verkehrsträger berücksichtigt werden, also auch die Luftfahrt. Dort besteht gerade auf der ersten und letzten Meile der Flugpassagiere ein grosses Potential für besser vernetzte Angebote.

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:

Die Ambition ist im Moment hoch genug – man sollte sich darauf konzentrieren und diese Ambition möglichst gut erfüllen. Der Aufbau einer NADIM ist schon allein an und für sich anspruchsvoll und wäre ein genügender Mehrwert. Weitere Anwendungen müssen fallweise betrachtet werden. Die Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft muss dabei im Blickfeld bleiben.

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:

Nutzergebühren bevorteilen tendenziell die etablierten und grösseren Akteure im Markt. Sie sind der Chancengleichheit im Mobilitätsmarkt damit abträglich.
Bei Open Government Data (insb. Verkehrsnetz CH) sollte der Zugang kostenfrei möglich sein. Die freiwillige Teilnahme an der NADIM und der damit verbundene Zugang zu Kern-daten anderer Marktteilnehmer sollte grundsätzlich ebenfalls kostenfrei möglich sein.

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:

Ja, sofern von Anfang an alle Verkehrsträger einbezogen werden (inkl. Luftfahrt). Einerseits hat die bessere Vernetzung von Mobilitätsakteuren ein grosses Potential, andererseits rechtfertigt die Konstellation im Schweizer Markt, dass der Bund als Intermediär auftritt. Aus der Sicht von economiesuisse wäre a priori eine Selbstorganisation der Branche wünschenswert. Diese erscheint allerdings angesichts der «Zweiteilung» in einen stark regulierten öV-Markt und einen freien, privaten Mobilitätsmarkt zurzeit unrealistisch.

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:

Das Hauptziel der NADIM bleibt die möglichst effiziente Vernetzung verschiedener Dateneigner zwecks kundennaher und innovativer Angebote. Dabei müssen die Eintrittshürden tief bleiben. Dies müssen die Leitgedanken bei der Definition des Kerndatensets sein. Es ist zielführend, wenn die Definition anpassungsfähig bleibt, es braucht aber auch Rechtssicherheit in Form von klaren Leitplanken für den möglichen Gesamtumfang der Kerndaten («maximal bis hier und nicht weiter»). Auch ist zu betonen, dass der Umfang des Kerndatensets nicht eine politische Entscheidung darstellt. Der Bundesrat sollte also nahe an den Bedürfnissen der MDA und der Marktakteure entscheiden und sich ggf. auch nur auf strategische Vorgaben beschränken.

- 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:

Die Beantwortung dieser Frage hängt vom genauen Umfang des Kerndatensets ab. Erneut sei bei dieser Gelegenheit auf die unterschiedlichen Voraussetzungen von öffentlichen Transportunternehmen und privaten Dienstleistern hingewiesen. Erstere verfügen über Daten, die nahe an physischen Infrastrukturen sind und unter Konzessionsschutz entstanden sind. Für diese Daten sollten weitergehende Offenlegungspflichten gelten, als für solche aus dem Privatsektor, die unter wettbewerblichen Bedingungen und mit Konkursrisiko entstanden sind.

- 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:

Obwohl es beim Datenaustausch über die NADIM klare Regeln braucht, sollten diese insgesamt auf ein Minimum reduziert und möglichst viel den bi- und multilateralen Geschäftsbeziehungen der Teilnehmenden überlassen werden.

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:

Die Teilnahme an der NADIM sollte selbstverständlich so ausgestaltet werden, dass der Initialaufwand a priori so tief wie möglich ist. Eine Subventionierung sehen wir aus mehreren Gründen skeptisch. Erstens ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis solcher Massnahmen in der Realität oftmals ungenügend (z.B. wegen Aufwand zur Ermittlung der Subventionsberechtigung), zweitens kann eine verzerrende Wirkung entstehen gegenüber dem wettbewerblichen Teil des Mobilitätsmarktes. Drittens beginnen Subventionen immer befristet und werden dann verstetigt.

- 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:

Begründung siehe oben

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:

Bei den Daten der öffentlichen Hand auf Verkehrsnetz CH handelt es sich letztlich um «Open Government Data». Die Einbindung privater Verkehrsnetzdaten kann Vorteile bringen, muss aber freiwillig geregelt werden und die Datenhaltung und -hoheit der privaten Eigner respektieren.

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:

Rein aus Governance-Sicht macht es Sinn, wenn Verkehrsnetz CH (eine Open Data Plattform, die a priori allen zugänglich sein sollte) und die NADIM (eine öffentliche Infrastruktur mit freiwilliger Teilnahme) separat betrieben werden.

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:

Zum Grundsatz «Keine Gewinnorientierung» sollte gehören, dass die MODI auf die Erbringung jeglicher gewerblicher Leistungen verzichtet.

- 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:

Wobei erneut anzumerken ist, dass Mobilitätsdaten, die von staatseigenen Unternehmen unter dem Schutz einer Konzession und in hoheitlichem Auftrag erzeugt wurden, grundsätzlich nicht das gleiche sind wie Mobilitätsdaten privater Anbieter. Auch hier sollte eigentlich das Prinzip Open Government Data angewendet werden: Öffentlich finanzierte Unternehmen, die in öffentlichem Auftrag handeln, sollten eigentlich einer Einlieferungspflicht unterliegen.

- 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:

Wir halten dies insbesondere für angebracht, da der versprochene, diskriminierungsfreie Zugang zur NOVA-Plattform der öffentlichen Transportunternehmen auch nach mehreren Jahren noch nicht realisiert wurde.

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:

Von den im erläuternden Bericht dargelegten Varianten ist die Bundesanstalt aus unserer Sicht die zweckmässigste Lösung.

- 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:

Grundsätzlich wäre der Idealfall die Ausschreibung eines Leistungsauftrags für die NADIM. Durch den staatlichen Auftrag wäre die gewünschte Neutralität gesichert und man könnte gleichzeitig das in der Privatwirtschaft vorhandene Know-how nutzen. Noch besser, aber wie in Antwort 8 erwähnt wohl zurzeit unrealistisch, wäre eine vollständige Selbstorganisation durch die Marktakteure.

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:

Wir befürworten die Kernaufgaben gem. Art. 13, beantragen aber die Streichung des Artikels 14 (Weitere Tätigkeiten).

- 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:

Die MDA muss in erster Linie als Vermittlerin agieren, um die vorhandene Expertise der Marktakteure bestmöglich zur Geltung zu bringen.

- 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:

Solange sich diese Unterstützung auf Leistungen beschränkt, welche die effiziente Funktionsfähigkeit der NADIM und die Teilnahme der Akteure unterstützen.

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:

Zwar begrüssen wir den angebrachten Vorbehalt bezgl. Konkurrenzierung von privaten Unternehmen gem. Vorschlag des Bundes. In der Realität besteht ganz grundsätzlich dennoch ein zu grosses Risiko, dass jegliche gewerbliche Leistungen der MDA den Wettbewerb künftig beeinträchtigen könnten. Deshalb beantragen wir, von vornherein ganz auf solche zu verzichten.

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:

- 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:

Die Datenhaltung und -hoheit bleibt gem. erläuterndem Bericht bei den teilnehmenden Unternehmen. Vor diesem Hintergrund macht es auch Sinn, wenn diesen der Datenschutz obliegt.

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:

Auf regulatorischer Ebene braucht es keine zusätzlichen Anreize. Konkrete, bedürfnisorientierte Use cases und sichtbare kommerzielle Vorteile sind der beste Anreiz, um Unternehmen zur Teilnahme an der NADIM zu motivieren (proof of concept der NADIM). Diese muss schlicht und einfach aufzeigen können, dass sie Mehrwerte bietet und eine Daseinsberechtigung hat. Dann wird auch die Beteiligung attraktiv.

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:

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 Stakeholdereinbindung und das partizipative Element der bisherigen Arbeiten werden sehr geschätzt. Dies ist eine wichtige Grundlage für die Akzeptanz einer MODI und sollte beibehalten werden. Optimierungsmöglichkeiten gibt es ggf. beim Einbezug der Startup-Szene, resp. bei innovativen Unternehmen, die (noch) nicht politisch organisiert sind.
- Wie im Rahmen der bisherigen Stakeholdereinbindung betont wurde, befürworten wir eine unabhängige Architektur-Review der Übergangslösung zur NADIM, die zurzeit im Rahmen der Systemaufgabe Kundeninformation (SKI) der SBB erarbeitet wird. Dies ist für eine glaubwürdig unabhängige und neutrale Lösung entscheidend.

Bundesamt für Verkehr (BAV)
3003 Bern

Per email: konsultationen@bav.admin.ch;
monika.zosso@bav.admin.ch

Lausanne, den 5 Mai 2022

**Stellungnahme der EPFL zum Bundesgesetzese Entwurf
Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu MODIG Stellung zu nehmen. Wir teilen die Zielsetzungen von MODIG, nämlich eine effizientere intermodale Mobilität einerseits und die Förderung von integrierten Mobilitätsangeboten andererseits. Wir sind jedoch nicht überzeugt, dass der vorliegende Gesetzestext diesen beiden Zielsetzungen dienlich ist. Im Gegenteil: das heute ausgezeichnete ÖV Angebot in der Schweiz wird dadurch qualitativ und finanziell geschwächt, der Staat zahlt am Schluss mehr, die Verkehrsverlagerungspolitik wird verunmöglicht und es wird eine neue Datenanstalt mit fast unbegrenzter Macht ausserhalb jeglicher demokratischen Legitimation und juristischer Kontrolle geschaffen. Dazu kommt, dass typische Anliegen der Digitalisierung wie Datenschutz und Datensicherheit im Gesetzestext nicht berücksichtigt werden. Das Gleiche gilt ebenfalls für die legislative Dynamik der EU.

Unsere Stellungnahme leitet sich aus unserer Analyse der technologischen und ökonomischen Dynamik der Digitalisierung ab. Aus unserer Sicht geht die Gesetzesvorlage von zwei falschen Annahmen sowie einem unpräzisen Verständnis der Dynamik der Digitalisierung aus:

- Der im Gesetzestext verwendete Term „Daten“ vermischt Rohdaten (zum Beispiel Geodaten) mit hochwertigen „Information“, wie zum Beispiel Ticketpreisen, Vertriebs- und Echtzeitinformationen (sogenannten „Kerndaten“), sowie mit unternehmensrelevantem strategischem „Wissen“. Diese Vermischung verkennt

die strategische Natur von Daten, Informationen und aus der Datenanalyse gewonnenem Wissen. Was genau „Daten“ sind kann nicht, wie im Gesetzestext vorgesehen, der Deutungshoheit einer Bundesanstalt überlassen werden. Was genau „Daten“ sind, muss auf gesetzlicher Ebene festgeschrieben werden.

- Diese Vermischung wird untermauert mit der Behauptung, dass Daten, neben Schiene und Strasse, eine dritte Infrastruktur seien. Diese Behauptung beruht auf der abstrakten ökonomischen Idee, dass „Daten“ (siehe obiger Punkt) eine Ressource (ein „Klub Gut“) sind, das volkswirtschaftlich nicht optimal genutzt wird, da potentielle Nutzer ausgeschlossen werden können. Die Behauptung, dass Mobilitätsdaten – also eine „Ressource“ – einer Infrastruktur gleichzusetzen sind, ist objektiv falsch, entbehrt jeglicher theoretischen Grundlage und bezweckt im Gesetzestext lediglich die Rechtfertigung der Mobilitätsdatenanstalt (MDA), die es brauchen würde, um diese „Infrastruktur“ zu betreiben.
- Die Gesetzesvorlage blendet schliesslich die Dynamik der Digitalisierung vollständig aus. Diese Dynamik baut auf bis anhin unbekannten Netzwerkeffekten auf, die letztendlich zu privaten global Monopolen führen. Diese Entwicklung ist gut bekannt und auch analysiert. Die Gefahr oder eher die Konsequenz, dass die vorliegende Gesetzesvorlage dieser Entwicklung Vorschub leistet, ja sie noch beschleunigt, wird unterschlagen.

Diese durch die Gesetzesvorlage geförderte Entwicklung hin zu monopolistischen, privaten und globalen Mobilitätsplattformen wird den in der Schweiz qualitativ hochstehenden ÖV doppelt schwächen, finanziell und angebotsseitig. Die globalen Mobilitätsplattformen werden die aus den ihnen vom Staat (via MDA) gratis zur Verfügung gestellten Daten, Informationen und strategischem Wissen Gewinne abschöpfen, diese aber nicht in die Mobilitätsinfrastruktur der Schweiz reinvestieren, so dass der Staat am Schluss diese fehlenden Investitionen kompensieren muss und so indirekt die Plattformen subventionieren wird.¹

Zudem werden die Mobilitätsplattformen den ÖV in Konkurrenz zur Strasse setzen. Angesichts der ungleich schwächeren Internalisierung der Externalitäten im Strassenverkehr, wird der ÖV in diesem von den Plattformen geschaffenen Konkurrenzkampf verlieren, was dazu führen wird, dass die Qualität des Angebots sinkt oder dass der Staat noch mehr Subventionen geben muss. Zudem wird die politisch gewollte Verkehrsverlagerungspolitik verunmöglicht, da die „Koordination der Mobilität“ (via MDA) dem Staat entzogen und den Plattformen übertragen wird, insgesamt eine politisch nicht wünschbare Entwicklung.

Die asymmetrische Natur der Gesetzesvorlage leistet dieser Entwicklung noch zusätzlich Vorschub: während die privaten Mobilitätsanbieter freiwillig wahrscheinlich qualitativ mindere „Daten“ liefern werden, werden die ÖV-Anbieter von der MDA via Personenbeförderungsgesetz gezwungen, hochwertige Informationen und

¹ <https://www.ictjournal.ch/interviews/2018-04-20/martin-vetterli-epfl-le-computational-thinking-va-devenir-un-pilier-de>

unternehmensrelevantes strategisches Wissen (eben „Kerndaten“) zu liefern. Der ÖV Branche wird so, de facto, die Kontrolle über die Gestaltung des ÖV entzogen.

Zum Schluss möchten wir noch die drei folgenden Schwachpunkte der Gesetzesvorlage hervorheben. Die Ausgestaltung Mobilitätsdatenanstalt bis ins letzte Detail nimmt zwei Drittel des Gesetzestextes ein. Dies wird dadurch begründet, dass die digitale Entwicklung so dynamisch und so komplex sei, dass sie gesetzgeberisch nicht eingefangen werden könne. Daraus werden beinahe unbeschränkte Kompetenzen an die MDA abgeleitet. Als Anstalt ist aber die MDA von jeglicher politischen, regulatorischen und gerichtlichen Kontrolle ausgenommen. Diese Entwicklung ist gefährlich, insbesondere auch im Hinblick auf den Datenschutz und die Datensicherheit, beides Aspekte, die in der Gesetzesvorlage in keiner Weise angesprochen sind. Schliesslich möchten wir darauf hinweisen, dass in der EU seit 2020 eine grosse Dynamik im Bereich der Regulierung der Digitalisierung vorstättengeht, eine Dynamik, welche die Gesetzesvorlage vollständig ausblendet. Zu erwähnen sind insbesondere die Schaffung von EU-weiten Mobilitätsdatenräumen (Data Governance Act, 2020), welche wir in der Schweiz früher oder später nachvollziehen werden (müssen), wollen wir nicht vom EU-Datenbinnenmarkt ausgeschlossen werden. Wir hätten uns deshalb eine Abstimmung dieser Gesetzesvorlage mit den EU-Initiativen gewünscht.

Wie oben erwähnt, befürworten wir eine Staatsintervention im Hinblick auf eine effizientere Organisation der Mobilität sowie ein besseres Kundenangebot dank Digitalisierung. Die Argumentation dafür lässt sich aus der ökonomischen Betrachtung ableiten, dass Daten (aber eben nicht Informationen und Wissen) Klubgüter sind. Klubgüter haben einen volkswirtschaftlichen Nutzen, der jedoch nicht voll zum Tragen kommt, da der Zugang zu solchen Gütern leicht zu verhindern ist. Um den vollen volkswirtschaftlichen Nutzen aus diesen Klubgütern zu ziehen, braucht es in der Tat eine Staatsintervention. Aus dieser ökonomischen Überlegung kann aber keine Datenanstalt und schon gar nicht eine Mobilitätsdatenanstalt abgeleitet werden. Vielmehr braucht es einfache und klare, demokratisch legitimierte Regeln zu Datentaxonomie, Datenstandards, Daten Portabilität und Dateninteroperabilität sowie einen unabhängigen Regulator, der diesen Regeln zur Durchsetzung verhilft. Ein solcher Regulator wird zwangsweise sektorübergreifend tätig sein und lässt sich nicht auf die Mobilität beschränken.

Wir danken Ihnen für die Kenntnissnahme und Berücksichtigung unserer Überlegungen. Für Nachfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen,



Martin Vetterli
Professor und Präsident



Matthias Finger
Prof. Em.
C4DT, Digital Policy & Regulation

Beilage: Ausgefüllter Fragebogen



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 checked="" type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: EPFL, 1015 Lausanne	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Es kommt darauf an, was man mit der Stossrichtung meint; wir sind mit der Stossrichtung nicht einverstanden, wenn es darum geht (wie in $\frac{3}{4}$ des Gesetzes) eine Anstalt zu schaffen und wir finden es falsch, dazu die Analogie der (Daten-)Infrastruktur zu bemühen, aber wir begrüßen die Zielsetzung, nämlich ein effizienteres Mobilitätssystem und integriertere Dienstleistungen. Mit anderen Worten, wir sind mit der abstrakten Zielsetzung einverstanden (diese ist aber nirgends im Gesetz geschrieben), nicht aber mit der Art und Weise wie diese Zielsetzung zu erreichen ist (Anstalt, die eine Infrastruktur managt).

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:

Wir sind einverstanden mit dem ersten Teil des Satzes, nämlich mit der Rolle und Wichtigkeit der Daten, nicht aber mit dem zweiten Teil: wir sind nicht der Meinung, dass es sich bei Daten um eine Infrastruktur vergleichbar mit Strasse und Schiene handelt. Daten sind keine Infrastruktur; sie können eventuell Ressourcen sein, die dann von einem Infrastrukturbetreiber bearbeitet werden. Der Begriff Infrastruktur ist im Zusammenhang mit Daten falsch und es ist nicht ersichtlich, wofür der Begriff der «Infrastruktur» nützlich sein sollte.

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 sind einverstanden damit, dass Bund, Kantone und Gemeinden gewisse Mobilitätsdaten brauchen, um besser zu planen, die verschiedenen involvierten Akteure besser zu koordinieren, und um besser bestellen zu können. Der Betrieb (der physischen Infrastrukturen, das Fahren der Züge und der Busse, etc.) ist aber nicht Aufgabe der Bundesämter, sondern obliegt den Unternehmen, die ihrerseits Information und Wissen (eben nicht nur Daten) brauchen, um ihre Infrastrukturen betreiben und um ihre Angebote optimal ausgestalten zu können. In diesem Zusammenhang möchten wir ebenfalls auf den im Gesetzestext sehr unpräzisen Begriff der Daten zu sprechen kommen: unter dem

Begriff «Daten» werden Rohdaten (die es zum Planen braucht) mit Informationen (die es für den Betrieb braucht) und strategischem unternehmensrelevantem Wissen (das es für das kommerzielle Angebot der Unternehmen braucht) vermischt. Damit Daten von Bund, Kantonen und Gemeinden für Planung und Bestellung gebraucht werden können, braucht es Regeln für den Zugang zu diesen Daten, aber keine Dateninfrastruktur.

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:

Ja, so abstrakt formuliert sind wir einverstanden: es braucht eine staatliche Intervention, damit Mobilitätsdaten verlässlich und diskriminierungsfrei bereitgestellt werden; dazu genügen aber Regeln zu Datentaxonomie, Datenstandards, Datenportabilität und Dateninteroperabilität. Es braucht dafür keine Anstalt, und noch weniger eine staatliche Anstalt, die eine Dateninfrastruktur betreibt. Unserer Meinung wäre es lediglich die Aufgabe des Bundes, entsprechende Regeln zu formulieren, sie gesetzlich zu verankern sowie einen unabhängigen Datenregulator zu schaffen, um diese Regeln durchzusetzen.

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

Bemerkung:

Diese Frage ist konfus und hat verschiedene Dimensionen:

- (1) Es wird der Begriff der «Basisdateninfrastruktur» eingeführt; was ist der Unterschied zur «Dateninfrastruktur»?
- (2) Der effiziente Betrieb der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten und Mobilitätsangebote ist die Aufgabe der Infrastruktur- und Transportunternehmen auf allen Ebenen; der Zugang zu gewissen Daten kann ihnen dabei helfen; dazu genügen aber Regeln (siehe oben), und es braucht keine Infrastruktur, und schon gar keine die der Staat als Anstalt betreibt.
- (3) Die Bereitstellung von bedürfnisgerechteren Angeboten für Endkunden ist Aufgabe der Transportunternehmen, und kann eventuell von digitalen Plattformen wahrgenommen werden. Dazu brauchen sie Zugang zu gewissen Daten, aber dafür genügen Regeln und es braucht keine Infrastruktur.
- (4) Es scheint, aber es wird nirgends explizit gesagt, dass mit «Dateninfrastruktur» ein Betreiber (einer IT Infrastruktur), respektive ein Manager dieser Daten gemeint ist. Wenn dem so ist, dann sollte dies explizit so gesagt werden. Wenn es um den Zugang zu Daten geht, dann braucht es Regeln; wenn es hingegen um das Betreiben/Managen von Daten geht, dann braucht es in der Tat physische Element wie Servers, data storage, Computer, etc., kurzum eine IT-Infrastruktur. Diese sind aber noch keine Infrastruktur vergleichbar mit eines Netzes (wie eine Strassen- oder Schieneninfrastruktur).

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:

Diese Frage ist suggestiv: es wird impliziert, dass der Infrastrukturbegriff auf alle Daten ausgedehnt werden kann. Es geht hier aber um Mobilitätsdaten; will man über die Mobilitätsdaten hinausgehen (zu, Beispiel Energiedaten), so braucht es eine neue gesetzliche Grundlage.

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 unterstützen die Idee einer Dateninfrastruktur nicht und deshalb braucht es auch keine Finanzierung. Hingegen braucht es Regeln zu einer eventuellen Abgeltung von gelieferten Daten.

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:

Es ist nicht klar, was mit «Vernetzung» gemeint ist: ist das eine betriebliche Aktivität oder ein abstraktes Konzept. Falls es sich dabei um eine betriebliche Aktivität handelt, so muss preliminär geklärt werden, wofür Mobilitätsdaten «vernetzt» werden sollen: geht es um die Vernetzung im Hinblick auf eine bessere Planung (policy-making), dann kann das das BAV oder das ASTRA dank Zugang zu den Daten; geht es um die Vernetzung im Hinblick auf einen effizienteren Betrieb der bestehenden Infrastrukturen, dann ist das die Aufgabe der entsprechenden Unternehmen, die eventuell Zugang zu gewissen Daten anderer Unternehmen brauchen; geht es um ein integrierteres Mobilitätsangebot via digitale Plattformen (was wahrscheinlich implizit gemeint, aber nie explizit gesagt wird), dann braucht es zusätzlich zu den Datenzugangsregeln, ebenfalls Regeln zur Abgeltung, zu Reziprozität, zu «intellectual property», zu Datenschutz, zu «passenger rights», und vieles andere mehr. In diesem Zusammenhang wäre ein Verweis auf die Initiative der EU Kommission im Bereich MDMS (Multimodal Digital Mobility Services), die im Herbst 2022, präsentiert werden soll, nützlich gewesen. Sind wir in der Schweiz daran, das Rad neu zu erfinden, mit dem Risiko, dass wir etwas EU-Inkompatibles aufbauen?

Wie oben erwähnt, begrüssen wir es, dass Mobilitätsanbieter, App-Entwickler, öffentliche Hand, Wissenschaft, etc., Zugang zu gewissen Mobilitätsdaten erhalten. Dieser Zugang ist aber nicht pauschal via eine Anstalt, die ein IT-System NADIM betreibt, zu realisieren, sondern via jeweils spezifische Zugangs- und Abgeltungsregeln (je nach Zielsetzung und Kundengruppe) sowie einen Regulator, der hilft, diese Regeln durchzusetzen, und der im Konfliktfall als Anlaufstelle fungiert.

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:

Hier wird ein Unterschied zwischen «Daten» und «Kerndaten» gemacht und mit dem Wort «Daten» gespielt: mit «Kerndaten» sind betrieblich und unternehmensstrategisch relevante Information gemeint (Echtzeitinformationen, Ticketinginformationen, etc.). Das Problem ist, dass solche Information nicht freiwillig geteilt werden, weshalb, bezeichnenderweise gesagt wird, dass entsprechende «Daten» bereitgestellt werden *müssen*. Während private Unternehmen freiwillig Rohdaten liefern *können*, werden ÖV-Unternehmen zur Lieferung von betriebs- und unternehmensrelevanten Informationen (Kerndaten) (via Personenbeförderungsgesetz) gezwungen. Das wird aber nirgendwo explizit so gesagt, sondern suggeriert, und der MDA wird dann die Kompetenz delegiert, diese Datenlieferung durchzusetzen. Es wäre ehrlicher gewesen, dies explizit statt verklausuliert zu sagen.

Damit wird zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen eine Asymmetrie geschaffen. Oder noch Konkreter: der ÖV wird den (globalen, privaten) digitalen Plattformen «zum Frass vorgeworfen». Dies gefährdet die Qualität und die Finanzierung des ÖV und kompromittiert die Möglichkeit, im Bereich Mobilität in Zukunft public policy zu machen (siehe erläuternder Brief).

- 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:

Siehe 9a: es ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel, dass eine Anstalt – die sich jeglicher demokratischer und gerichtlicher Kontrolle entzieht – solche weitreichende Regeln erlassen 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:

Siehe 9a: Es handelt sich bei den Kerndaten um betriebs- und unternehmensrelevante Information und eben nicht um «Daten», die zudem nur von ÖV-Unternehmen (nicht aber von allen anderen privaten Unternehmen) zur Verfügung gestellt werden *müssen*. Solche Informationen kostenlos den globalen privaten Plattformen zur Verfügung zu stellen (open data) kommt einer staatlichen Subventionierung privater Plattformen gleich, wird den ÖV schwächen und wird es unmöglich machen, Verlagerungspolitik zu betreiben (siehe erläuternder Brief).

- 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 ist eine rein theoretische Frage; siehe 9a, 9b und 9c. Diese Idee beruht auf einem vom Bund betriebenen zentralen IT-System, das finanziert werden muss, und das wir in dieser Form nicht befürworten.

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:

Diese Idee beruht ebenfalls auf der Existenz eines vom Bund betriebenen zentralen IT-Systems (Infrastruktur), das wir nicht befürworten. Siehe 9d.

- 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:
Siehe 10a.

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:

Ja, es geht hier rein um Daten, und nicht um betriebsrelevante Informationen sowie unternehmensstrategisches Wissen. Dies betrifft ebenfalls die Fragen 12 und 13.

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:

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:

Wir sind zwar mit diesen Grundsätzen einverstanden, aber es scheint hier um die Grundsätze des Betriebes der Mobilitätsdateninfrastruktur zu gehen, Infrastruktur, die wir nicht unterstützen. Diese Grundsätze müssen zudem je nach Zielsetzung (Planung, Betrieb, Kundenservice) diskutiert und präzisiert werden. Die Frage ist in dieser Form suggestiv.

- 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: So formuliert sind wir zwar einverstanden; allerdings ist diese Frage nicht ehrlich gemeint, denn bei den sogenannten Kerndaten werden die ÖV Betreiber via Personenbeförderungsgesetz *gezwungen*, betriebsrelevante Informationen und unternehmensrelevantes strategisches Wissen als «open data» zur Verfügung zu stellen. Das Prinzip der Freiwilligkeit ist also gar nicht gegeben. Wir erlauben uns hier einen kritischen Hinweis auf die oft suggestive und manchmal tendenziöse Formulierung der Fragen.

- 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:

Alle Akteure, ob öffentlich oder privat, sollen gleichbehandelt werden. Falls es Pflichten zur Datenlieferungen gibt, dann sollen diese für alle Akteure gelten, also auch für die Privaten, inklusive die digitalen Plattformen, die vom Zugang zu diesen Daten profitieren werden.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Alle Akteure, ob konzessioniert oder nicht, sollen gleichbehandelt werden. Die Konzessionierung hat übrigens nichts mit Daten zu tun, sondern mit Service Public (Grundversorgung). Die Grundversorgung wird in der Gesetzesvorlage keinerlei erwähnt. Die Tatsache, dass die Grundversorgung durch die MODI gefährdet wird, ist nicht angesprochen (siehe erläuternder Brief).

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Alle Akteure, ob öffentlich oder privat, sollen gleichbehandelt werden.

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 oben: Daten sind keine Infrastruktur und deshalb braucht es auch keinen Infrastrukturbetreiber. Will man einen Betreiber/manager einer Mobilitätsinfrastruktur schaffen, dann muss man dies aus unserer Sicht viel besser und ausführlicher argumentieren und motivieren: Einfach zu behaupten, dass Daten eine Infrastruktur seien und es deshalb eine Anstalt braucht genügt nicht. Diese Argumentation muss insbesondere im Hinblick auf die Ziele, die man mit einer Anstalt verfolgen möchte, erfolgen: braucht es eine Anstalt, um besser

zu planen / zu bestellen (Aufgabe des BAV und des ASTRA), die physischen Infrastrukturen (Strasse, Schiene) effizienter zu betreiben (Aufgaben der Unternehmen), oder den Kunden multimodale, digitale Mobilitätsdienstleistungen anzubieten (Aufgabe der digitalen Plattformen und der Mobilitätsanbieter)? Es wäre aus unserer Sicht ebenfalls nötig gewesen, das finnische Beispiel des 2018 geschaffenen Mobilitätsdatenunternehmens (Fintraffic) zu evaluieren. Bezeichnenderweise hat Finnland mit ähnlichen Zielsetzungen ein Mobilitätsdatenunternehmen und nicht eine Anstalt geschaffen. Dieses Unternehmen wird seinerseits reguliert und zwar vom finnischen Regulator (Traficom). Was ist der Grund? Was sind die Erfahrungen, die damit gemacht wurden? Warum wurde das finnische Beispiel (3-4 Jahre Erfahrung), das MODIG inspiriert hat, nicht vorgestellt und objektiv evaluiert?

- 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 15a. Wieso wurde zum Beispiel die Schaffung eines öffentlichen Mobilitätsdatenehmers à la Fintraffic nicht in Erwägung gezogen? Das Problem bei einer Bundesanstalt ist, unter Anderem, dass ihre Aktivitäten nicht reguliert und dass ihre Entscheidung nicht vor Gericht angefochten werden können. Eine Anstalt mit so weitreichenden Befugnissen, die nicht von einem unabhängigen Regulator überwacht wird, ist aus unserer nicht wünschenswert.

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:

Siehe oben: Insbesondere Bst. b und c sind der Anstalt übertragene Kompetenzen, die viel zu weit gehen. Es geht hier um Entscheide, die politisch legitimiert werden müssen, und die nicht einfach an eine Anstalt, welche zudem nicht reguliert ist, übertragen werden können. Dies ist problematisch in zweierlei Hinsicht: erstens macht damit die Anstalt Politik ohne dass die Politik dazu etwas sagen kann, und zweitens wird diese (Mobilitätsdaten-)Politik von der Koordination mit der übergeordneten Verkehrs- und Mobilitätspolitik unterlaufen. Als Resultat wird es unmöglich Mobilitätspolitik zu betreiben (siehe erläuternden Brief).

- 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:

Siehe oben: Standards sind ein Instrument zu einem Ziel. Es werden aber mit dem Gesetz zumindest drei verschiedene Ziele verfolgt (bessere Planung/Bestellung, effizienterer Betrieb und bessere, integrierte Kundendienstleistungen). Diese politischen Ziele müssen im Gesetz explizit

formuliert werden und die Standards, etc. müssen auf diese politischen Ziele abgestimmt werden. Der MDA einen Freipass für die Formulierung der Standards zu geben wird dazu führen, dass implizit Politik gemacht wird (siehe auch 16a).

- 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 oben: Daten sind aus unserer Sicht keine Infrastruktur und deshalb braucht es auch keinen Infrastrukturbetreiber-MDA.

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:

Siehe oben: siehe 16c. Seit wann soll es Bundesanstalten erlaubt sein, Consulting zu betreiben? Dies führt zu einem Interessenskonflikt, die mit der postulierten Neutralität der MDA im Widerspruch steht.

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:

Siehe oben: siehe 16c. Jemanden auszuschliessen, bedingt, dass ein solcher Entscheid der MDA vor einem unabhängigen Regulator angefochten werden kann, was aber bei einer Anstalt nicht möglich ist. Die Problematik der Regulierung des Ganzen ist übrigens in MODIG total inexistent.

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:

Abs. 2 und Abs. 3 erlauben es, die Artikel 33-42 des DSG zu umgehen. Das DSG sollte aber das übergeordnete Gesetz sein.

- 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:

Einerseits sind die Datenlieferantinnen für den Datenschutz verantwortlich, aber andererseits kann die MDA die Daten beliebig bearbeiten ohne verantwortlich zu sein. Das geht nicht.

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:

Diese Frage ist nicht klar. Was ist mit «beteiligen» gemeint? Co-Management? Wer befiehlt? Wer kontrolliert? Es geht um gesetzliche Regeln, nicht um «Beteiligung».

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:

Es ist uns nicht klar, was mit dieser Frage gemeint, bzw. bezweckt wird. Wenn mit «zentraler Datenhoheit» die MDA und mit «dezentraler Datenhoheit» die Verantwortung der Datenlieferantinnen gemeint ist, dann siehe unsere Antworten oben.

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:

Diese Frage ist nicht klar. Was ist mit «beteiligen» gemeint? Es geht um gesetzliche Regeln, nicht um Beteiligung. Siehe 20.

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:

Drei Viertel des Gesetzestextes betrifft die MDA; unserer Meinung nach sollte es in einer solchen Gesetzesvorlage um die Substanz gehen, insbesondere um die zu erreichenden public policy Ziele, nicht um die Ausgestaltung der MDA bis hin zur Regelung der Anstellungsverhältnisse der MitarbeiterInnen der MDA. Die übergeordneten public policy Ziele sind nur im erläuternden Bericht vorhanden und auch dort nicht sauber formuliert, respektive es werden ganz verschieden public policy Ziele miteinander vermischt (effizientes Betreiben der Mobilitätsinfrastruktur und multimodale digitale Mobilitätsdienstleistungen). Jedes dieser Ziele verlangt nach anderen Daten. Die Schaffung einer «Mobilitätsdateninfrastruktur» soll diesen beiden (und wahrscheinlich noch anderen Zielen) gleichzeitig dienen. Hier wird das Instrument vor das (public policy) Ziel gesetzt. Es wäre transparenter gewesen, die Ziele explizit ins Gesetz zu schreiben, und die Regeln des Datenzugangs, etc. darauf auszurichten, anstatt einer MDA die Kompetenz zu delegieren eine Mobilitätsdateninfrastruktur zu schaffen, mit welcher dann implizit und in Umgehung der Politik public policy gemacht wird.



Consultazione

sulla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo)

N. registrazione/dossier: UFT

Questionario

Parere presentato da:

<input type="checkbox"/>	Cantone
<input type="checkbox"/>	Partito
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dell'economia
<input type="checkbox"/>	Organizzazione nazionale di categoria
<input type="checkbox"/>	Rappresentanza di gruppi d'interesse
<input checked="" type="checkbox"/>	Impresa di trasporto pubblico
<input type="checkbox"/>	Fornitore di mobilità privato
<input type="checkbox"/>	Sviluppatore e fornitore di soluzioni per i clienti finali (app ecc.)
<input type="checkbox"/>	Ricerca e scienza
<input type="checkbox"/>	Altro
<p>Mittente:</p> <p>FART SA , via Galli 9, 6600 Locarno</p> <p>Responsabile qualità e sicurezza, ing.Filippo Tadini</p> <p>filippo.tadini@centovalli.ch</p>	

Spedire il questionario compilato, possibilmente in formato Word (.doc o *.docx), all'indirizzo
monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientamento generale

1. Condividete l'orientamento del progetto, cioè la regolamentazione del tema dei dati sulla mobilità – come contributo a un sistema di mobilità efficiente – all'interno di una nuova legge che riguarda tutti i vettori di trasporto e il cui contenuto principale è un'infrastruttura di dati sulla mobilità statale (cfr. art. 1 della legge e n. 1.2.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: Ottima idea per supportare il futuro con sistemi di regolazione digitale interconnessi.

Dati sulla mobilità come terza infrastruttura di rilevanza sistemica oltre a quella stradale e ferroviaria

2. Crescente importanza dei dati sulla mobilità
Condividete l'opinione secondo cui i dati sulla mobilità (p. es. sulla situazione del traffico e sulle offerte di mobilità esistenti) rivestono un'importanza centrale per il funzionamento dei trasporti e della mobilità e rappresentano quindi una terza infrastruttura per il sistema di mobilità, accanto a quella ferroviaria e stradale (cfr. n. 1.1.4 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità ed ente pubblico

3. Dati sulla mobilità e loro importanza per i compiti di Confederazione, Cantoni e Comuni nel sistema di mobilità
Condividete l'opinione secondo cui un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità gioverebbe a Confederazione, Cantoni, Comuni e città nell'adempimento dei loro compiti attinenti alla mobilità (gestione delle infrastrutture / ordinazione di offerte) (cfr. n. 1.1.5 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: Siamo arrivati ad un punto dove risulta importante analizzare i big data in modo sinergico e trasversale. Il cittadino e le istituzioni devono avere una visione globale della mobilità per poter ottimizzare le scelte future. Scelte legate sia alle infrastrutture sia ai mezzi di trasporto.

4. Ruolo della Confederazione nel settore dei dati sulla mobilità
Ritenete che la Confederazione debba assumere un ruolo centrale affinché i dati sulla mobilità siano approntati in modo affidabile e non discriminatorio e possano essere interconnessi più facilmente (cfr. n. 4.1.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI)

5. Principio di un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (cfr. art. 1 e 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato che per una migliore utilizzazione di dati sulla mobilità (fornitura, approntamento, scambio, connessione, fruizione) la Confederazione metta a disposizione, con la MODI, un'infrastruttura di base per i dati al fine di gestire e utilizzare con maggiore efficienza le capacità infrastrutturali e le offerte di mobilità esistenti e predisporre offerte per i clienti finali più orientate alle esigenze?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: L'ottimizzazione delle offerte esistenti può essere migliorata grazie ad una maggiore conoscenza da parte di fruitori e gestori. Siamo sicuri che ci siano ancora margini per migliorare mantenendo le offerte attuali.

6. Flessibilità della MODI (cfr. art. 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che considerando gli sviluppi in atto il Consiglio federale possa eventualmente integrare la MODI con elementi supplementari conformi allo scopo, in aggiunta alla NADIM e alla Rete dei trasporti CH?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

7. Finanziamento della MODI (cfr. art. 34 segg. della legge e n. 6 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che a lungo termine la MODI debba essere finanziata attraverso contributi degli utenti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: Si potrebbe pensare anche ad una fase intermedia con un sistema di contributo misto, utenti grandi imprese con pubblicità ed ente pubblico.

NADIM

8. La NADIM come contributo a un sistema di mobilità efficiente (cfr. art. 5 segg. della legge e n. 4.1.8 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato migliorare l'interconnessione dei dati sulla mobilità e i contatti tra i loro utenti (p. es. fornitori di mobilità, sviluppatori di app, ente pubblico, mondo scientifico) mediante un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (NADIM)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: Quello che non possiamo misurare non possiamo migliorarlo.

9. Dati essenziali della NADIM (cfr. art. 6 della legge e n. 4.1.8.6 del rapporto esplicativo)

- a. Siete d'accordo che i fornitori di dati debbano approntare un insieme minimo di dati sulla mobilità rilevanti (p. es. ubicazione, disponibilità e tariffe delle offerte di mobilità) se desiderano rendere le loro offerte accessibili attraverso la NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: tutti devono partecipare, per un obiettivo generale di ottimizzazione generale della mobilità di tutti.

- b. Siete d'accordo che l'insieme di dati essenziali necessario per ogni fornitore di dati per poter rispondere alle sfide future sia determinato dal Consiglio federale e dal gestore della NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: Senza standard e senza un coordinatore non si avrà mai una visione generale. La mobilità non si risolve in modo locale.

- c. Ritenete che in linea di principio i dati essenziali debbano essere resi disponibili come dati aperti (in genere gratuitamente, per un libero riutilizzo) mediante la NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- d. Siete d'accordo che per i dati essenziali che non è possibile rendere accessibili senza un onere aggiuntivo il Consiglio federale possa prescrivere, quale compensazione per la loro fruizione mediante la NADIM, la reciproca fornitura di dati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: tema molto delicato, in futuro si avranno una serie di BIG DATA da gestire con dei costi. Il beneficio potrebbe diffondersi ma il sistema di compensazione dovrà essere studiato in modo che sia motivante per gli utenti finali.

10. Sovvenzionamento del collegamento tecnico alla NADIM (cfr. art. 10 della legge e n. 4.1.8.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che per i primi due anni il Consiglio federale debba sostenere finanziariamente il collegamento alla NADIM (p. es. lo sviluppo di interfacce) di sistemi di fornitura o fruizione di dati appartenenti a privati, tenendo conto della capacità finanziaria dei soggetti interessati e dell'utilità dei loro dati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: analizzare bene questo processo, l'utilità di queste analisi dovrà essere misurata e a questo punto si potrebbe pensare a come procedere dopo i primi 2 anni di sovvenzioni.

- b. Ritenete che un contributo a fondo perso d'importo non superiore al 40 per cento dei costi sia giustificato?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: difficile a dirsi

Rete dei trasporti CH

11. Contributo a un sistema di mobilità efficiente attraverso la Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Condividete l'opinione secondo cui la Rete dei trasporti CH, creando un sistema di riferimento territoriale per i geodati sull'infrastruttura di trasporto della Svizzera, può contribuire in modo significativo alla rappresentazione, allo scambio semplificato e alla connessione di dati sull'infrastruttura di trasporto e sulla mobilità?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

12. La Rete dei trasporti CH come sistema di riferimento comprendente anche dati privati concernenti la rete dei trasporti (cfr. art. 8 cpv. 2 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete corretto che con la Rete dei trasporti CH si ambisca ad avere un sistema di riferimento non solo per i geodati concernenti le vie di comunicazione dell'ente pubblico ma anche per ulteriori dati sulle vie di comunicazione?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

13. Gestione della Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 cpv. 5 della legge)

Ritenete che il Consiglio federale dovrebbe affidare a swisstopo, al termine della creazione della Rete dei trasporti CH, anche il mandato di gestirla, oppure vedete alternative adeguate?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Requisiti applicabili alla MODI

14. Principi / requisiti generali per la gestione della MODI (cfr. art. 9 cpv. 1 e art. 12 cpv. 4 della legge e n. 4.1.5 del rapporto esplicativo):

- a. Concordate con i requisiti generali rispettivamente i principi (apertura, volontarietà, parità di trattamento, assenza di scopi di lucro, qualità, affidabilità, trasparenza, flessibilità) per la gestione della MODI?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Principio della volontarietà: siete d'accordo che i dati siano approntati mediante la MODI su base volontaria e che non debbano essere introdotti obblighi di fornitura aggiuntivi (cfr. n. 4.1.5.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- c. Diversamente dal principio di volontarietà, sareste favorevoli all'introduzione di nuovi obblighi attinenti alla fornitura di dati sulla mobilità rilevanti per i soggetti seguenti (eventualmente in concomitanza con una revisione della Costituzione federale, necessaria a tal fine)?

Obbligo di fornitura per l'ente pubblico (Confederazione, Cantoni, Comuni)?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Obbligo di fornitura per i fornitori di mobilità titolari di concessione pubblica o sovvenzionati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: A condizione di fornire i mezzi finanziari per la raccolta dei dati. La fornitura di dati delle aziende del trasporto pubblico in gran parte è già in essere con il progetto OPEN DATA e i numerosi collegamenti dei sistemi GPS presenti sui veicolo con il server centrale CUS di FFS.

Obbligo di fornitura per le imprese private?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni: Forse è troppo presto per parlare di obbligo. Molte imprese gestiscono le flotte con sistemi di ottimizzazione legati ai GPS dei veicoli. Per spingerle a partecipare si dovrebbero mostrare i vantaggi e non obbligarli. Es: con imposte ridotte o scontate (es: TTPCP ridotta per invio dati mobilità, ecc)

Ente dei dati sulla mobilità (EDM)

15. Nuovo ente dei dati sulla mobilità (cfr. art. 12 della legge e n. 4.1.9.2 del rapporto esplicativo)

- a. In considerazione dei principi di cui al numero 4.1.5 del rapporto esplicativo (cfr. domanda n. 14), ritenete appropriata la costituzione di un nuovo istituto federale, l'EDM, segnatamente allo scopo di creare, gestire e sviluppare la NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: In collaborazione con istituti scientifici (università o politecnici)

- b. Ritenete che una diversa forma organizzativa e giuridica sarebbe più idonea? In tal caso, quale e perché? Come andrebbe finanziata tale organizzazione (cfr. n. 4.1.9.3 del rapporto esplicativo)?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni:

16. Compiti dell'EDM nella gestione della NADIM (cfr. art. 13 della legge e n. 4.1.8.2 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che i compiti elencati all'articolo 13 capoverso 2 della legge siano appropriati? A vostro avviso ci sono ulteriori compiti?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- b. Standardizzazione nel settore dei dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. b della legge): ritenete opportuno che l'EDM – al fine di garantire l'interoperabilità e con il coinvolgimento degli attori rilevanti – stabilisca i requisiti per i dati sulla mobilità, i metadati e i servizi (p. es. gli standard da utilizzare) e ne verifichi il rispetto?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- c. Scambio di dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. d ed e della legge): ritenete opportuno che l'EDM si occupi di integrare dati e approntare dati e servizi, nonché di fornire assistenza tecnica e specialistica?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: Considerando come scritto al art. 13 b anche gli sviluppo internazionali delle nazioni limitrofe. (Siamo una nazione di transito e questo è molto importante per lo studio dei flussi)

17. Prestazioni commerciali (cfr. art. 15 della legge e n. 4.1.8.4 del rapporto esplicativo)

Il gestore deve poter fornire prestazioni commerciali quali consulenze e perizie che richiedono le sue specifiche competenze, a condizione che non rappresentino una concorrenza per le imprese private?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

18. Clausola di esclusione (cfr. art. 17 della legge)

Ritenete che l'EDM dovrebbe avere la possibilità di escludere dall'utilizzazione della NADIM gli utenti di dati che non ottemperano agli obblighi loro imposti, segnatamente alla fornitura di dati, o che impiegano i dati in senso contrario alle disposizioni di legge o in maniera abusiva?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

19. Protezione dei dati (cfr. art. 18 della legge e n. 4.1.8.6.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che le condizioni quadro per il trattamento di dati personali poste dalla legge all'articolo 18 siano adeguate alla protezione dei dati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- b. Condividete l'opinione secondo cui è sostanzialmente responsabilità dei fornitori di dati garantire la protezione dei dati personali dei loro clienti finali, ad esempio attraverso la fornitura di dati anonimizzati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: Un sistema di controllo interno (plausibilità dei dati) deve essere effettuato. Ev. anche a campione. (Pena una perdita d'immagine di tutto il progetto).

Domande aggiuntive

20. Incentivi a partecipare alla NADIM

La maggiore visibilità e usabilità e la connessione semplificata dei dati e delle offerte per i fornitori di mobilità e le altre parti interessate rappresentano un incentivo sufficiente per partecipare alla NADIM? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☐ SÌ

☒ NO

Osservazioni: come indicato alla domanda 14 c si potrebbe pensare a sconti per chi partecipa al progetto. (Coloro che dovessero mettere a disposizione dati hanno investito in apparecchiature e software)

21. Coordinamento centrale / sovranità decentralizzata per i dati concernenti la rete dei trasporti (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete che l'approccio del coordinamento centrale con sovranità decentralizzata sui dati sia opportuno in un'ottica di armonizzazione sostenibile dei dati concernenti la rete dei trasporti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

22. Incentivi alla partecipazione alla Rete dei trasporti CH (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Secondo voi, il vantaggio della connessione e della compatibilità dei propri dati concernenti la rete dei trasporti con altri dati è un incentivo sufficiente per i fornitori di dati per partecipare alla Rete dei trasporti CH? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: A lungo termine certamente. All'inizio si dovranno trovare degli incentivi.

23. Fruizione dei dati sulla mobilità attraverso l'infrastruttura di dati sulla mobilità

Ritenete che la fonte dei dati debba essere esplicitata quando si utilizzano i dati di cui si fruisce?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni: Questo potrebbe attrarre altri clienti (fruitori)

Altri temi / osservazioni

24. Altre osservazioni in merito al progetto

Avete altre osservazioni da formulare in merito al progetto?

Osservazioni:

La nostra impresa ha seguito il progetto di collegamento ai sistemi FFS – CUS per i dati in tempo reale di tutto il cantone Ticino. Siamo entusiasti di vedere che a livello federale si abbia una visione di trasporto a 360 gradi (TP, TIM e trasporto merci) e saremmo interessati a partecipare all'introduzione o allo sviluppo come ente di trasporto pubblico.

Grazie Saluti

Gestione sicurezza, rischio e qualità

Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi – FART SA

Filippo Tadini
Via Domenico Galli 9
CH – 6604 Locarno

Tel.mobile +41 (0) 79 608 98 00
E-mail: filippo.tadini@centovalli.ch

Direttore

Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi – FART SA

Claudio Blotti
via. D. Galli 9
CH – 6604 Locarno

E-mail: claudio.blotti@centovalli.ch
Tel: +41 91 756 04 00

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr

Bern, 09. Mai 2022
VL MODIG / MD

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen setzt sich für einen zuverlässigen und innovativen Personenverkehr ein. Dafür sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt werden und verschiedene Verkehrsträger sich gegenseitig ergänzen (siehe [FDP-Positionspapier «Infrastrukturen: An der Spitze bleiben»](#)).

Die Bereitstellung und der Austausch von Mobilitätsdaten können dabei einen wichtigen Beitrag zu einer effizienten Verteilung des öffentlichen Verkehrs leisten. Die Stossrichtung des Bundesrats, die Nutzbarkeit der Mobilitätsdateninfrastruktur zu verbessern ist zwar richtig, nur ist fraglich, inwiefern der Bund hier selbst aktiv werden muss und warum es hierfür gesetzliche Grundlagen braucht. Die FDP erkennt Anpassungsbedarf bei den vorgeschlagenen Massnahmen zur Erreichung dieses Ziels. Im Folgenden nimmt die FDP zu einzelnen Vorschlägen detailliert Stellung.

Keine staatliche Anstalt, sondern eine marktnahe und agile Organisationsform

Gemäss den Vernehmlassungsunterlagen sollen der Aufbau und der Betrieb der MODI als Bundesaufgabe ausgestaltet werden. Dafür soll eine neue Bundesanstalt, die Mobilitätsdatenanstalt (MDA) geschaffen werden. Als deren Aufgabe sind der Aufbau, der Betrieb und die Weiterentwicklung der nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) vorgesehen. Die Schaffung einer neuen Bundesanstalt lehnen wir ab. Aus Sicht der FDP soll eine möglichst schlanke, agile und marktnahe Organisationsform gewählt werden. Die Ausschreibung eines Leistungsauftrags für die NADIM erachten wir als eine zielführende Organisationsform. Dadurch wird den Anforderungen der Sorgfalt, Neutralität und Gleichbehandlung Rechnung getragen und gleichzeitig die notwendige Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Organisation bewahrt.

Schlanke Schnittstelleninfrastruktur

Ziel und Zweck der Vorlage ist es, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit eine Datenschnittstelle bzw. Dateninfrastruktur zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems zur Verfügung gestellt werden kann. Die Definition von «Mobilitätsdaten als Infrastruktur» soll sich auf eine Grundausstattung jener Daten beschränken, die notwendig sind, um für Wirtschaftstätigkeiten eine Vorleistung zu erbringen. Der Begriff der «Kerndaten» soll im Gesetz definiert werden, damit die Rechtssicherheit gewährleistet ist. Ausserdem gilt es im Gesetz sicherzustellen, dass die Daten nicht zweckentfremdet werden. In Bezug auf die Definition der Schnittstellen und Normen muss eng mit der Privatwirtschaft zusammengearbeitet werden. Das Einrichten eigener Schnittstellen mit eigenen Standards dürfte hoch komplex sein. Es ist zwingend dafür zu sorgen, dass das Schweizer System international kompatibel ausgestaltet wird.

Freiwillige Teilnahme

Am Prinzip der Freiwilligkeit bei der Teilnahme und bei der Lieferung von Daten muss uneingeschränkt festgehalten werden: Potenzielle direkte Nutzer der Infrastruktur (z.B. in der Mobilitätsbranche tätige Unternehmen) sollen sich lediglich aufgrund von positiven Effekten auf ihre Tätigkeiten an der NADIM beteiligen. Regulatorische Anreize zur Teilnahme sollen nicht vorgesehen werden. Ebenso dürfen keine regulatorischen Nachteile entstehen, wenn ein Unternehmen sich gegen eine Teilnahme entscheidet.

Dank der neuen Infrastruktur erhoffen wir uns attraktive und innovative Mobilitätsangebote, wobei das Subsidiaritätsprinzip immer gilt: private Engagement geht vor staatlicher Einflussnahme. Bei der Bereitstellung dieser Endprodukte muss folglich wie bereits bisher der Wettbewerb spielen. Die Aktivitäten des Bundes sollen sich demnach ausschliesslich auf die dafür zu erbringende Vorleistung (Infrastruktur) beschränken.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen
Der Präsident



Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun



Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

Monika.zosso@bav.admin.ch

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)

Madame Simonetta Sommaruga,
Conseillère fédérale

Genève, le 13 mai 2022
RR/3248 – FER No 272022

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris connaissance avec intérêt de l'objet mis en consultation et vous faisons parvenir ci-dessous notre prise de position sous la forme de réponses au questionnaire, ainsi que soumis par votre département.

En préambule, notre Fédération apporte son soutien global à l'esprit du projet. Il est le garant d'une mise en réseau efficace et indispensable de la mobilité. Dans sa conception, la loi doit promouvoir l'innovation dans le domaine et favoriser autant que possible la concurrence. Le système doit par ailleurs garantir aux utilisateurs privés qui participent à la MODI que les données transmises ne sont utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles ont été transmises. A défaut, les entreprises privées pourraient renoncer à participer. Il en va du succès du système

Questionnaire

- 1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ?**

Oui, ce projet est nécessaire. Il doit permettre de mieux gérer les flux de mobilité, et apporter un vrai avantage aux utilisateurs.

- 2. Importance croissante des données sur la mobilité :**

Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des

transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?

Oui. Toutefois, notre Fédération déplore l'absence du secteur aérien, ce qui rend de facto le projet incomplet.

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres)

Non. S'il est adéquat que la Confédération soit garante du cadre dans lequel cette infrastructure se déploie, celle-ci doit inclure l'ensemble des acteurs concernés, y compris privés. Les exclure reviendrait à nier le rôle central qu'ils ont à jouer dans le succès de cet outil.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

Oui. Comme indiqué plus haut, la Confédération a un rôle charnière à jouer dans la mise en place et le succès de cette infrastructure.

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

Oui, c'est même l'essence du projet. Toutefois, le système est appelé à évoluer et il faut prévoir une inclusion possible des offres à venir. La Confédération doit avoir un rôle de facilitateur pour permettre de nouvelles solutions, adaptées à la situation, d'émerger.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

Oui, tout en précisant qu'il doit en priorité se concentrer sur le succès de la mise en place du système.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 46'000 membres.

Oui. L'accès doit toutefois être gratuit.

9. **Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :**

a.

Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

Oui, en réitérant notre proposition d'inclure le secteur aéronautique.

b.

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

Oui, c'est la clé du succès du système.

c.

Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que open data (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

Oui. Encore faut-il définir ce que l'on entend précisément par données clé.

d.

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

Non.

10. **Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :**

a.

Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

Il convient avant tout de s'assurer que les coûts soient les plus bas possibles.

b.

Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

Nous peinons à comprendre ce plafond.

11. **Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :**

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

Oui.

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés:
Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?
Oui, cela semble tomber sous le sens.
13. Exploitation du Réseau des transports CH:
Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?
Oui, cela relève d'une saine séparation des outils.
14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI:
- a.
Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?
Oui.
- b.
Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite ?
Oui.
- c.
Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?
Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?
Oui.
Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?
Oui.
Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?
Non.
15. Nouveau centre de données sur la mobilité
- a.
Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?
Oui, sous la forme d'un établissement fédéral.
- b.
Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ?
Oui.

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 46'000 membres.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM:

a.

Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

Oui, puis non.

b.

Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

Oui.

c.

Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

Oui, si cela reste dans le cadre strict du mandat.

17. Prestations commerciales :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

Non, en dépit des cautèles proposées, cela n'a rien à faire dans un tel projet.

18. Clause d'exclusion:

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

Oui,

19. Protection des données :

a.

Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

Oui

b.

Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

Oui.

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

Oui.

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports:

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

Oui, c'est le bon modèle à retenir.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

Oui.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données

Non, ce n'est pas nécessaire. La source est connue du gestionnaire de l'infrastructure.

En conclusion, notre Fédération soutient globalement ce projet, nécessaire pour une gestion efficace, nécessaire et moderne des flux des mobilité. Elle aurait apprécié qu'il soit global, en intégrant le trafic aérien. Elle estime par ailleurs que seules les données strictement essentielles au bon fonctionnement du système doivent être recueillies, et que la concurrence doit être encouragée, comme l'innovation qu'elle permet.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Blaise Matthey
Secrétaire général

Stéphanie Ruegger
Directrice Politique générale
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 46'000 membres.



Consultazione

sulla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo)

N. registrazione/dossier: UFT

Questionario

Parere presentato da:

<input type="checkbox"/>	Cantone
<input type="checkbox"/>	Partito
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dell'economia
<input type="checkbox"/>	Organizzazione nazionale di categoria
<input type="checkbox"/>	Rappresentanza di gruppi d'interesse
<input checked="" type="checkbox"/>	Impresa di trasporto pubblico
<input type="checkbox"/>	Fornitore di mobilità privato
<input type="checkbox"/>	Sviluppatore e fornitore di soluzioni per i clienti finali (app ecc.)
<input type="checkbox"/>	Ricerca e scienza
<input type="checkbox"/>	Altro
Mittente: Ferrovie Luganesi SA	

Spedire il questionario compilato, possibilmente in formato Word (.doc o *.docx), all'indirizzo
monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientamento generale

1. Condividete l'orientamento del progetto, cioè la regolamentazione del tema dei dati sulla mobilità – come contributo a un sistema di mobilità efficiente – all'interno di una nuova legge che riguarda tutti i vettori di trasporto e il cui contenuto principale è un'infrastruttura di dati sulla mobilità statale (cfr. art. 1 della legge e n. 1.2.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità come terza infrastruttura di rilevanza sistemica oltre a quella stradale e ferroviaria

2. Crescente importanza dei dati sulla mobilità
Condividete l'opinione secondo cui i dati sulla mobilità (p. es. sulla situazione del traffico e sulle offerte di mobilità esistenti) rivestono un'importanza centrale per il funzionamento dei trasporti e della mobilità e rappresentano quindi una terza infrastruttura per il sistema di mobilità, accanto a quella ferroviaria e stradale (cfr. n. 1.1.4 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità ed ente pubblico

3. Dati sulla mobilità e loro importanza per i compiti di Confederazione, Cantoni e Comuni nel sistema di mobilità
Condividete l'opinione secondo cui un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità gioverebbe a Confederazione, Cantoni, Comuni e città nell'adempimento dei loro compiti attinenti alla mobilità (gestione delle infrastrutture / ordinazione di offerte) (cfr. n. 1.1.5 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

4. Ruolo della Confederazione nel settore dei dati sulla mobilità
Ritenete che la Confederazione debba assumere un ruolo centrale affinché i dati sulla mobilità siano approntati in modo affidabile e non discriminatorio e possano essere interconnessi più facilmente (cfr. n. 4.1.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI)

5. Principio di un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (cfr. art. 1 e 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato che per una migliore utilizzazione di dati sulla mobilità (fornitura, approntamento, scambio, connessione, fruizione) la Confederazione metta a disposizione, con la MODI, un'infrastruttura di base per i dati al fine di gestire e utilizzare con maggiore efficienza le capacità infrastrutturali e le offerte di mobilità esistenti e predisporre offerte per i clienti finali più orientate alle esigenze?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

6. Flessibilità della MODI (cfr. art. 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che considerando gli sviluppi in atto il Consiglio federale possa eventualmente integrare la MODI con elementi supplementari conformi allo scopo, in aggiunta alla NADIM e alla Rete dei trasporti CH?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

7. Finanziamento della MODI (cfr. art. 34 segg. della legge e n. 6 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che a lungo termine la MODI debba essere finanziata attraverso contributi degli utenti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

NADIM

8. La NADIM come contributo a un sistema di mobilità efficiente (cfr. art. 5 segg. della legge e n. 4.1.8 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato migliorare l'interconnessione dei dati sulla mobilità e i contatti tra i loro utenti (p. es. fornitori di mobilità, sviluppatori di app, ente pubblico, mondo scientifico) mediante un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (NADIM)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

9. Dati essenziali della NADIM (cfr. art. 6 della legge e n. 4.1.8.6 del rapporto esplicativo)

- a. Siete d'accordo che i fornitori di dati debbano approntare un insieme minimo di dati sulla mobilità rilevanti (p. es. ubicazione, disponibilità e tariffe delle offerte di mobilità) se desiderano rendere le loro offerte accessibili attraverso la NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Siete d'accordo che l'insieme di dati essenziali necessario per ogni fornitore di dati per poter rispondere alle sfide future sia determinato dal Consiglio federale e dal gestore della NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- c. Ritenete che in linea di principio i dati essenziali debbano essere resi disponibili come dati aperti (in genere gratuitamente, per un libero riutilizzo) mediante la NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- d. Siete d'accordo che per i dati essenziali che non è possibile rendere accessibili senza un onere aggiuntivo il Consiglio federale possa prescrivere, quale compensazione per la loro fruizione mediante la NADIM, la reciproca fornitura di dati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

10. Sovvenzionamento del collegamento tecnico alla NADIM (cfr. art. 10 della legge e n. 4.1.8.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che per i primi due anni il Consiglio federale debba sostenere finanziariamente il collegamento alla NADIM (p. es. lo sviluppo di interfacce) di sistemi di fornitura o fruizione di dati appartenenti a privati, tenendo conto della capacità finanziaria dei soggetti interessati e dell'utilità dei loro dati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- b. Ritenete che un contributo a fondo perso d'importo non superiore al 40 per cento dei costi sia giustificato?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Rete dei trasporti CH

11. Contributo a un sistema di mobilità efficiente attraverso la Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Condividete l'opinione secondo cui la Rete dei trasporti CH, creando un sistema di riferimento territoriale per i geodati sull'infrastruttura di trasporto della Svizzera, può contribuire in modo significativo alla rappresentazione, allo scambio semplificato e alla connessione di dati sull'infrastruttura di trasporto e sulla mobilità?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

12. La Rete dei trasporti CH come sistema di riferimento comprendente anche dati privati concernenti la rete dei trasporti (cfr. art. 8 cpv. 2 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete corretto che con la Rete dei trasporti CH si ambisca ad avere un sistema di riferimento non solo per i geodati concernenti le vie di comunicazione dell'ente pubblico ma anche per ulteriori dati sulle vie di comunicazione?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

13. Gestione della Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 cpv. 5 della legge)

Ritenete che il Consiglio federale dovrebbe affidare a swisstopo, al termine della creazione della Rete dei trasporti CH, anche il mandato di gestirla, oppure vedete alternative adeguate?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Requisiti applicabili alla MODI

14. Principi / requisiti generali per la gestione della MODI (cfr. art. 9 cpv. 1 e art. 12 cpv. 4 della legge e n. 4.1.5 del rapporto esplicativo):

- a. Concordate con i requisiti generali rispettivamente i principi (apertura, volontarietà, parità di trattamento, assenza di scopi di lucro, qualità, affidabilità, trasparenza, flessibilità) per la gestione della MODI?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Principio della volontarietà: siete d'accordo che i dati siano approntati mediante la MODI su base volontaria e che non debbano essere introdotti obblighi di fornitura aggiuntivi (cfr. n. 4.1.5.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- c. Diversamente dal principio di volontarietà, sareste favorevoli all'introduzione di nuovi obblighi attinenti alla fornitura di dati sulla mobilità rilevanti per i soggetti seguenti (eventualmente in concomitanza con una revisione della Costituzione federale, necessaria a tal fine)?

Obbligo di fornitura per l'ente pubblico (Confederazione, Cantoni, Comuni)?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Obbligo di fornitura per i fornitori di mobilità titolari di concessione pubblica o sovvenzionati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Obbligo di fornitura per le imprese private?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Ente dei dati sulla mobilità (EDM)

15. Nuovo ente dei dati sulla mobilità (cfr. art. 12 della legge e n. 4.1.9.2 del rapporto esplicativo)

- a. In considerazione dei principi di cui al numero 4.1.5 del rapporto esplicativo (cfr. domanda n. 14), ritenete appropriata la costituzione di un nuovo istituto federale, l'EDM, segnatamente allo scopo di creare, gestire e sviluppare la NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- b. Ritenete che una diversa forma organizzativa e giuridica sarebbe più idonea? In tal caso, quale e perché? Come andrebbe finanziata tale organizzazione (cfr. n. 4.1.9.3 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

16. Compiti dell'EDM nella gestione della NADIM (cfr. art. 13 della legge e n. 4.1.8.2 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che i compiti elencati all'articolo 13 capoverso 2 della legge siano appropriati? A vostro avviso ci sono ulteriori compiti?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni:

- b. Standardizzazione nel settore dei dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. b della legge): ritenete opportuno che l'EDM – al fine di garantire l'interoperabilità e con il coinvolgimento degli attori rilevanti – stabilisca i requisiti per i dati sulla mobilità, i metadati e i servizi (p. es. gli standard da utilizzare) e ne verifichi il rispetto?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- c. Scambio di dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. d ed e della legge): ritenete opportuno che l'EDM si occupi di integrare dati e approntare dati e servizi, nonché di fornire assistenza tecnica e specialistica?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

17. Prestazioni commerciali (cfr. art. 15 della legge e n. 4.1.8.4 del rapporto esplicativo)

Il gestore deve poter fornire prestazioni commerciali quali consulenze e perizie che richiedono le sue specifiche competenze, a condizione che non rappresentino una concorrenza per le imprese private?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

18. Clausola di esclusione (cfr. art. 17 della legge)

Ritenete che l'EDM dovrebbe avere la possibilità di escludere dall'utilizzazione della NADIM gli utenti di dati che non ottemperano agli obblighi loro imposti, segnatamente alla fornitura di dati, o che impiegano i dati in senso contrario alle disposizioni di legge o in maniera abusiva?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

19. Protezione dei dati (cfr. art. 18 della legge e n. 4.1.8.6.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che le condizioni quadro per il trattamento di dati personali poste dalla legge all'articolo 18 siano adeguate alla protezione dei dati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Condividete l'opinione secondo cui è sostanzialmente responsabilità dei fornitori di dati garantire la protezione dei dati personali dei loro clienti finali, ad esempio attraverso la fornitura di dati anonimizzati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Domande aggiuntive

20. Incentivi a partecipare alla NADIM

La maggiore visibilità e usabilità e la connessione semplificata dei dati e delle offerte per i fornitori di mobilità e le altre parti interessate rappresentano un incentivo sufficiente per partecipare alla NADIM? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

21. Coordinamento centrale / sovranità decentralizzata per i dati concernenti la rete dei trasporti (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete che l'approccio del coordinamento centrale con sovranità decentralizzata sui dati sia opportuno in un'ottica di armonizzazione sostenibile dei dati concernenti la rete dei trasporti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

22. Incentivi alla partecipazione alla Rete dei trasporti CH (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Secondo voi, il vantaggio della connessione e della compatibilità dei propri dati concernenti la rete dei trasporti con altri dati è un incentivo sufficiente per i fornitori di dati per partecipare alla Rete dei trasporti CH? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

23. Fruizione dei dati sulla mobilità attraverso l'infrastruttura di dati sulla mobilità

Ritenete che la fonte dei dati debba essere esplicitata quando si utilizzano i dati di cui si fruisce?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Altri temi / osservazioni

24. Altre osservazioni in merito al progetto

Avete altre osservazioni da formulare in merito al progetto?

Osservazioni:

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per Email an
konsultationen@bav.admin.ch

Zürich-Flughafen, 29. April 2022

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur – Stellungnahme Flughafen Zürich AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 hat Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga interessierte Kreise eingeladen, zur oben genannten Vernehmlassung Stellung zu beziehen. Die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich ist der am besten erschlossene Ort der Schweiz – sowohl aus der Luft als auch am Boden. Vor dem pandemiebedingten Einbruch zählte der Flughafen Zürich 31.5 Mio. Flugpassagiere und 28.5 Mio. Fahrgäste im öffentlichen Landverkehr in einem Jahr. Täglich finden mehr als 2'000 Verkehrsbewegungen von Flugzeugen und des öffentlichen Verkehrs sowie knapp 30'000 Zu- und Wegfahrten des motorisierten Individualverkehrs statt, zusätzlich befinden sich 3 Autobahndrehscheiben im Umkreis von 6 Kilometern. Zur Bewältigung der zukünftigen Mobilitätsansprüche braucht es neben dem nachfrageorientierten Ausbau der Infrastruktur intelligente IT-Lösungen (z.B. nationales Verkehrsmodell, intermodale und internationale Vernetzung von Mobilitätsdaten). Dies gilt insbesondere für die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich, wo die Verbindungen aus Luft, Schiene und Strasse zusammenlaufen. Wir erlauben uns daher die diesbezüglichen Anliegen der Flughafen Zürich AG als Eigentümerin und Betreiberin des grössten Landesflughafens zu platzieren und möchten uns für diese Gelegenheit bedanken.

Die Flughafen Zürich AG begrüsst grundsätzlich Ziel und Zweck, auf nationaler Ebene Verkehrsdaten intermodal zu vernetzen. Die Vernetzung von Mobilitätsdaten sowie eine grenzüberschreitende Verknüpfung stellt eine wichtige Voraussetzung für ein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtsystem dar. Dies fördert den Wettbewerb und ermöglicht es den Anbietern, den Mobilitätsbedürfnissen der Kunden besser gerecht zu werden. Durch eine multimodale Mobilität können grenzüberschreitende Mobilitätsketten einfacher zusammengestellt und als Paket angeboten werden. Dadurch werden die Schweizer Transportangebote international besser eingebettet, die internationale Mobilität mit nahtlosen Reisewegen vereinfacht und neue Märkte erschlossen. Dies ist kohärent mit dem Ziel der EU einer multimodalen, nahtlosen Tür-zu-Tür-Mobilität.

Um auch in Zukunft den steigenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, braucht es neben dem nachfrageorientierten Ausbau der Infrastruktur innovative digitale Lösungsansätze. Die Mobilität von morgen wird folglich definiert durch das Ineinandergreifen von verschiedenen Verkehrsträgern, um die Mobilitätsansprüche im Kontext von Arbeit, Wohnen und Freizeit respektive Reisen bestmöglich zu befriedigen. Ziel sollten ein intelligentes Verkehrssystem mit multimodalen Informationen und Online-Buchungsmöglichkeiten sein. In Zukunft soll es möglich sein, massgeschneiderte Angebote mit verschiedenen Verkehrsmitteln zusammenzustellen und direkt zu (ver-)kaufen. Hierbei sollen Anbieter beispielsweise auf individuelle Bedürfnisse (z.B. Finanzmittel, Zeit, Klimaeffekt) zugeschnittene Angebote zur Verfügung stellen können.

Allerdings definiert der Gesetzesentwurf den Begriff «Multimodal» zu eng. Es fehlt insbesondere die Integration der Luftfahrt in das Gesamtsystem. Flugverbindungen sind ein integraler Bestandteil des Mobilitätsangebots und Teil des öffentlichen Verkehrssystems der Schweiz. In internationalen Verkehrsfragen ist die Luftfahrt ein wichtiger Systempartner und muss deshalb zwingend auch im internationalen Mobilitätsmarkt eingebunden werden. Dazu zählt eine aufeinander abgestimmte Infrastruktur von Strasse, Schiene und Luft. Diese ist zentral für das Zusammenspiel und die effiziente Nutzung aller Verkehrsträger. Multimodale Mobilität sollte deshalb ganzheitlich verstanden werden.

Antrag 1:

Die Luftfahrt ist als äquivalenter Teil in das Gesamtsystem Mobilitätsdateninfrastruktur zu integrieren.

Die Regelung, dass der Bund den Betrieb, die Organisation und die Finanzierung von Dateninfrastrukturen im Mobilitätsbereich sicherstellt, wird grundsätzlich unterstützt. Es stellt sich dabei aber die Frage, wie diese Aufgabe am besten bewältigt werden kann. Private Unternehmen mit globaler Expertise im Verkehrs- und Kartenbereich können diese Aufgaben mit grosser Wahrscheinlichkeit besser und agiler bewerkstelligen. Der Kanton Zürich arbeitet als Auftraggeber beispielsweise mit Spin-Offs der ETH im Verkehrsbereich zusammen, die in einem dynamischen Markt sehr schnell moderne Lösungen entwickeln. Anstatt einer neuen öffentlichen Anstalt ist daher auf eine Private-Public-Partnership zu setzen, in welcher der Bund als Auftraggeber agiert und Private mit der Leistungsumsetzung betraut werden. Mit den Fähigkeiten der Privatwirtschaft und der Sensibilität und dem ganzheitlichen Blick des Staates können in einer agilen Organisation die intermodale Verknüpfung bestehender Daten schneller bewerkstellt und dann als open source der Wissenschaft und Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Antrag 2:

Die nationale Datenvernetzungs-Infrastruktur Mobilität (NADIM) ist durch eine Private-Public-Partnership zwischen dem UVEK als Auftraggeber und geeigneten privaten Leistungserbringern aufzubauen, anstatt durch eine neu zu schaffende Mobilitätsdatenanstalt (MDA).

Wünschenswert wäre dabei eine Beschränkung des Bundes auf Geo- und Betriebsdaten bei den Mobilitätsdaten. Dieses Datenset ist ausreichend für die im erläuternden Bericht definierten Zielsetzungen. Der Austausch von Vertriebsdaten sowie von dazu benötigten Personendaten sollten privaten Plattformen

vorbehalten werden. Vertriebsdaten sind, insbesondere für nicht öffentlich-rechtliche Mobilitätsanbieter, wettbewerbsrelevante Daten und dienen kommerziellen Geschäftsmodellen. Diese Aufgabe muss privat bleiben und darf nicht Teil einer staatlichen Lösung werden.

Antrag 3:

Die Vorlage muss eine möglichst enge Definition von Mobilitätsdaten verfolgen. Der Bund beschränkt sich auf Geo- und Betriebsdaten.

Neben der Beschränkung auf bestimmte Daten darf es mit dem angedachten Gesetzesentwurf nicht darum gehen, die Stellung des öffentlichen Verkehrs zu sichern oder auszubauen. Im Gegenteil, eine zentrale Schnittstelle für eine multimodale Mobilität muss diskriminierungsfrei ausgestaltet werden. Eine Diskriminierung eines oder mehrerer Verkehrsträger und/oder Unternehmen wäre ein Eingriff in die Marktlogik und Wettbewerbsfreiheit. Es gilt daher, die Verkehrsträger und somit den Wettbewerb gleichberechtigt zu fördern und durch die Mobilitätsdateninfrastruktur zu unterstützen. Nur so können Innovationen gefördert werden.

Antrag 4:

Es ist sicherzustellen, dass jegliche Lösung barriere- und diskriminierungsfrei ist und keinen Eingriff in die Wettbewerbs- und Wirtschaftsfreiheit darstellt.

Die heutige Mobilität kennt keine Landesgrenzen und erfordert eine Harmonisierung über Grenzen hinweg. Das gilt auch für Mobilitätsdaten, die international abgestimmt sein müssen. Dafür sind für das Datenmodell bzw. Schnittstellen internationale oder mindestens gesamteuropäische Standards anzuwenden (z.B. im Parking DATEX II/ Alliance for Parking Data Standards APDS). Der Bund wird angehalten, dieses Vorhaben zügig vorantreiben, da andernfalls (private) Mobilitätsplattformen eine eigene Dateninfrastruktur etablieren könnten.

Antrag 5:

Der Bund ist angehalten, bei den zu erfassenden Mobilitätsdaten und der geplanten Infrastruktur eine internationale Harmonisierung anzustreben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung

Freundliche Grüße



Ronny Grau
Leiter Parking & Mobilität



Andrew Karim
Stv. Leiter Public Affairs



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 checked="" type="checkbox"/>	Interessenvertretung
<input type="checkbox"/>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
<input checked="" type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Flughafen Zürich AG Postfach 8058 Flughafen Zürich	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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)?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Wir schlagen vor, dass Mobilnetzbetreiber die Positionsdaten der Mobiltelefone (anonymisiert) kostenfrei* auf der Plattform ergänzend zur Verfügung stellen. Dies vereinfacht allen Akteuren die Planung Ihrer Netze und Infrastrukturen. Zudem ist davon auszugehen, dass alle Teilnehmer über Annahme verfügen, diese sollten bestenfalls auch eingeliefert werden. Das dazu benötigte Datenmodell ist universell zu definieren. Idealerweise werden historische, aktuelle und prognostizierte Daten und Zahlen geteilt.

* Falls das nicht kostenfrei geht, zu einem angemessenen Entgelt.

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)?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Der Begriff dritte Infrastruktur erscheint aus unserer Sicht nicht korrekt. Hier gilt es die Luftfahrt als dritte Dimension zu definieren und berücksichtigen. Der Flughafen Zürich hat auf die Personenflüsse einen erheblichen Einfluss mit bis zu 120'000 Passagieren an Spitzentagen. Vor dem pandemiebedingten Einbruch zählte der Flughafen Zürich 31.5 Mio. Flugpassagiere und 28.5 Mio. Fahrgäste im öffentlichen Landverkehr in einem Jahr.

Mobilitätsdaten bzw. die digitale Vernetzung stellen eine übergeordnete Voraussetzung dar für das Ineinandergreifen von Strasse, Schiene und Luftfahrt aus Nutzersicht und müssen auch so gehandhabt werden.

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)?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Eine Nutzung kann viele Vorteile bei der Planung der Infrastrukturen mit sich bringen.

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)?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Der Staat kann hier als Enabler wirken und als neutrales Scharnier die verschiedenen Akteure in der Mobilität verbinden. Freie Daten und das Teilen der Daten über eine zentrale Stelle, die Grundaufgaben wahrnimmt, macht das Teilen einfacher. Durch das Teilen gewinnen alle Akteure bessere Erkenntnisse und können Ihre Systeme optimieren. Solange der Bund keine Partikularinteressen wahrnimmt, dient es der Sache. Der Staat soll daher via Mobilitätsdateninfrastruktur keinen lenkenden Einfluss nehmen.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, bis zu welchem Grad die Daten durch den Bund bearbeitet und für Angebote verwendet werden dürfen. Private Anbieter haben oftmals effizientere Ansätze. Eine Abgrenzung erscheint uns sinnvoll, wie «veredelte» Daten wieder auf der Plattform bereitgestellt werden könnten. Dies sollte mit Ausnahme der -rechtlichen Mobilitätsanbieter nicht die Aufgabe des Bundes sein.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Bei diesem Ansatz sind folgende Kriterien anzuwenden:

- ein Marketplace Modell, bei welchem Private Anbieter vorhandene Daten veredeln können und diese wieder auf der Plattform anbieten.
- die Plattform stellt eine Qualitätssicherung dar und sorgt für die Sicherheit aller Akteure
- Datenlieferanten sollten keine Nutzerbeiträge zahlen müssen, oder für die Datenlieferung höher vergünstigt werden als die Kosten für die Nutzerbeiträge. (Wer Daten liefert soll nicht im Konsum benachteiligt werden, die gelieferten Daten müssen aber auch einen Wert haben)
- Es ist auf marktfähige Gebühren zu achten.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Hier gilt es die Luftfahrt als dritte Dimension neben Strasse und Schiene einzubinden.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Die Qualität und Aktualität sollte Mindeststandards erfüllen. Bei den Kerndaten darf es sich nicht um wettbewerbsrelevante Daten handeln (z.B. Vertriebsdaten). Eine Ausnahme gilt hier für öffentlich-rechtliche Mobilitätsanbieter.

- 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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Die Erhebung des Datenmodells/der Kerndaten ist partizipativ durch Experten der verschiedenen Verkehrsträger und Konsumenten der Plattform zu lösen. So kann sichergestellt werden, dass die richtigen Daten vorhanden sind.

- 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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Weitere Daten, die nicht zu den Kerndaten gehören, sollen auch auf der Plattform gegen Bezahlung angeboten werden können. So kann sichergestellt werden, dass auch höherwertige Daten vorhanden sind.

Werden die Daten von Dritten veredelt und lediglich dadurch Gewinn oder unverhältnismässig viel Gewinn gemacht, soll ein Teil des Gewinns zum Betrieb der Plattform verwendet werden und den Datenlieferanten zurückgegeben werden. Wichtig ist allerdings der Grundsatz, dass der Datenlieferant dadurch nicht in eine schlechtere Position gelangen darf.

Es besteht allerdings ein Widerspruch zu den beabsichtigten Nutzungsgebühren unter Frage 7. Idealerweise werden für beide Plattform kohärente Ansätze gewählt.

- 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?

Antwort (Ja/Nein):

Nein

Bemerkungen:

Daten-Bezüger sollen grundsätzlich für die Anbindung aufkommen oder den Bund für allfällige Zusatzaufwände entschädigen. Für die Rücklieferung von Daten sollte keine grundsätzliche Pflicht bestehen.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Nein

Bemerkungen:

Die Teilnahme an der NADIM sollte selbstverständlich so ausgestaltet werden, dass der Initialaufwand a priori so tief wie möglich ist. Es besteht die Gefahr einer verzerrenden Wirkung entstehen gegenüber dem wettbewerblichen Teil des Mobilitätsmarktes.

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

Antwort (Ja/Nein):

Nein

Bemerkungen:

Die Teilnahme an der NADIM sollte selbstverständlich so ausgestaltet werden, dass der Initialaufwand a priori so tief wie möglich ist. Es besteht die Gefahr einer verzerrenden Wirkung entstehen gegenüber dem wettbewerblichen Teil des Mobilitätsmarktes.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Rein aus Governance-Sicht macht es Sinn, wenn Verkehrsnetz CH und die NADIM separat betrieben werden.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Zum Grundsatz «Keine Gewinnerorientierung» sollte gehören, dass die MODI auf die Erbringung gewerblicher Leistungen verzichtet.

- 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)?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Unter folgender Bedingung: Mobilitätsdaten, die von staatseigenen Unternehmen unter dem Schutz einer Konzession und in hoheitlichem Auftrag erzeugt wurden, sind grundsätzlich nicht das gleiche wie Mobilitätsdaten privater Anbieter. Hier sollte das Prinzip Open Government Data angewendet werden: Öffentlich finanzierte Unternehmen, die in öffentlichem Auftrag handeln, sollten einer Einlieferungspflicht unterliegen.

- 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)?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

Antwort (Ja/Nein):

Nein

Bemerkungen:

Eine Einlieferungspflicht für Private gleicht einem Zwang. Es ist dafür zu sorgen, dass die Anreize so gestellt werden, dass Private sich freiwillig beteiligen wollen. Dabei kann ein Entgelt definiert werden. Entscheidend dürfte auch sein, dass wer die Daten nutzen will, selbst auch Daten einliefern sollte.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Nein

Bemerkungen:

Die nationale Datenvernetzungs-Infrastruktur Mobilität (NADIM) ist durch eine Private-Public-Partnership zwischen dem UVEK als Auftraggeber und geeigneten privaten Leistungserbringern aufzubauen, anstatt durch eine neu zu schaffende Mobilitätsdatenanstalt (MDA).

- 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)?

Antwort (Ja/Nein):

Nein

Bemerkungen:

Grundsätzlich wäre der Idealfall die Ausschreibung eines Leistungsauftrags für die NADIM. Durch den staatlichen Auftrag wäre die gewünschte Neutralität gesichert und man könnte gleichzeitig das in der Privatwirtschaft vorhandene Know-how nutzen. Noch besser wäre eine vollständige Selbstorganisation durch die Marktteure.

Private Unternehmen mit globaler Expertise im Verkehrs- und Kartenbereich können diese Aufgaben mit grosser Wahrscheinlichkeit besser und agiler bewerkstelligen. Der Kanton Zürich arbeitet als Auftraggeber beispielsweise mit Spin-Offs der ETH im Verkehrsbereich zusammen, die in einem dynamischen Markt sehr schnell moderne Lösungen entwickeln. Anstatt einer neuen öffentlichen Anstalt ist daher auf eine Private-Public-Partnership zu setzen, in welcher der Bund als Auftraggeber agiert und Private mit der Leistungsumsetzung betraut werden. Mit den Fähigkeiten der Privatwirtschaft und der Sensibilität und dem ganzheitlichen Blick des Staates können in einer agilen Organisation die intermodale Verknüpfung bestehender Daten schneller bewerkstelligt und dann als open source der Wissenschaft und Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Wichtig erscheint uns, eine marktorientierte und stetige Weiterentwicklung der Dateninfrastruktur, um modernste Standards auch künftig sicherstellen zu können.

- 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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Es ist eine gesamteuropäische Harmonisierung anzustreben, idealerweise sind internationale Datenmodelle bzw. Standards einzuhalten.

- 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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Hier sollten auch Qualitätsaspekte einbezogen werden. Die Moderierung der Erarbeitung von Datenmodellen sollte gemeinsam mit allen Beteiligten erfolgen.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Es ist auch zu regeln, wie damit umgegangen wird, wenn ein Teilnehmer mit den Daten Profit schlägt. Allenfalls muss in diesem Fall die Abgabe erhöht werden.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

- 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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Es soll das Prinzip «Privacy by Design» angewendet werden. Daten sind möglichst an der Quelle zu anonymisieren.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Auf regulatorischer Ebene braucht es keine zusätzlichen Anreize. Ein konkreter Nutzen für die Teilnehmer ist der beste Anreiz, um Unternehmen zur Teilnahme an der NADIM zu motivieren. Die Exklusivität des Datenbezugs (keine anderen Quelle) sowie Relevanz der Daten werden hier entscheidend sein, um eine attraktive Beteiligung zu erreichen.

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

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?

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Entscheidend werden die Exklusivität des Datenbezugs (keine anderen Quelle) sowie die Relevanz der Daten sein.

23. Bezug der Mobilitätsdaten über die Mobilitätsdateninfrastruktur:
Sind Sie der Ansicht, dass bei Verwendung der bezogenen Daten die Datenquelle ausgewiesen werden muss?

Antwort (Ja/Nein):

Nein

Bemerkungen:

Es stellt sich die Frage nach dem wie. Muss die Quelle jedes Mal dargestellt werden, dürfte dies wenig sinnvoll sein und unnötige Komplexität mit sich bringen. Eine klare Dokumentation der Datenquellen auf der Plattform ist aber wichtig.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Antwort (Ja/Nein):

Ja

Bemerkungen:

Luftfahrtspezifische Daten sind als Bestandteil für die intelligente Vernetzung von Flugangeboten mit bodengebundener Mobilität sowie als Voraussetzung für intermodale Mobilitätslösungen zu berücksichtigen.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Datum
05.05.2022

Telefon
052 723 05 56

Unser Zeichen
Walter Wobmann

Betrifft
Stellungnahme FMS

Stellungnahme Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS – Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS setzt sich seit 1914 für das Wohl der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ein und vertritt deren Interessen. Angeschlossen sind rund 160 Clubs und zwei Kantonalverbände, aber auch Einzelmitglieder. Als Landesverband unterstützen wir ebenfalls die Anliegen des Motorsports sowie des Motorrads im Allgemeinen. Die FMS arbeitet in verschiedenen nationalen Gremien aktiv mit und ist Mitglied der Swiss Olympic, der FIM Europe sowie der Weltorganisation FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Die FMS lehnt den Entwurf des neuen Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur, womit eine neuen Bundeskompetenz sowie eine neue eigene Bundesstelle geschaffen werden soll, entschieden ab. Die Vorlage widerspiegelt mehr politische und ideologische Gelüste nach staatlich kontrollierte Verkehrs- und Mobilitätslenkung der Bevölkerung denn systematische oder regulatorische Notwendigkeit. Der angeführte Nutzen für Endbenutzerinnen und Endbenutzer ist dank privater Anbieter, den Transportunternehmen und Verkehrsverbunde der öffentlichen Verkehrsmittel bereits Realität – staatliche Aktivismus ist somit fehl am Platz.

Aus Sicht der FMS ist das vorliegende neue Bundesgesetz sowie die angestrebte Schaffung einer nationalen, staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur sowie jener einer neuen Bundesstelle weder notwendig noch zielführend. Es ist nicht erstaunlich, dass in Folge der massiven Zuwanderung der vergangenen Jahre und des zunehmenden Mobilitätsbedürfnisses der Verkehr stark zugenommen hat und sich ein Ende dieses Wachstums auch in Zukunft nicht abzeichnet. So wird gemäss den

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Verkehrsperspektiven des UVEK¹ die Verkehrsleistung allein auf der Strasse bis 2040 im motorisierten Individualverkehr um mindestens 18 Prozent und im Güterverkehr um rund 33 Prozent ansteigen (jeweils gegenüber 2010). Gleichzeitig wurde der Ausbau der wichtigsten Verkehrsinfrastruktur der Schweiz – das Nationalstrassennetz – seit Jahren schändlich vernachlässigt, weshalb es zunehmend zu Kapazitätsengpässen und einer wachsenden Zahl an Stautunden kommt, welche wiederum enorme volkswirtschaftliche Kosten verursachen. Anstelle dem bedarfsgerechten und längst überfälligen Kapazitätsausbau sämtlicher Verkehrsinfrastrukturen endlich die notwendige Priorität einzuräumen, will das UVEK die Engpässe mit verkehrslenkenden Massnahmen entschärfen. Dies mag als flankierende Massnahmen angezeigt sein, kann den dringend notwendigen Ausbau jedoch nicht ersetzen. Darüber hinaus haben Massnahmen zur effizienten Infrastrukturnutzung in einem demokratischen Staat wie der Schweiz dort ihre Grenzen, wo der Staat beginnt seine Bürger bevormundend zu lenken. Genau hierauf scheint es das UVEK und dessen Vorsteherin es mit dem vorliegenden Entwurf und der Schaffung der Mobilitätsdateninfrastruktur auf lange Sicht abzusehen.

Keine staatliche Datenkrake mit moralischer Deutungshoheit

Mit der nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur im Rahmen der neuen Bundeskompetenz sollen Daten von der öffentlichen Hand, Transportunternehmen (z.B. SBB), privatwirtschaftlichen Unternehmen (z.B. Google) sowie der Endbenutzerinnen und Endbenutzer systematisch gesammelt und miteinander verknüpft werden. Der Zugriff auf die Mobilitätsdaten soll sämtlichen interessierten Unternehmen, inländischen wie ausländischen, sämtlichen föderalen Stufen und natürlich der Bundesverwaltung offenstehen. Die Vorteile für die Endnutzerinnen und Endnutzer ergibt sich laut Bundesrat aufgrund der erleichterten Beschaffung von Fahrkarten, verlässlichen und verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsdaten, dabei macht der Bund keinen Hehl daraus, dass er damit insbesondere die Nahverkehrs- und öffentlichen Verkehrsmittel fördern will. Die Vorteile einer neuen Bundeskompetenz aus Sicht des Bundesrates, welche es ihm erlaubt die entsprechenden Stellen und Systeme zu schaffen und zu betreiben, liest sich wie ein Werbeflyer der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz (SP Schweiz). So bewirbt das UVEK die Vorlage und den staatlichen Aktivismus mit Schlagwörtern wie «frei von kommerziellen Interessen» (Erläuternder Bericht S. 2), «unabhängig, verlässlich, offen, nichtdiskriminierend, transparent, nicht gewinnorientiert, von hoher Qualität und technisch flexibel [...]» (Erläuternder Bericht S. 2). Es ist schleierhaft, weshalb das UVEK in diesem Bereich ein Marktversagen verortet, erbringt die Privatwirtschaft die angepriesenen Dienstleistungen doch längst. Überdies ist unklar, weshalb das kommerzielle Interesse der Dienstleistungsunternehmen dabei problematisch sein soll, ist die Verwendung doch freiwillig und werden die Endbenutzerinnen und Endbenutzer transparent darüber informiert. Die Verwendung der Daten dürfte hinlänglich bekannt sein. Eine staatliche Intervention würde nicht wie vom Bundesrat behauptet den Wettbewerb und die Innovation stärken, sondern private Akteure verdrängen («Crowding-out-Effekt»), stellen private Unternehmen wie Google doch bereits heute mit ihren Applikationen Verkehrsdaten verkehrsträgerübergreifend und in Echtzeit sowie in Zusammenspiel mit den Endnutzern zur Verfügung. Ebenso können Transportunternehmen und Verkehrsverbünde der öffentlichen Verkehrsmittel verlässliche Daten über Belegung und Preisinformationen zur Verfügung stellen. Mehr noch: Die Applikationen ermöglichen es den

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Verkehrsperspektiven 2040, Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz.

Endbenutzern auch die entsprechende Preisstruktur einzusehen und Ticketkäufe direkt und vollständig digital in den Applikationen abzuwickeln. Eine Entwicklung, welche vor einem Jahrzehnt noch kaum vorstellbar war. Schlüssel dazu bildeten nicht staatlich kontrollierte Datenstrukturen, sondern die zur Verfügungstellung offener Daten durch die Unternehmen und der technologische Fortschritt. Die Aufgabe des Staates besteht nicht in der Sammlung, Kontrolle, Beeinflussung der Verkehrsdaten oder gar der Bestimmung des Verwendungszweckes ebendieser, sondern vielmehr darin die Daten über die Verkehrsinfrastruktur an sich in möglichst offener Form und allen Zugänglich zur Verfügung zu stellen. Die Verfügbarkeit und die Aggregation von Verkehrsdaten dürfte angesichts der rasch fortschreitenden Digitalisierung und zunehmenden, systemübergreifenden 'Brückenlösungen' weiter zunehmen – getrieben durch die Privatwirtschaft und den Transportunternehmen selbst. Eine staatliche Intervention ist somit nicht angezeigt, sondern vielmehr fehlt am Platz und würde wohl den Weg bereiten, dass der Bund der Bevölkerung und der Wirtschaft bald vorschreibt, wer oder was wann wohin zu gehen hat. Eine solch gefährliche Entwicklung lehnt die FMS entschieden ab.

Effizienzsteigerung als flankierende Massnahme bereits heute möglich

Gegen Massnahmen zur effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, welche die Grenze zur Bevormundung nicht überschreiten und im Rahmen der bereits heute bestehenden gesetzlichen Grundlagen sowie in Verbindung mit einem bedarfsgerechten Kapazitätsausbau erfolgen, hat die FMS nichts einzuwenden. So kann sowohl im Strassen- wie auch im öffentlichen Verkehr bereits mit den bestehenden gesetzlichen Grundlagen in vernünftigem Ausmass die Auslastung zu spezifischen Zeitpunkten beobachtet und erhoben werden, womit bereits zum aktuellen Zeitpunkt Massnahmen ergriffen werden können, um die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur effizienter zu gestalten. Dies kann jedoch angesichts des massiven Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Mobilität lediglich eine Begleitmassnahme darstellen und ersetzt keinesfalls den dringend notwendigen Ausbau der Infrastruktur. Der vorliegende Entwurf geht jedoch aus den bereits dargelegten Gründen entschieden zu weit und ist mit aller Deutlichkeit abzulehnen.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Sportliche Grüsse

FMS Föderation Motorradfahrer Schweiz

Nationalrat Walter Wobmann
Zentralpräsident FMS

Andrea Läderach
Generalsekretärin FMS

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 28. April 2022

Stellungnahme zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (Vernehmlassung 2022/2)

Sehr geehrte Damen und Herren

Unser Fachverband begrüsst die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (Vernehmlassung 2022/2). Fussverkehr Schweiz stellt sich klar hinter die Vorlage und begrüsst die Stossrichtung des Gesetzesentwurfes. Uns ist es ein Anliegen, dass bei der Umsetzung des Gesetzes, auch die Infrastrukturen, die zum Fusswegnetz gehören (Fusswege, Trottoirs, Fussgängerzonen, Fussgängerstreifen) integriert werden. Zudem empfiehlt Fussverkehr Schweiz, bei der Mobilitätsdateninfrastruktur nicht nur das Verkehrsnetz, sondern auch die geltenden Verkehrsregeln abzubilden, wie z.B. die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten oder die Vortrittsverhältnisse. Bei Unfallauswertungen könnte die Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmassnahmen besser abgeschätzt werden, wenn nicht nur bekannt ist, wie viele Unfälle sich bei welchen signalisierten Geschwindigkeiten ereignen, sondern auch ermittelt werden kann, auf wie vielen Strassenkilometern diese Geschwindigkeit signalisiert ist.

Mit besten Grüssen

Dominik Bucheli
Projektleiter Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 30, fussverkehr.ch
info@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Suisse
Association des piétons
Secrétariat romand, 1000 Lausanne
043 488 40 33, mobilitepietonne.ch
secretariat@mobilitepietonne.ch

Mobilità pedonale Svizzera
Associazione dei pedoni
6900 Lugano
091 604 50 29, mobilitapedonale.ch
segretariato@mobilitapedonale.ch

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

via E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 27. April 2022

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu den obigen Vorlagen Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden und auf Basis des Fragenkataloges dar.

Wir stellen uns klar hinter die Vorlage und begrüßen die Stossrichtung des Gesetzesentwurfes. Insbesondere lehnen wir Alternativen, welche darauf abzielen anstelle der MDA nicht-staatlichen Interessenorganisationen mit kommerziellen Zielen die Federführung bei der Entwicklung einer nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur zu überlassen, entschieden ab.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüßen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Wir begrüssen die Vorlage. Eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems eine Dateninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann, die einen Informationsfluss zwischen verschiedenen Akteuren ermöglicht bietet diverse Chancen. Dies beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ziel, den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) oder den Besetzungsgrad des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mittels Sammeltaxis oder Rufbusen endlich zu erhöhen. Die Vorlage kann auch dazu beitragen, dass die bestehende Infrastruktur und die vorhandenen Transportmittel ressourceneffizienter genutzt werden. Damit die vorhandenen Mobilitätsdaten optimal verwendet werden können, erachten wir die nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM), welche die technischen Voraussetzungen schafft, um die Bereitstellung und den Austausch von Daten in der notwendigen Qualität gewährleisten zu können, als sinnvoll. Dies gilt auch in Bezug auf die Einbindung von Verkehrsnetz CH, welches das gesamte Verkehrsnetz der Schweiz einheitlich sowie digital abbilden und als räumliches Referenzsystem dienen soll.

Umgekehrt beinhaltet der angestrebte Austausch der Verkehrsdaten auch potentiell negative Effekte für die Nachhaltigkeit des Verkehrs. Erstens wird mit der neuen Dateninfrastruktur grundsätzlich die Schwelle für die Nutzung aller Verkehrsträger gesenkt (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 6). Dies kann Mehrverkehr verursachen, verbunden mit den bekannten negativen Effekten auf die Klima- und Umweltziele (Emissionen, Platz- und Energieverbrauch) der Schweiz. Zweitens ist zu befürchten, dass die durch die Vernetzung der Mobilitätsdaten neu geschaffenen Möglichkeiten für Applikationsentwickler, welche sich an die Bürger und Bürgerinnen richten, primär von kommerziellen Anbietern des motorisierten Verkehrs genutzt werden und deshalb der Fuss- und Veloverkehr (FVV), sowie der ÖV in den entsprechenden Apps zu wenig berücksichtigt werden, weil sie nicht oder zu wenig kommerzialisierbar sind. Auch deshalb bleibt unklar, wie die Vernetzung von Mobilitätsangeboten auf der Basis einer nationalen Dateninfrastruktur wie im Erläuternden Bericht (Seite 7) erwähnt potentiell dem FVV zugutekommen soll.

Es darf nicht ein Ziel von MODIG sein, die Mobilität insgesamt einfacher zu machen und damit Mehrverkehr zu erschaffen. Stattdessen soll MODIG erstens einen Beitrag dazu leisten, dass der FVV, sowie der ÖV im Vergleich zu heute attraktiver werden im Verhältnis zum MIV. Und zweitens soll bei der angestrebten verstärkten Vernetzung der Mobilitätsdaten unbedingt sichergestellt werden, dass die gesamte Bevölkerung und alle Altersgruppen (von etwa 8 bis 88 Jahren) an den neuen Möglichkeiten der multimodalen Verkehrsnutzung teilhaben können. Es müssen auch diejenigen von den neuen Möglichkeiten profitieren können, welche sich nicht in der digitalen Welt bewegen können oder wollen und ihr Billet weiterhin am Schalter oder Automaten lösen.

Aus umwelt- und klimapolitischer Sicht ist derzeit deshalb insgesamt unklar, ob eine verstärkte Vernetzung der Mobilitätsdaten im Vergleich zum Status Quo einen Vor- oder Nachteil darstellt. Da wir aber davon ausgehen, dass eine verstärkte Vernetzung der Mobilitätsdaten der unterschiedlichen Verkehrsträger mit oder ohne MODIG sowieso kommen wird, unterstützen wir ganz klar die Vorlage des Bundesrates: Wenn es eine nationale Mobilitätsdateninfrastruktur geben soll, dann soll sie auf einer objektiven, vom Staat definierten und gepflegten Grundlage, die frei von wirtschaftlichen Interessen ist erfolgen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 10). Wir erachten deshalb die Schaffung der neuen Mobilitätsdatenanstalt (MDA)

als sinnvoll.

Das bedeutet auch dass wir uns klar distanzieren von alternativen Modellen, welche darauf abzielen anstelle der staatlichen MDA privaten Interessenorganisationen die Federführung dieser Entwicklung zu überlassen. Die Prinzipien Unabhängigkeit, Freiwilligkeit, Offenheit und Nicht-Gewinnorientierung der Vorlage (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 20) stützen wir voll und ganz und sehen diese in einem staatlichen Rahmen – so wie in der Vorlage vorgeschlagen – deutlich besser gewährleistet als wenn diese Aufgabe privaten Akteuren übertragen wird. Kommt hinzu, dass durch den Aufbau der Dateninfrastruktur durch die öffentliche Hand der Gefahr entgegengewirkt wird, dass von verschiedenen (privaten) Mobilitätsanbietern parallel mehrere Dateninfrastrukturen aufgebaut werden (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 16), womit die ganze Entwicklung sehr ineffizient würde.

Stellungnahme zu zentralen Aspekten der Vorlagen

Umweltpotential (Erläuternder Bericht, Seite 47):

Im Erläuternden Bericht (Seite 47) wird zurecht erwähnt, dass für die Entfaltung des Umweltpotentials der Vorlage, die „Digitale Integration“ für das Bekannt- und Sichtbarmachen von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten zentral ist, damit jene vom Kunden auch als solche erkannt und gewählt werden können. Diesbezüglich ist für uns zentral, dass sichergestellt wird, dass solche Umweltindikatoren wie beispielsweise die CO₂-Ausstossdaten für die verschiedenen Verkehrsträger über die NADIM zur Verfügung gestellt werden, damit diese Informationen durch die Applikationen, welche auf NADIM zugreifen, mindestens zur Verfügung stehen und den Endnutzern weitergegeben werden können. Im Hinblick auf die umweltpolitischen Ziele der Schweiz wäre es sogar wünschenswert, wenn die Verwendung und Weitergabe dieser Umweltdaten als eine der Bedingungen für den bedingten Open Data-Zugang der die Datenbank nutzenden Mobilitätsanbietern, Flottenbetreibern und Applikations-Anbietern definiert wird.

Kerndaten der NADIM (Art. 6 MODIG):

Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand von Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Art. 6 Abs. 1 MODIG). Hierbei handelt es sich um die sogenannten Kerndaten. Die Datenlieferantinnen und -lieferanten sind folglich verpflichtet, die entsprechenden Daten zu liefern, wenn sie ihre Daten über die NADIM bereitstellen wollen. Im Erläuternden Bericht wird erwähnt, dass ihnen im Weigerungsfall, wenn nötig der Anschluss zur NADIM verwehrt werden kann. Weiter wird festgehalten, dass der konkrete Umfang des einzuliefernden Kerndatensets je nach Anbieter bzw. Verkehrsmittel unterschiedlich definiert werden kann, da nicht jeder Datenlieferant über alle Bestandteile der Kerndaten verfügt (Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 27).

In Art. 6 Abs. 2 MODIG wird ausserdem festgehalten, dass der Bundesrat die Rahmenbedingungen für die Lieferung der Kerndaten festlegt, wobei Art. 13 Abs. 2 Bst. c MODIG konkretisiert, dass die MDA die Kerndaten unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesrates unter Einbezug der betroffenen Akteure festlegt. Im Erläuternden Bericht wird diesbezüglich

ausgeführt, dass die relevanten Akteure zweckmässig einbezogen werden sollen, damit die nötige Flexibilität im sich rasch entwickelnden Umfeld gewährleistet werden kann (Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 28). Was mit dem Begriff «zweckmässig» konkret gemeint ist, bleibt offen. Weitergehende Regelungen zu den Kerndaten lassen sich im MODIG nicht finden. Im Ergebnis bestimmt somit die MDA, welche Kerndaten geliefert werden müssen.

Unserer Ansicht nach darf es nicht möglich sein, dass die MDA die Kerndaten nach Belieben definieren und erweitern kann. Würde dies zugelassen werden, könnte dies dazu führen, dass bereits an NADIM angeschlossene Datenlieferantinnen und -lieferanten, die sich weigern, neu definierte Kerndaten zu liefern, ausgeschlossen werden könnten. Im Ergebnis könnte dies zu einem faktischen Datenlieferungszwang führen, da ab einem gewissen Zeitpunkt ein allfälliger Ausschluss von NADIM für eine Datenlieferantin/einen Datenlieferanten gegebenenfalls mit erheblichen Nachteilen verbunden sein könnte, so dass sie/er sich gezwungen sieht, die geforderten Daten zu liefern.

Aufgrund der Wichtigkeit dieses Bereichs sollten zwingend auf Gesetzesstufe die möglichen Kerndatenkategorien (analog den bereits im erläuternden Bericht erwähnten Kategorien; vgl. Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 28) abschliessend definiert werden. Weitergehende Details betreffend die Kerndaten sind auf Verordnungsstufe zu regeln. Personendaten sollten generell nicht als Kerndaten festgelegt werden können, dies insbesondere aus Datenschutzgründen. Es darf nicht sein, dass beispielsweise Transportunternehmen indirekt dazu gezwungen werden können, Personendaten zu liefern.

Prinzip der Freiwilligkeit und der Gleichbehandlung (Art. 9 Abs. 1 Bst. a und b MODIG):

Am Prinzip der Freiwilligkeit bezüglich der Nutzung der MODI ist jederzeit zwingend festzuhalten. Im Weiteren ist die Reziprozität von Rechten und Pflichten aller Akteure sicherzustellen. Im Sinne der Gleichbehandlung müssen für öffentliche und private Akteure unbedingt die gleichen Regelungen gelten. Gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. b MODIG werden sämtliche Nutzerinnen und Nutzer in Bezug auf die MODI gleichbehandelt.

Es stellt sich die Frage, wie dies hinsichtlich des ÖV, einem öffentlich finanzierten Service Public Sektor, im Vergleich zu privaten Nutzerinnen und Nutzern, sichergestellt wird. Der Umstand, dass die konzessionierten Transportunternehmen gestützt auf das PBG und die FPV verpflichtet sind, ihre Betriebs- und Tarifdaten zu veröffentlichen, für andere Akteure hingegen keine entsprechenden gesetzlichen Pflichten bestehen, erscheint unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung problematisch bzw. birgt die Gefahr einer Ungleichbehandlung bezüglich Dateneinlieferungspflichten, was den Grundsatz der Gleichbehandlung verletzen würde. Wir stellen uns dezidiert gegen Bestrebungen, welche für private Akteure keine Lieferpflicht der eigenen Daten vorsehen, während für öffentliche Akteure eine solche Pflicht gelten soll.

Eine Ungleichbehandlung von privaten und öffentlichen Akteuren bei der Lieferpflicht der Daten würde auch die Gefahr bergen, dass private Drittanbieter innovativ und stark im Verkehrsmarkt auftreten können und langfristig den multimodalen Verkehr der Zukunft als prägende Akteure gestalten, während die ÖV-Unternehmen in eine passive Rolle des „Fuhr-

parkhalters“ gedrängt werden könnten. Dies würde bedeuten, dass beispielsweise Taxiunternehmen oder andere Anbieter attraktive neue Packages vermarkten und verkaufen können, in denen ÖV Produkte enthalten sind, nicht aber die ÖV-Unternehmen selber. Dies schafft ungleich lange Spiesse und der Service Public könnte dadurch deutlich geschwächt werden. In der multimodalen Verkehrswelt soll der Service Public gestärkt werden. Die öffentliche Hand und die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sollen die tragende und zentrale Rolle in der Gestaltung spielen. Sie sollen als aktive Mitgestalter der zukünftigen Verkehrswelt auftreten. Denn nur durch einen klaren öffentlichen Auftrag an entsprechend mandatierte Unternehmen können gesellschaftliche Ziele wie Verkehrsminderung und Nachhaltigkeit im Verkehr verfolgt werden.

Finanzierung von Systemanbindungen an die NADIM (Art. 10 Abs. 1 MODIG):

Grundsätzlich unterstützen wir das Ziel, dass die MODI längerfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden soll. Allerdings gilt es hier eine wichtige Differenzierung zu machen: Nutzerbeiträge sollen nur bei gewinnorientierten Nutzern erhoben werden. Andere Nutzer der Daten (wie beispielsweise Anbieter von Apps, welche die Förderung von nachhaltigen Verkehrsträgern zum Ziel haben) sollen hingegen auch langfristig von Nutzerbeiträgen befreit sein.

Ausserdem unterstützen wir die vorgeschlagenen A-Fonds-perdu-Beiträge an die Kosten für die Anbindung von Systemen an die NADIM. Wie im Erläuternden Bericht (Seite 26) dargelegt sollen diese unter der Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Unternehmen und Organisationen erfolgen: Die Beiträge sollen vor allem an finanzschwache Akteure fliessen.

Bezüglich eines Punktes besteht hier im Hinblick auf das Prinzip der Gleichbehandlung noch Klärungsbedarf: Unter Art. 10 Abs. 1 MODIG wird festgehalten, dass der Bund private Nutzerinnen und Nutzer während zwei Jahren nach Inbetriebnahme der MODI finanziell bei der Anbindung ihrer Systeme an die NADIM unterstützen kann (A-Fonds-perdu-Beiträge im Umfang von maximal 40 Prozent der Anbindungskosten, Art. 10 Abs. 2 MODIG). Im Erläuternden Bericht (Seite 38) wird festgehalten, dass mit dieser Regelung auch kleinen bzw. finanzschwachen Datennutzerinnen und -nutzern ermöglicht werden soll, ihre Daten möglichst rasch über die NADIM bereitzustellen. Diese Sonderregelung gilt aber offensichtlich nur für private Nutzerinnen und Nutzer, nicht aber beispielsweise für öffentliche Unternehmen. Weshalb diese Ungleichbehandlung vorgenommen wird, wird im Bericht nicht näher erläutert.

Es stellt sich die Frage, wie mit Fällen umgegangen wird, bei welchen sich beispielsweise ein kleines Transportunternehmen mit einer öffentlich-rechtlichen Rechtsform an NADIM anschliessen möchte, jedoch nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügt. Wir verlangen auch in diesem Punkt eine Gleichbehandlung aller involvierten Akteure. Die Bestimmung ist deshalb dahingehend anzupassen, dass sie für sämtliche Nutzerinnen und Nutzer zur Anwendung gelangt.

Bearbeitung von Personendaten (Art. 18 MODIG) / Datenschutz:

Gemäss Art. 18 MODIG richtet sich die Bearbeitung von Personendaten durch die MDA nach den Artikeln 33-43 des Datenschutzgesetzes (DSG; SR 235.1). Die MDA kann Bewegungsdaten und besonders schützenswerte Personendaten über die Gesundheit von Reisenden mit Behinderungen bearbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Art. 13 Abs. 2 Bst. d MODIG erforderlich ist. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten zur Bearbeitung dieser Daten. Im Erläuternden Bericht wird erwähnt, dass eine Bearbeitung von Personendaten durch die Betreiberin der NADIM erforderlich sein kann, wenn über die NADIM auch Funktionalitäten angeboten werden, die es erlauben, den Vertrieb von Mobilitätsangeboten einfacher abzuwickeln, wie beispielsweise Buchungs- und Bezahlungsfunktionen. Den Datenschutz haben die Datenlieferantinnen und -lieferanten durch geeignete Massnahmen sicherzustellen (Ziff. 4.1.8.6.3, S. 28). Mit der NADIM soll grundsätzlich die Umsetzung der Prinzipien der digitalen Selbstbestimmung aktiv gefördert werden. In der ersten Phase der NADIM stehe dies jedoch voraussichtlich nicht im Fokus (Erläuternder Bericht, Seite 29).

Für uns ist es aus Kundensicht zentral, dass falls über die NADIM nicht nur Sachdaten sondern auch Personendaten ausgetauscht werden, dabei das stricte Prinzip des „Opt-in“ gilt: Sämtliche Personendaten dürfen ausschliesslich und nur dann über die NADIM ausgetauscht werden, wenn sich die betreffende Person aktiv für die Weitergabe ihrer Daten entscheidet. Personen, welche sich nicht ausdrücklich für die Weitergabe ihrer Daten entscheiden, sollen dadurch keine Nachteile – etwa bei der Benutzung der App – erwachsen.



Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (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 type="checkbox"/>	Weitere
<p>Absender:</p> <p>Greenpeace Schweiz, Badenerstrasse 171, Postfach, 8036 Zürich</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

Nutzerbeiträge sollen nur bei gewinnorientierten Nutzern erhoben werden. Andere Nutzer der Daten (wie beispielsweise Anbieter von Apps, welche die Förderung von nachhaltigen Verkehrsträgern zum Ziel haben) sollen hingegen auch langfristig von Nutzerbeiträgen befreit sein.

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:

Begründung siehe Stellungnahme.

- 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:

- 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:

Die Gleichstellung von öffentlichen und privaten Nutzerinnen und Nutzern ist sicherzustellen.

- 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:

Vgl. vorherige Bemerkung.

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

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:

Diese Grundsätze sind zentral und unerlässlich für den Betrieb der MODI.

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Die staatliche Betreiberin soll dort - wo es sinnvoll ist - auch dann Beratungen durchführen und ihre Expertise zur Verfügung stellen dürfen, wenn diese Leistungen privatwirtschaftliche Unternehmen konkurrenzieren.

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:

Bei der Weitergabe von Personendaten soll zusätzlich konsequent das Prinzip „Opt-in“ gelten. Grundsätzlich sollen Personendaten nicht weitergegeben 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:

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 03.05.2022

Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur: Stellungnahme der IG Detailhandel

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bedankt sich für die Gelegenheit, zum Gesetzesentwurf über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellung nehmen zu können. Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Die Mitglieder der IG Detailhandel sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für sie ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität zur Verfügung stehen. Eine funktionierende Mobilitätsdateninfrastruktur kann diese Zielsetzung in Zukunft unterstützen.

Der vorliegende Gesetzesentwurf richtet den Fokus auf den Personenverkehr. Dies birgt das Risiko, dass in Zukunft einseitig auf die Problemlösung im Personenverkehr hingearbeitet wird und die Bedürfnisse von Güterverkehr und Logistik ausgeblendet werden. Da Personen- und Güterverkehr weitestgehend dieselben Infrastrukturen nutzen, würde eine einseitige Sichtweise zum Nachteil sämtlicher Verkehrsformen und -teilnehmenden geschehen.

Es ist daher zwingend sicherzustellen, dass die Mobilitätsdateninfrastruktur so konzipiert wird, dass in Zukunft auch der Güterverkehr einbezogen werden kann bzw. die Bedürfnisse der Logistik als Schnittstelle erkannt werden.

Im beigelegten Fragebogen haben wir unsere Rückmeldung auf diesen Punkt beschränkt (unter 24. *Weitere Bemerkungen zur Vorlage*).

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann
Präsident AG Güterverkehr
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Daniel Hintermann
Mitglied der AG Güterverkehr
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft



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 checked="" 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: IG Detailhandel Schweiz	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

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:

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:

Es ist zwingend sicherzustellen, dass die Mobilitätsdateninfrastruktur so konzipiert wird, dass in Zukunft auch der Güterverkehr einbezogen werden kann bzw. die Bedürfnisse der Logistik als Schnittmenge erkannt werden.

Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3. Mai 2022

VERNEHMLASSUNGSANTWORT

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Inclusion Handicap vertritt als Dachverband der Behindertenorganisationen die Interessen der rund 1,8 Mio. Menschen mit Behinderungen in der Schweiz.¹ Die Abteilung Gleichstellung von Inclusion Handicap hat die Aufgabe, die **Umsetzung und Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts** zu fördern und dadurch die **autonome Lebensführung von Menschen mit Behinderungen in allen Aspekten des täglichen Lebens** zu unterstützen.

Wir nehmen zur obgenannten Vorlage Stellung, weil diese **für die Menschen mit Behinderungen in der ganzen Schweiz von grosser Bedeutung** ist.

Art. 9 Abs. 1 BRK verpflichtet die Schweiz seit 2014, geeignete Massnahmen zu treffen, um Menschen mit Behinderungen den **gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln und -dienstleistungen** zu gewährleisten. Dieser Zugang soll Menschen mit Behinderungen eine **unabhängige Lebensführung** und die **volle Teilhabe in allen Lebensbereichen ermöglichen**. Gemäss Art. 31 Abs. 1 BRK ist die Schweiz zudem verpflichtet, **geeignete Informationen (inkl. statistische Angaben und Forschungsdaten) zu sammeln**, die es ihr ermöglicht, politische Konzepte zur Umsetzung der BRK auszuarbeiten und umzusetzen.

Es entspricht auch einem zentralen Anliegen des Schweizer Verfassungsgebers, Menschen mit Behinderungen die **gleichberechtigte autonome Teilhabe am gesellschaftlichen Leben** zu ermöglichen (MARKUS SCHEFER/CAROLINE HESS-KLEIN,

¹ [Anzahl Menschen mit Behinderungen gemäss Bundesamt für Statistik BFS.](#)



Behindertengleichstellungsrecht, 2014, S. 181). Auch das **Bundesgericht** hielt in einem kürzlich ergangenen Urteil ausdrücklich fest, dass die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs von Menschen mit Behinderungen grundsätzlich **ohne Hilfestellungen und unter Gewährleistung ihrer Sicherheit** beansprucht werden können müssen (Urteil 2C_26/2019 vom 22. Dezember 2021, E. 10.3.3).²

Gemäss den **Vernehmlassungsunterlagen** soll die MODI einen Beitrag leisten, um vorhandene Infrastrukturkapazitäten und Mobilitätsangebote effizienter zu betreiben und zu nutzen und **bedürfnisgerechtere Angebote für die Endkund:innen** bereitzustellen. Zudem soll sie privaten Unternehmen die Möglichkeit bieten, neue Geschäftsfelder zu entwickeln und innovative Dienstleistungen anzubieten. Dadurch soll die Bevölkerung ihre Mobilitätsbedürfnisse über eine vereinfachte Kombination der zur Verfügung stehenden Angebote (z.B. öV, Sharingvelo, Mietauto, Taxi) effizienter aber auch individueller und nachfrageorientierter als heute befriedigen können.

Die Mobilitätsdaten als Teil der MODI umfassen entsprechend auch die Mobilitätsbedürfnisse der Endkundinnen und -kunden. Vor dem Hintergrund, dass der öffentliche Verkehr in der Schweiz bis heute nicht nach universellem Design und damit nicht barrierefrei ausgestaltet ist, ist offensichtlich, dass die **Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderungen spezifisch erfasst werden müssen**, um ihr Recht auf autonomen Zugang zum öffentlichen Verkehr gewährleisten zu können. Dies gilt insbesondere auch bei der Entwicklung neuer Geschäftsfelder und neuen Dienstleistungen.

Gleichzeitig darf die spezifische Erfassung der Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderungen **nicht dazu führen, dass** gestützt darauf **für Menschen mit Behinderungen Sonderlösungen geschaffen werden**, d.h. Lösungen, welche Menschen mit Behinderungen bei der Benutzung des öffentlichen Verkehrs von anderen Endkundinnen und -kunden separieren.

Bei der **Ausgestaltung der Mobilitätsdateninfrastruktur** sind daher **die Rechte von Menschen mit Behinderungen umfassend zu berücksichtigen**. Die Mobilitätsdateninfrastruktur ist so auszugestalten, dass gestützt darauf die Rechte von Menschen mit Behinderungen, insbesondere das **Recht auf Autonomie**, umgesetzt und die Barrieren, denen sich Menschen mit Behinderungen bei der autonomen Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz immer noch gegenübersehen, zu ermitteln und anzugehen.

So kann die MODI auch einen Beitrag dazu leisten, die **Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen nach universellem Design und barrierefrei auszugestalten**. Die Rechtsvorschriften über den Datenschutz, zur Sicherung der Vertraulichkeit und der Achtung der Privatsphäre von Menschen mit Behinderungen sind dabei zu gewährleisten (vgl. dazu auch Art. 31 Abs. 1 lit. a BRK).

² [Bundesgericht, Urteil 2C-26/2019 vom 22. Dezember 2021.](#)



Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Inclusion Handicap

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hess-Klein'.

Dr. iur. Caroline Hess-Klein
Leiterin Abt. Gleichstellung

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Nuria Frei'.

lic. iur. Nuria Frei, Rechtsanwältin
Fachmitarbeiterin Abt. Gleichstellung



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: Regionalentwicklungsorganisation	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

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:

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:



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 checked="" type="checkbox"/>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
<input checked="" type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
<p>Absender:</p> <p>Jungfraubahnen, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken</p> <p>Stefan Würigler, Leiter Betrieb</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

Das Vorhaben scheint schon ohne zusätzliche Bestandteile äusserst umfangreich.

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:

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:

Die minimalen Anforderungen müssen klar definiert sein.

- 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:

- 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:

- 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:

Um privaten Anbietern ohne Abgeltungen bzw. Subventionen die Einlieferung der Daten zu erleichtern, ist dies eine wichtige Massnahme.

- 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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

Frage 2 nein

- 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:

Wenn es zur Unterstützung von der Daten einliefernden bzw. abnehmenden Unternehmen geht.

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:

Es stellt sich die Frage, ob der Austausch von Personendaten überhaupt notwendig ist. Oder reicht der

- 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:

Hier stellt sich die Frage, welche Angebote verfügbar sind und wie Prozesse und allfällige Werteflüsse ablaufen. Verkauft ein Mobilitätsvermittler ein öV-Ticket, müssen dem öV Schweiz die Kundendaten übermittelt werden und wen ja wie? Wir sehen Datenbezüger hier ebenso in der Pflicht.

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:

Finanzieller Anreiz gem. Frage 10

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:

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:

Als Unternehmung mit abgeltungsberechtigten und nicht abgeltungsberechtigten Mobilitätsangeboten, stellt sich die Frage, was der Begriff Mobilitätsangebote alles beinhaltet. Gehören z.B. Skigebiete mit ihren Transportanlagen und Angeboten auch dazu? Aus unserer Sicht klar ja, damit des Kunden gesamte Reise- und Erlebniskette angeboten werden kann.

Im Gegensatz zu anderen Transportunternehmungen ist für die Jungfraubahnen der Vertrieb der Angebote über Dritte (Reseller vor Ort, Online Travel Agencies etc.) ein wichtiges Instrument mit mehr Chancen als Risiken.

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

27. April 2022

Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 2. Februar 2022 wurden die Kantonsregierungen eingeladen zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit.

Der Kanton Aargau hat mit seiner Strategie mobilitätAARGAU, in der die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik aufgezeigt ist, die Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen sowie die Abstimmung des Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau (räumlich differenziertes Verkehrsangebot) beschlossen.

Der Kanton Aargau sieht auch die modularen Mobilitätslösungen, bei denen die Grenze zwischen dem öffentlichen und dem Individualverkehr zusehends verwischt wird, als Chance für ein effizientes und nachhaltiges Mobilitätssystem. Er begrüsst eine Verbesserung und Vereinfachung der Vernetzung von Mobilitätsangeboten. Hierzu gehört, dass Mobilitätsnutzende über das gesamte Mobilitätsangebot informiert sind. Dies bedarf, dass Daten zum Angebot verschiedener Verkehrsträger bereitgestellt werden.

Der Kanton Aargau bestätigt, dass Daten eine immer wichtigere Rolle spielen, um dadurch eine möglichst günstige Auslastung der Verkehrskapazitäten durch Information zu erreichen.

Folgende Punkte sind dem Kanton Aargau wichtig:

- Aus der Nutzung der Daten und Dienste kann gegenüber den Datenlieferanten kein Haftungsanspruch abgeleitet werden.
- Das räumliche Referenzsystem (Verkehrsnetz CH) ist die Basis für die Vernetzung der Mobilitätsdaten. Die Funktionalität und Stabilität beim Aufbau, sowie bei der Nachführung, müssen gewährleistet sein. Dies ist eine wesentliche Anforderung für weitere Entwicklungen. Der Kanton Aargau erwartet, dass die Erfahrungen vom Projekt MISTRA (Bundesamt für Strassen) einbezogen werden.
- Eine Teilnahme bei der Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) ist für den Kanton Aargau mit signifikantem Aufwand aufgrund der Datenlieferung verbunden, eine Teilnahme soll mit einem Mehrwert kompensiert sein. Ein Mehrwert würde zum Beispiel entstehen, wenn private Daten integriert und kostenlos für die Behörden zugänglich gemacht werden, vor allem anonymisierte Daten über Reisewege, Daten über die Auslastung von Verkehrswegen, Nachfragen des Mobilitätsangebots,

Parkplatzstandorte, Anzahl und Auslastung. Ein weiterer Nutzen wäre der direkte standardisierte Zugang unter anderem zu:

- Fahrplanlagen in Echtzeit über alle Transportunternehmen (TU)
 - Verkehrsdaten in Echtzeit
 - Geodaten Buslinien
- Bei der Definition der Kerndaten ist zu präzisieren, ob es sich um statistische oder Echtzeit-Daten handelt.
 - Die Inkraftsetzung und die Integration der Fachdaten soll gestaffelt mit realistischen Fristen, priorisiert und koordiniert sein. Die Erfahrung aus der Umsetzung des Bundesgesetzes über Geoinformation (Geoinformationsgesetz, GeolG) zeigt, dass eine abgestimmte Umsetzungsplanung sinnvoll ist.
 - Die Unterstützung des Bundes und die Tools, die zur Verfügung gestellt werden, müssen eine automatische Referenzierung der Fachnetze auf dem Verkehrsnetz CH ermöglichen. Manuelle Migration von Fachdaten ist ausgeschlossen.
 - Multimodale Mobilität schränkt sich nicht auf den öffentlichen Verkehr und die geteilte Mobilität (Shared Mobility) ein. Wo möglich soll die MODI den Einsatz von privaten Fahrzeugen (Motorfahrzeugen) und Fuss- und Veloverkehr betrachten, inklusive Reisezeiten und Kosten, so dass die Endnutzenden eine vollständige Übersicht von Mobilitätsangeboten haben.
 - Um nachhaltige Mobilität zu fördern, soll der vorgesehene Routenplaner CO₂/Klimaindikatoren berücksichtigen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Freundliche Grüsse

Alex Hürzeler
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage
• Fragebogen

Kopie
• konsultationen@bav.admin.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 Aargau, Regierungsgebäude, 5001 Aarau	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

Der Mehrwert liegt vor allem darin, wenn auf der MODI die Floating Phone Data (FPD) / Floating Car Data (FCD) integriert werden und gratis für die Behörden zugänglich sind.

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:

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:

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:

Ja, wenn die Datenlieferanten nicht zu zusätzlichen Lieferungen verpflichtet werden beziehungsweise diese vorgängig durch eine Gesetzesanpassung geregelt werden.

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:

Gebühren stellen immer eine Hürde für die Nutzenden dar. Infrastrukturbetreibende leisten bereits grosse Investitionen zur Erhebung der zur Verfügung gestellten Daten. Es kann nicht sein, dass Infrastrukturbetreibende zusätzliche Kosten für den Bezug der Daten übernehmen müssen.

Eine Ausnahme könnten dabei kommerziell Nutzende darstellen. Wobei hier auch der Grad der Veredelung der bezogenen Daten berücksichtigt werden muss. Ein kommerzieller Handel mit den Daten gilt es zu verhindern. Eine Gebührenerhebung kann in solchen Fällen zweckmässig sein, jedoch gilt es zu berücksichtigen, dass eine Gebührenerhebung auch einen "Verkehrsdaten-Graumarkt" provozieren kann.

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:

Insgesamt wird das Verkehrsverhalten durch vollständige Information verbessert beziehungsweise die bestehenden Kapazitäten besser ausgelastet.

Für Verkehrsplanende ist eine gute Datengrundlage zur Feststellung der Bedürfnisse sehr wichtig. Bereits heute stehen viele Daten zur Verfügung, jedoch ist der Aufwand diese zu finden gross. Durch eine bessere Vernetzung der Daten könnten neue Erkenntnisse gewonnen werden.

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:

Eine Sicherstellung einer minimalen Datenqualität ist essentiell um eine Investitionssicherheit bei den Nutzenden der Daten zu gewährleisten. Das Vertrauen in die Daten ist essentiell. Unvollständige oder unzuverlässige Daten führen die Grundidee ad absurdum und schwächen den Nutzen der Plattform empfindlich. Die Anforderungen an minimalen Daten und Lieferfristen sollten aber möglichst gering gehalten werden, damit möglichst viele Datenlieferanten teilnehmen.

- 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:

Es sind jedoch realistische Übergangsfristen einzuräumen, da unter Umständen umfangreiche Investitionen auf Seite Datenlieferant notwendig sind, um ein vollständiges Set liefern zu können.

- 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:

Es sollte sich aber effektiv nur um die Kerndaten handeln, die den interessierten Nutzenden Informationen bietet. Für weitergehende Daten sollten die Nutzenden einen Beitrag zur Kostendeckung von NADIM liefern.

- 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:

Der kostenfreie Bezug und ein zweckmässiger Support (Service Center, MDA) für Lieferanten und Beziehende ist einer Subvention von Entwicklungen Dritter vorzuziehen.

- 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:

Ein einheitliches Bezugssystem für die Verkehrsdaten ist für die Standardisierung unumgänglich.

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:

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:

- 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:

- 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:

Der Umfang der Datenlieferung ist zu wenig präzise, um das einzuschätzen.

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:

Ob es eine Bundesanstalt oder ein privates Unternehmen mit Staatsauftrag ist, lassen wir offen.

- 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:

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:

- 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:

Eine kostenlose Unterstützung der Datenlieferanten soll gewährleistet werden.

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:

Es ist eine Meldestelle in der MDA einzurichten, wo sich auch Datenlieferanten bei Feststellung eines Datenmissbrauchs (insbesondere ihrer eigenen Daten) melden und einen Ausschluss eines Beziehenden beantragen können. Damit wird verhindert, dass Lieferanten gezwungen werden, ihre Datenlieferung einzustellen oder zu unterbrechen und damit weitere Beziehende, die sich korrekt verhalten, zu schädigen. Der Ausschluss eines Beziehenden soll jedoch immer und ausschliesslich über die MDA erfolgen. Das setzt entsprechende organisatorische Strukturen voraus.

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:

Gesundheitsdaten gehören nicht dazu

- 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:

Die Teilnahme von Schlüsselakteuren (wie die öV-Branche) ist aus unserer Sicht der wichtigste Anreiz für andere Mobilitätsanbietende.

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:

Der Umfang der Datenlieferung ist zu wenig präzise, um das einzuschätzen.

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:



KANTON
APPENZELL AUSSER RHODEN



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
konsultationen@bav.admin.ch

Appenzell, 31. März 2022

Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum neuen Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und begrüsst die Vorlage im Grundsatz. Es ist richtig und wichtig, Mobilitätsdaten neben der Strassen- und der Schieneninfrastruktur als dritte systemrelevante Mobilitätsinfrastruktur zu betrachten. Auch in ländlichen Gebieten wie im Kanton Appenzell I.Rh. können multimodale Mobilitätslösungen wie leicht zugängliche E-Bike- oder Sammeltaxiangebote kostengünstige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. Die Schaffung der staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) wird daher unterstützt.

Abgelehnt wird die Gründung einer neuen öffentlich-rechtlichen Bundesanstalt, die für den Aufbau, den Betrieb und die Weiterentwicklung der Nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität NADIM zuständig ist. Die vom Bundesrat im erläuternden Bericht aufgeführten Gründe wie Neutralität und Stabilität der Datenverwaltung können ohne Weiteres auch innerhalb der Bundesverwaltung erreicht werden. Die neu zu gründende Mobilitätsdatenanstalt wäre sehr teuer und soll über 60 Vollzeitstellen mit jährlich wiederkehrenden Kosten von bis zu Fr. 38 Mio. verfügen. Dies scheint unverhältnismässig hoch.

Im Übrigen wird auf die Antworten im beiliegenden Fragebogen verwiesen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Beilage:
Antwortformular

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton Appenzell I.Rh.
<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: Ratskanzlei, Markus Dörig, Marktgasse 2, 9050 Appenzell	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

Für grenzüberschreitende öV-Angebote sind die Mobilitätsdaten auch über die Grenze hinweg wichtig.

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:

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:

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:

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:

Die veranschlagten Kosten sind aber deutlich zu hoch und zu reduzieren, damit das Angebot auch tatsächlich genutzt wird.

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:

Im Sinne der Stufengerechtigkeit wird der Bundesrat nur die Grundsätze vorgeben und die Detailvorgaben an die Betreiberin delegieren.

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Im Grundsatz einverstanden. In gewissen Bereichen ist eine Einlieferungspflicht nötig, vgl. nachfolgend Buchstabe c.

- 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:

Unternehmen mit einer Konzession oder Bewilligung zum gewerblichen Personentransport unterliegen bereits heute der Fahrplanpflicht (Art. 13 Personenbeförderungsgesetz). Diese Daten können ohne Weiteres zur Verfügung gestellt werden.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Für Private soll der Anreiz zur Datenlieferung darin bestehen, dass sie ihr Angebot über die Basisplattform deutlich besser positionieren können.

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:

Für die aufgeführten Grundsätze wie Unabhängigkeit, Verlässlichkeit oder Nichtdiskriminierung ist die Schaffung einer Bundesanstalt nicht notwendig. Diese Ziele lassen sich ohne Weiteres innerhalb der Bundesverwaltung erreichen, allenfalls in einem neuen Amt innerhalb des UVEK. Neutralität und Stabilität des Systems können auch innerhalb der Bundesverwaltung gewährleistet werden.

Mit einer Integration in die Bundesverwaltung werden die erwarteten Kosten deutlich tiefer sein, unter anderem weil der ganze «Overhead» wie Verwaltungsrat wegfällt.

- 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:

Integration in die Bundesverwaltung, vgl. oben Buchstabe a.

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:

Diese Aufgaben sind jedoch innerhalb der Bundesverwaltung wahrzunehmen.

- 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:

Vgl. oben Buchstabe a.

- 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:

Vgl. oben Buchstabe 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:

Jede gewerbliche Leistung führt zumindest mittelbar zu einer Konkurrenzierung der Privatwirtschaft. Dies ist abzulehnen.

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:

Um die Vorteile auch im grenzüberschreitenden Raum nutzen zu können, sind die Bestimmungen «europakompatibel» auszugestalten.

- 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:

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:

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:



Regierungsrat, 9102 Herisau

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

per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

[PDF- und Wordversion]

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 3. Mai 2022

Eidg. Vernehmlassung Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Entwurf für das neue Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) bis zum 3. Mai 2022 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er begrüsst die Schaffung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur im Grundsatz. Das Mobilitätssystem in der Schweiz soll durch vernetzte Daten effizienter werden. So lassen sich die Infrastrukturen besser auslasten und Mobilitätsangebote gezielter planen. Durch das Bereitstellen einer entsprechenden Dateninfrastruktur durch den Bund wird die Gleichbehandlung aller Nutzinnen und Nutzer sichergestellt, die Abhängigkeit von privaten Anbietern reduziert und die Innovation über die freie Verwendung der Daten gleichwohl gefördert. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung können sehr individuell befriedigt werden.

Auch die Bedürfnisse der Kantone und Gemeinden zur direkten Steuerung der Mobilität auf ihren Netzen werden mit der Mobilitätsdateninfrastruktur abgeholt. Die Koordination zwischen den drei Staatsebenen aber auch mit öffentlichen und privaten Unternehmen wird vereinfacht.

Kritisiert werden die unklaren finanziellen Auswirkungen für Kantone und Gemeinden. Die unabdingbaren Zusatzaufwände bei den Kantonen werden im erläuternden Bericht nur marginal abgehandelt, ganz im Gegensatz zum behaupteten Nutzen, der seitenweise erläutert wird. Die Kantone und Gemeinden müssen klar abschätzen können, welche Aufgaben und Aufwände für sie anfallen. Die Vorlage ist diesbezüglich zu überarbeiten.



Abgelehnt wird die Gründung einer neuen öffentlich-rechtlichen Bundesanstalt, die für den Betrieb und die Weiterentwicklung der Nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität NADIM zuständig ist. Die vom Bundesrat im erläuternden Bericht aufgeführten Gründe sind nicht stichhaltig. Die anstehenden Aufgaben können ohne Weiteres auch innerhalb der Bundesverwaltung oder durch eine andere bestehende Organisation erfüllt werden. Die jährlich wiederkehrenden Kosten von bis zu Fr. 38 Mio. scheinen sehr hoch. Bei zu hohen Kosten scheint es zudem nicht realistisch, dass die MODI langfristig vollständig durch Nutzerbeiträge finanziert werden kann.

Eine im Gesetz verankerte Nennung des Standorts der Anstalt in Bern (Art. 12 Abs. 5) wird ebenfalls abgelehnt. Gerade ein Vorhaben mit so hohem Digitalisierungsgrad muss nicht auch in Bern den Sitz haben, andere Orte mit guter IT-Infrastruktur bieten sich ebenso an. Der Regierungsrat fordert, dass sich die Kantone um den Sitz bewerben können.

Im Übrigen verweist der Regierungsrat auf den ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber

Beilage: Fragebogen



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
<p>Absender: Kanton Appenzell Ausserrhoden Regierungsrat Obstmarkt 3, 9102 Herisau kantonskanzlei@ar.ch</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Mobilitätsdaten sind unbestritten eine wichtige Grundlage, um die stetig wachsenden Bedürfnisse der Menschen auf ihren täglichen Wegen befriedigen zu können. Die dafür notwendigen Datenplattformen sind jedoch nicht als "dritte Infrastruktur" zu bezeichnen, diese Analogie zu Schiene und Strasse geht zu weit.

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:

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:

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:

Ja, gleichzeitig ist die Koordination mit umliegenden Ländern wie Frankreich, Deutschland und Österreich anzustreben. Denn diese Länder sind ebenfalls daran, den Austausch von Mobilitätsdaten zu verbessern. Die Aufgabenstellung ist überall dieselbe und auch die angedachten Lösungen sind ähnlich.

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:

Für Erweiterungen und Ergänzungen ist jedoch eine Vernehmlassung durchzuführen, mindestens bei Kantonen und Gemeinden.

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:

Daten, welche im öffentlichen Interesse sind, sollen permanent kostenlos und im Grundsatz als open government data (OGD) zur Verfügung stehen. Daten, welche darüber hinaus ausgetauscht werden, sollen von Beginn weg kostenpflichtig behandelt werden. Entsprechende Gebühren müssen für die Datenlieferer und –bezüger verträglich sein und sollen keine Zugangshürde darstellen.

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:

Wir erachten die Festlegung von Basis- resp. Kerndaten als zwingend, um ein solches System zweckmässig betreiben zu können.

- 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:

- 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:

- 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:

Die finanzielle Unterstützung soll nur für Kerndaten in öffentlichem Interesse möglich sein und auch die Entwicklung von Datenschnittstellen umfassen.

Abzulehnen ist eine finanzielle Unterstützung von "Abnehmer-Systemen", diese liegen im Eigeninteresse der Datennutzenden und sollen von diesen selber finanziert werden.

- 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:

Siehe Antwort 10a. Es ist zudem unklar, welche Kosten gemeint sind.

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:

Es ist unklar, wer den Inhalt des Verkehrsnetzes CH definiert und wie die Nachführungsprozesse geregelt sind. Die bestehenden Daten der amtlichen Vermessung genügen den Anforderungen des Verkehrsnetzes CH voraussichtlich nicht. In der Vorlage fehlen Angaben zur Kostenabschätzung für die spezifische Aufbereitung von Geo(-basis)daten durch Kantone und Gemeinden.

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:

Bei Kerndaten soll es keine Freiwilligkeit geben, nur bei den restlichen Daten.

- 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:

- 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:

Für die noch zu liefernden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt.

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:

Die vom Bundesrat im erläuternden Bericht aufgeführten Gründe wie Neutralität und Stabilität der Datenverwaltung können ohne Weiteres auch innerhalb der Bundesverwaltung oder durch eine andere bestehende Organisation erreicht werden. Die neu zu gründende Mobilitätsdatenanstalt wäre sehr teuer und soll über 60 Vollzeitstellen mit jährlich wiederkehrenden Kosten von bis zu Fr. 38 Mio. verfügen. Dies scheint unverhältnismässig hoch.

Bei zu hohen Kosten scheint es zudem nicht realistisch, dass die MODI langfristig vollständig durch Nutzerbeiträge finanziert werden kann.

Eine im Gesetz verankerte Nennung des Standorts der Anstalt in Bern (Art. 12 Abs. 5) wird abgelehnt. Gerade ein Vorhaben mit so hohem Digitalisierungsgrad muss nicht auch in Bern den Sitz haben, andere Orte mit guter IT-Infrastruktur

bieten sich ebenso an. Der Regierungsrat fordert, dass sich die Kantone um den Sitz bewerben können.

- 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:

Aufgrund der hohen Kosten sind zwingend Alternativen zu prüfen. Der Auftrag könnte mittels Leistungsauftrag an eine geeignete Organisation wie zum Beispiel die bestehende Genossenschaft openmobility vergeben und so auf den Aufbau einer neuen MDA verzichtet werden.

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:

- 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:

Im Gesetz ist klar festzuhalten, wem gegenüber Personendaten in welchen Fällen für wie lange zugänglich gemacht werden dürfen bzw. wann diese zu löschen sind.

Mit Blick auf grenzüberschreitende Verbindungen erscheint uns zudem wichtig, dass die Vorgaben auch den europäischen Gesetzen genügen und ein Austausch der Daten nicht zum Vornherein verunmöglicht wird.

- 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:

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:

Es ist darauf zu achten, dass die sich im Aufbau befindlichen Strukturen auch grenzüberschreitend funktionieren.

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:

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:
keine

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 und 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)
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau (bvu@ag.ch)
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Münsterplatz 11, 4001 Basel (bvd-info@bs.ch)
- République et Canton du Jura, Département de l'environnement, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont (secr.den@jura.ch)
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn (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

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 blossе 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 verschiedenen 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.



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

Per E-Mail (pdf- und docx-Datei) an:
konsultationen@bav.admin.ch

Basel, 26.04.2022

Regierungsratsbeschluss vom 26.04.2022

Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 02.02.2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Entwurf des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt den Entwurf des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur. Mobilitätsdaten sind für die Bewältigung der operativen und planerischen Aufgaben im Verkehrsbereich sehr wichtig. Darum begrüsst der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Aufbau einer zentralen Mobilitätsdateninfrastruktur in der Schweiz.

Die Schweiz liegt mitten in Europa, mehrere Agglomerationen sind eng mit den Nachbarländern verflochten. Dies gilt ganz besonders für den Kanton Basel-Stadt als Grenzkanton. Die Mobilität mit allen Verkehrsmitteln (MIV, ÖV, Veloverkehr und Fussverkehr) hört nicht an den Landesgrenzen auf. Der Aufbau der Mobilitätsdateninfrastruktur muss darum, wie in Kap. 4.1.8.2.1 beschrieben, zwingend nach internationalen Standards erfolgen, damit die Schweizer Daten auch mit jenen mit unseren Nachbarländern, insbesondere von Frankreich und Deutschland verknüpft werden können.

Wir erlauben uns, darauf hinzuweisen, dass wir einen grösseren, noch nicht abschätzbaren Mehraufwand für die Bereitstellung der kantonalen Daten und jener der beiden Landgemeinden erwarten.

2. Anträge

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt beantragt folgende Änderungen:

Im Gesetzesentwurf:

- Art. 18: Es soll geprüft werden, eine Ergänzung zum Datenschutz im Bereich Betrieb der Plattform NADIM durch Dritte im Auftrag der öffentlich-rechtlichen Anstalt des Bundes vorzunehmen (gemäss Antwort zu Frage 19a im Fragebogen).

Im erläuternden Bericht:

- Kap. 4.1.5.1: Mobilitätsdienstleistende, die irgendeine Art von öffentlicher Subventionierung erhalten, sollen verpflichtet werden, ihre für NADIM nötigen Daten zur Verfügung zu stellen (siehe auch Antwort 14b im Fragebogen)
- Kap. 4.1.8.2: Die Datenstruktur und die Datenbank-Schnittstellen sollen mit den umliegenden Ländern abgestimmt werden (siehe auch Antwort 16b im Fragebogen).
- S. 39: Es soll eine Präzisierung ergänzt werden, zu welchem Zeitpunkt Bewegungsdaten gelöscht werden müssen (siehe Antwort 19 im Fragebogen).
- Kap. 6.1.2 und 6.2: Es soll eine Aussage zu den Aufwänden in den Kantonen und Gemeinden gemacht werden (siehe Antwort 24 im Fragebogen).

Zusätzliche Anforderung, die aus unserer Sicht im Gesetzestext und im Erläuterungsbericht abgehandelt werden sollte:

- Hinsichtlich der Nutzung der Daten in MODI soll den zuständigen nationalen und kantonalen Verwaltungsstellen der Zugriff auf die Rohdaten inkl. allfälliger pseudonymisierter Personendaten zu Zwecken der Planung und der Statistik ausdrücklich gewährt werden.

Im Fragebogen finden Sie die Bemerkungen zu den jeweiligen Themen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Thomas Graf, thomas.graf@bs.ch, Tel. 061 267 85 34, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



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 Basel-Stadt Rathaus 4001 Basel	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Wir begrüssen das Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur. Durch die standardisierte Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten sollen bestehende Infrastrukturen effizienter betrieben und genutzt werden, Mobilitätsangebote gezielt geplant und ausgelastet werden und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung auch zukünftig optimal und nachhaltig befriedigt werden können. Diese Ziele spielen auch für den öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle. Dies, um die neuen Mobilitätsformen auch privater Anbietender nicht als Konkurrenz sondern als Ergänzung zum ÖV ausgestalten zu können. Hierbei liegt jedoch auch die Herausforderung.

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:

Wir sind der Meinung, dass Mobilitätsdaten für das Funktionieren einer gesamtheitlichen Mobilität sehr wichtig sind.

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:

Die Mobilität findet nicht nur im eigenen Kanton oder in der eigenen Gemeinde statt, sondern ist grossräumiger über die Gemeinde- oder Kantons- und Landesgrenzen zu betrachten. Werden die Mobilitätsdaten schweizweit zentral und nach gleichem Datenmodell angeboten, sind MaaS-Angebote einfacher realisierbar. Auch die Mobilitätsplanung wird durch die grossflächigen, einfach verfügbaren Mobilitätsdaten einfacher.

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 ermöglicht es, dass es für die Benutzenden der Daten (App-Entwickler, öV-Unternehmen, Mobilitätsplaner etc.) einfach wird, Daten in guter Qualität und grossräumig zu beziehen.

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:

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:

Eine sehr hohe Flexibilität ist in diesem Bereich 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:

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:

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:

Die Festlegung muss aber in enger Abstimmung mit den Datenlieferanten erfolgen.

- 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:

Da die Schnittstellen auch zu den Kantonen und Gemeinden erstellt werden müssen, sollten diese Anbindungen auch durch den Bund subventioniert werden.

- 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 können nicht abschätzen, ob dieser Betrag ausreicht; wahrscheinlich ist dies auch abhängig von der Grösse des beteiligten Partners.

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:

Ein einheitliches Referenzsystem für Geodaten über die Verkehrsinfrastruktur finden wir sinnvoll. Wir haben viele Anwendungen, bei denen eine Achse in der Strassenmitte reicht und andere, bei denen wir Fahrspurgenaue Achsen benötigen, dies nach Verkehrsmittel getrennt (MIV, ÖV, Velo-Verkehr und Fuss-Verkehr). Wie eine solches Referenzsystem genau aussehen soll, ist uns nicht klar und sollte bei der Definition des Datenmodells und der Datenerstellung diskutiert werden.

Als Grenzkanton haben wir sehr grosse Verflechtungen mit dem benachbarten Ausland (Frankreich und Deutschland) in allen Mobilitätsbereichen (MIV, ÖV, Velo-Verkehr und Fuss-Verkehr). Darum ist das Datenmodell nach internationalem Standard auszugestalten, damit die Daten aus allen drei Ländern einfach verknüpft werden können.

Es ist nicht klar wie das Verkehrsnetz CH mit den erwähnten Geobasisdaten, welche die Kantone erfassen, zusammenspielt. Ist das Verkehrsnetz CH ein eigenständiger Geobasisdatensatz in Zuständigkeit Bund?

Die für das Verkehrsnetz CH benötigten Daten liegt bei uns so noch nicht vor, es wird nicht klar, wo die Datenharmonisierung stattfinden wird.

Uns ist auch nicht klar, wie eine zeitnahe Nachführung aussehen würde.

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:

Einen grossen Nutzen kann dieses Referenzsystem erst entfachen, wenn das ganze Verkehrsnetz integriert ist, also alle Bundes-, Kantons-, Gemeinde- und öffentlich zugängliche Privatstrassen.

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:

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:

- 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:

Es ist richtig und nachvollziehbar, dass die bestehenden Verpflichtungen zur Datenlieferung gemäss PBG / Fahrplanpflicht für die konzessionierten öffentlichen Verkehrsunternehmen auch im Rahmen MODIG gelten. Für uns ist es aber fraglich, ob andere Unternehmen – die heute keine Verpflichtungen haben – künftig genug Anreiz haben, ihre Daten einzuliefern. Unseres Erachtens sollten mindestens alle Mobilitätsdienstleistenden, die irgendeine Art von öffentlicher Subventionierung erhalten, verpflichtet werden zur Verfügungsstellung von Daten.

- 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:

siehe Antwort zu 14 b.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Nur für solche private Unternehmen, die Subventionen oder eine anderweitige Vergünstigungen erhalten.

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:

- 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:

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:

Damit die zahlreichen Grenzgebiete in der Schweiz von diesen Daten profitieren können, ist zwingend eine Abstimmung mit den umliegenden Ländern im Bereich Datenstruktur und Datenbank-Schnittstellen nötig.

- 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:

1.

Insgesamt wird mit Art. 18 MODIG die gesetzliche Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten/besonders schützenswerten Personendaten im Rahmen der geplanten Plattform NADIM geschaffen.

2.

Für den Fall, dass die in Art. 12 MODIG genannte öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes (MDA) zur Betreuung der Plattform NADIM Dritte bezieht (z.B. zwecks Softwarebeschaffung/-entwicklung oder Wartungsdienstleistungen), sollte sichergestellt werden, dass die Daten keinen unnötigen Auslandsbezug erhalten. Entsprechend könnte es sich anbieten, analog zum Bundesgesetz über die Plattform für die elektronische Kommunikation in der Justiz (BEKJ), eine Bestimmung im nachfolgenden Sinne in das MODIG aufzunehmen:

Art. 26 Abs. 1 BEKJ:

«Die Daten auf der E-Justiz-Plattform sind nach schweizerischem Recht in der Schweiz zu halten und zu bearbeiten. Beigezogene Dritte, die Zugang zu den Daten erhalten, müssen schweizerischem Recht unterstehen und ihren Sitz oder Wohnsitz in der Schweiz haben».

3.

Ein weiterer Punkt, der Präzisierungsbedarf aufweist, ergibt sich aus folgender Aussage im Erläuternden Bericht zum MODIG (Seite 39):

*«Die MDA darf also z.B. nur gegenüber jenen Nutzern Bewegungsdaten zugänglich machen und nur so lange, wie sie diese zur Fahrpreismittlung und Rechnungstellung benötigen. **Danach sind diese zu löschen**».*

Da es aus Beweis- und Sicherungszwecken kaum möglich sein wird, die Daten unmittelbar nach der Rechnungstellung zu löschen, sollten hier präzisere Angaben gemacht und z.B. eine Maximalfrist festgelegt werden, bis zu deren Ablauf die Daten spätestens gelöscht werden müssen.

4.

Folgende Textpassage, die sich auf Seite 28 des Erläuternden Bericht findet, ist aus datenschutzrechtlicher Sicht begrüssenswert:

*«Damit verbunden ist der standardisierte, gesicherte Austausch von personenbezogenen Kundendaten – eingeschränkt auf jene Daten, die für den Ablauf einer solchen Buchungs- und Bezahlungsfunktion nötig sind. Dazu gehören insbesondere Name und Adresse der reisenden Person, Zahlungsmittel, Nachweise für Vergünstigungen und eventuell benötigte Fahr- oder Führerausweise. **Der Zugriff auf diese Personendaten muss begrenzt sein auf jene Anbieter, die an der konkreten Buchung oder Bezahlung beteiligt sind (vgl. Named-Access-Data).** Im Übrigen haben die Datenlieferantinnen/lieferanten durch geeignete Massnahmen wie z.B. Anonymisierung oder Abschluss von Datenschutzverträgen sicherstellen, dass der Datenschutz gewährleistet ist».*

Aus datenschutzrechtlicher Sicht ist es richtig und wichtig, dass nur jene Anbietenden, die an einer konkreten Buchung oder Bezahlung beteiligt sind, auch Zugriff auf diese Daten erhalten und die Datenlieferant*innen zudem geeignete Massnahmen – wie z.B. den Abschluss von Datenschutzvereinbarungen - zum Schutz der Personendaten ergreifen müssen.

- 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:

siehe Antwort auf Frage 19 a.

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:

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:

siehe Antwort zur Frage 14 b.

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 Datenlieferant*innen 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 Datenbezüger sein.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Bemerkungen:

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/Akteurinnen eintreten soll, müssen sich mindestens alle staatlichen Stellen durch das Einbringen von Daten beteiligen. Der Aufwand dafür wird auf allen Ebenen jedoch erheblich sein. Dieser Aufwand muss abgeschätzt und im Bericht dargestellt werden. Generell sind die Erläuterungen sehr aus Sicht des Bundes und teilweise (kleiner) privaten Unternehmen verfasst. Die Perspektiven der Kantone und Gemeinden fehlen grösstenteils. Das postulierte Verhältnis 15 Stellen Swisstopo zu 6 Stellen bei den Kantonen und Gemeinden (wo die grossen Datenerfassungs- und -unterhaltsarbeiten anfallen werden) ist nicht nachvollziehbar und scheint ungenügend abgeklärt. Die Kantone können basierend auf dem Bericht und dem offenen Datenmodell nicht abschätzen, welche Aufwände anfallen werden.

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 / den Bezug der Daten und führt zur Nutzung von alternativen Datensätzen. Eine Koordination mit den Nachbarländern erscheint hier zweckdienlich.

Nutzung der Rohdaten für die nationalen und kantonalen Verwaltungsstellen

Hinsichtlich der Nutzung der Daten in MODI soll den zuständigen nationalen und kantonalen Verwaltungsstellen der Zugriff auf die Rohdaten inkl. allfälliger pseudonymisierter Personendaten zu Zwecken der Planung und der Statistik ausdrücklich gewährt werden.



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: 2022.BVD.911

27. April 2022

RRB Nr.: 368/2022

Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Bern bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur im Betreff genannten Vernehmlassungsvorlage.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat des Kantons Bern ist mit der Stossrichtung der Vorlage einverstanden. Als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem soll die Thematik der Mobilitätsdaten in einem neuen verkehrsträgerübergreifenden Gesetz mit dem Hauptinhalt einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur geregelt werden. Wie bereits in der Stellungnahme des Kantons Bern vom 13. März 2019 zur Vernehmlassung des Bundes zu den multimodalen Mobilitätsdienstleistungen festgehalten, ist es wünschenswert, dass die Entwicklungen und Möglichkeiten, die sich im Zuge der Digitalisierung bei der Mobilität abzeichnen, auf Gesetzesebene verankert werden. Nebst einer nationalen Lösung ist ferner die europäische Vernetzung und Zusammenarbeit ein zentrales Element zum Gelingen des Vorhabens und zur Schaffung eines möglichst grossen Nutzens.

Dem Kanton Bern ist es ferner ein besonderes Anliegen, den Datenschutz und dabei insbesondere den Schutz besonders schützenswerter Personendaten sicherzustellen. Diesem Anliegen wird u.a. in Kapitel 4.1.8.6.3 «Personendaten / Besonders schützenswerte Personendaten» im Erläuternden Bericht Rechnung getragen.

Mit den generellen Anforderungen beziehungsweise den Prinzipien (Offenheit, Gleichbehandlung, keine Gewinnerorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz, Flexibilität) zum Betrieb der Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) sind wir im Grundsatz einverstanden.

Gemäss Kapitel 4.1.10.4 des Erläuternden Berichts wird «*gegenwärtig [...] geprüft, ob auch die externen Effekte der Verkehrsmittel über die überarbeiteten Ökobilanztools dargestellt werden können.*» Dem Kanton Bern ist bewusst, dass die vollständige Erhebung und Darstellung der externen Effekte komplex ist. Im Hinblick auf die Kostenwahrheit sind wir dennoch der Auffassung, dass die externen Effekte zwingend und bestmöglich berücksichtigt werden müssen.

Gemäss Abbildung 9 auf Seite 47 des Erläuternden Berichts wird die Analyse der Auswirkungen auf die Luftqualität auf PM₁₀ beschränkt. Hierzu stellt sich uns die Frage, ob PM₁₀ aus Auspuff und Abrieb berücksichtigt wurde? Des Weiteren fragen wir uns, ob zusätzliche Schadstoffe (z.B. NO_x) in die Kosten/Nutzen-Analyse eingeflossen sind oder einfließen müssten. Je nach Ausgangslage können die Werte aus der Tabelle verzerrt sein und liessen falsche Schlussfolgerungen zu. Der Erläuternde Bericht ist diesbezüglich zu präzisieren.

Der Kanton Bern sieht insbesondere bei der Lieferung von Geodaten durch die kantonalen Fachämter an den Bund Klärungsbedarf beim Aufbau und der Aktualisierung des Verkehrsnetzes CH (VnCH). Um bestehende Infrastrukturen und Prozesse zu nutzen, ist eine Integration der behördlichen Geodaten (Kantone und Gemeinden) als Geobasisdaten zu empfehlen (vgl. Art. 8 Abs. 6). Daher müsste dringend der Geobasisdatenkatalog des Bundes auf fehlende Einträge geprüft werden. Weiter soll die Umsetzung der Einträge, welche für das VnCH relevant sind, priorisiert werden, damit die Geobasisdaten möglichst bis Ende 2025 ins VnCH integriert werden können. Diese Abklärungen und Priorisierung sind mit Blick auf die Datenqualität und -vollständigkeit gemeinsam mit den relevanten, kantonalen Fachstellen möglichst zeitnah vorzunehmen.

2. Anträge

Antrag 1

Damit eine ausreichend vollständige Datengrundlage sichergestellt werden kann, soll im Gegensatz zum Prinzip der Freiwilligkeit die Einführung einer neuen Pflicht zur Lieferung von relevanten Mobilitätsdaten für weitere Akteure nicht ausgeschlossen werden. Das notwendige Set von Mobilitätsdaten ist dabei klar zu definieren und die geltenden Regeln des Datenschutzes einzuhalten sowie spezifische Datenschutzbestimmungen festzulegen.

Begründung

Die höhere Sicht- und Nutzbarkeit sowie die einfachere Verknüpfung der Daten und Angebote für Mobilitätsanbieter und weitere Interessierte beziehungsweise der Nutzen über die Verknüpfung und Kompatibilität der eigenen Verkehrsnetzdaten mit weiteren Daten für Datenlieferantinnen und -lieferanten bietet unter Umständen nicht in allen Fällen ausreichend Anreiz, um sich an der nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) beziehungsweise am Verkehrsnetz CH zu beteiligen. Um den Nutzen der MODI sicherzustellen, sind deshalb unter Umständen neue Pflichten zur Lieferung der relevanten Mobilitätsdaten für die öffentliche Hand, für öffentlich konzessionierte beziehungsweise subventionierte Mobilitätsanbieter und für Unternehmen vorzusehen. Dies bedingt auch die finanzielle und personelle Unterstützung durch den Bund.

Antrag 2

Der Kanton Bern schlägt für die Begriffsdefinition in Artikel 2 Buchstabe b MODIG eine Aufteilung in «Nutzende» und «Lieferende» vor.

Begründung

Die Vermischung von «Lieferung» und «Nutzung» von Daten in Artikel 2 Buchstabe b MODIG erachtet der Kanton Bern als verwirrend. Die kantonalen Behörden, welche gemäss Artikel 8 Datenlieferanten für das VnCH sind, sind nur bedingt als Nutzende zu bezeichnen. Möglicherweise braucht es hier eine Abgrenzung zwischen der nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) und dem VnCH, da nicht alle Datenlieferanten (z.B. von Geodaten) automatisch auch Nutzende sein müssen.

Antrag 3

Die Aufteilung der Personalkosten zwischen zentral und dezentral ist im Erläuternden Bericht in Kapitel 6.1.2.2 ausführlicher herzuleiten.

Begründung

Da es zum heutigen Zeitpunkt weder konkrete Datenmodelle, noch definierte Lieferwege der kantonalen Daten ins VnCH gibt, ist aus Sicht des Kantons Bern die Aufteilung der Personalkosten zwischen zentral (15 FTE bei swisstopo) und dezentral (6 FTE) im Erläuternden Bericht nicht nachvollziehbar dargelegt. Die Herleitung der aufgeführten Verteilung von zentralen und dezentralen Ressourcen sollte daher im erläuternden Bericht ergänzt werden.

3. Weiteres

Weitere Detailbemerkungen entnehmen Sie bitte den Antworten im beiliegenden Fragebogen.

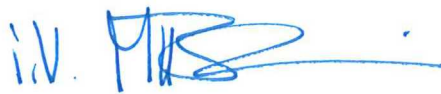
Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Beatrice Simon
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Direktion für Inneres und Justiz
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Beilagen

- Fragebogen



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: Kanton Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Wie bereits in der Stellungnahme des Kantons Bern vom 13. März 2019 zur Vernehmlassung des Bundes zu den multimodalen Mobilitätsdienstleistungen festgehalten, ist es wünschenswert, dass die Entwicklungen und Möglichkeiten, die sich im Zuge der Digitalisierung bei der Mobilität abzeichnen, auf Gesetzesebene verankert werden.

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:

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:

Eine nationale Lösung ist zwingend. Zudem ist die europäische Vernetzung und Zusammenarbeit für eine zukunftstaugliche Lösung ein wichtiges Element.

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:

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 Einhaltung des gültigen Datenschutzgesetzes zur Wahrung der Personendaten und besonders schützenswerten Personendaten ist hierbei ebenfalls mit hoher Priorität sicherzustellen und Sicherheitsrisiken bestmöglich entgegenzusteuern.

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:

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:

Die im erläuternden Bericht veranschlagten Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI sind sehr hoch. Wir bezweifeln, dass eine vollständige Nutzerfinanzierung der MODI auf dieser Basis realistisch ist.

Zudem sollen gemäss Vorlage zahlreiche Daten grundsätzlich als Open Data zur Verfügung gestellt werden. Dies ist zu unterstützen, um durch die Datenverwendung einen möglichst grossen Nutzen erzielen zu können.

Vor diesem Hintergrund ist bei der geplanten Evaluation der Finanzierung nach den ersten Betriebsjahren fundiert zu prüfen, in welchem Rahmen langfristig überhaupt Gebühren erhoben werden können und sollen.

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:

Das Set der Kerndaten ist zurückhaltend zu definieren. So ist es beispielsweise fraglich, ob die Kapazitäten von Bussen genau angegeben werden müssen, da im operativen Betrieb Handlungsspielraum vorhanden sein muss.

- 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:

Wie im erläuternden Bericht festgehalten, ist die öffentliche Hand und sind damit auch die Kantone bei der Festlegung zweckmässig einzubeziehen.

- 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:

Auch in diesem Aspekt ist den Personendaten besondere Aufmerksamkeit zu schenken und gerade bei Open Data die Anonymität zu gewährleisten.

- 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:

Analog zu Karten von swisstopo sollen auch private Verkehrswege enthalten sein. Aus der Vorlage kommt allerdings nicht klar hervor, wie sichergestellt werden soll, dass private Daten zur Verfügung gestellt werden.

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:

Das «JA» bezieht sich auf den ersten Teil der Frage: Wir sind der Ansicht, dass der Bundesrat swisstopo beauftragen sollte.

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:

Im Grundsatz sind wir mit den Anforderungen einverstanden. Bezüglich Freiwilligkeit von relevanten Mobilitätsdaten vgl. die nachfolgenden Antworten.

- 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:
Vgl. nachfolgende Antworten

- 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:
Der Kanton Bern geht davon aus, dass das Interesse der künftigen Nutzenden stark abhängig ist von der Qualität und Vollständigkeit der Daten. Ohne die nötige Datenqualität besteht bei den Nutzenden wenig Interesse einer Anbindung ihrer Systeme an die NADIM.

Flankierend zu einer Datenlieferungspflicht sollten die Datenlieferanten (inkl. Kantone) insbesondere in der Aufbauphase durch den Bund unterstützt werden. Den Datenlieferanten ist bei der Umsetzung von neuen Vorgaben u.a. finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen. Nur so kann termingerecht zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der MODI die nötige Datenqualität sichergestellt werden.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Mit der Begründung der Relevanz der entsprechenden Daten ist eine Pflicht auch für Private gerechtfertigt. Dabei stehen Mobilitätsgrundlagen im Vordergrund, nicht aber Angebote von privaten Unternehmen.

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:

- 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:

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:

Wir sehen keine weiteren Aufgaben.

- 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:

Dabei ist der zweckmässige Einbezug der betroffenen Akteure von entscheidender Bedeutung.

- 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:

Es ist für den Kanton Bern nicht nachvollziehbar, warum der Verweis in Artikel 18 Absatz 1 auf Kapitel 6 (Art. 33 bis 42) des neuen eidgenössischen Datenschutzgesetzes (nDSG) beschränkt ist. Mit wenigen Ausnahmen erachten wir auch die übrigen Kapitel für massgebend. Mit einer Ausdehnung des Verweises auf das gesamte nDSG würde auch das wichtige Thema der Informationssicherheit verstärkt adressiert. Dies ist unseres Erachtens wichtig, weil die Daten schlimmstenfalls missbräuchlich verwendet werden könnten.

Ferner kommt der Sicherheit des Systems ein grosser Stellenwert zu. Je nachdem, was mit den Daten beeinflusst werden kann, können bei einem allfälligen Cyberangriff mehrere Mobilitätssysteme ausfallen. Deshalb bedarf es einer soliden Rückfallebene.

Ebenfalls ist zu prüfen, ob die mit Artikel 18 geschaffene Gesetzesgrundlage ausreicht, um Artikel 34 Absatz 2 Buchstabe b nDSG gerecht zu werden oder ob der Begriff Profiling explizit erwähnt werden müsste. Denn die Sammlung von besonders schützenswerten Personendaten in Verbindung mit Bewegungsdaten scheinen ein Profiling zumindest zu ermöglichen.

- 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:

Allerdings hat auch der «Sammler» und Anbieter der Daten über die nationale Infrastruktur dafür zu sorgen, dass beispielsweise bei der Aufbewahrung und der eigenen Weitergabe von Informationen der Schutz der Personendaten sichergestellt wird.

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:

Für relevante Grundlagendaten erachten wir eine Pflicht für gerechtfertigt.

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:

Für relevante Grundlagendaten erachten wir eine Pflicht für gerechtfertigt.

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:

Nein



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Madame Simonetta Sommaruga

Conseillère fédérale

Palais fédéral Nord

3003 Berne

Courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Fribourg, le 3 mai 2022

2022-456

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) - Consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 2 février 2022 votre Département nous a soumis pour consultation le projet de loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) et nous vous en remercions.

Cette loi régleme l'établissement et l'utilisation d'une infrastructure de données numériques sur la mobilité (MODI) et de ses deux constituants (qui sont à mettre en place) : l'infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité (NADIM) et le Réseau des transports CH, cartographie de l'ensemble du réseau de transport suisse qui servira de « référence spatiale ». Cette loi prévoit également la création d'un nouvel établissement fédéral : un centre des données sur la mobilité (CDM), en charge de l'élaboration et de l'exploitation de la NADIM.

Tout d'abord, d'une manière générale, nous saluons ce projet et le soutenons. En effet, une bonne infrastructure fédérale de données numériques sur la mobilité et la standardisation du type de données au niveau national permettront l'établissement de nouvelles applications multimodales ou l'amélioration de celles déjà existantes. Cela facilitera l'interconnexion des différents systèmes de transport, favorisera une mobilité multimodale et le report modal des véhicules individuels motorisés vers les transports publics et le vélo. Cependant les expériences faites par les pouvoirs publics en matière de numérisation des données et de projets informatiques appellent à la prudence et à une mise en place progressive de la MODI.

Il manque selon nous, dans le rapport explicatif, une liste des types de données intégrées à la MODI plus exhaustive et détaillée et portant non seulement sur les données de base mais également sur les « données supplémentaires » et les « données personnelles / données personnelles particulièrement sensibles ». Il nous paraît par ailleurs important que les données de fréquentation des transports publics soient intégrées dans la NADIM. Cette intégration permettra un meilleur suivi de la fréquentation et, en cas de surcharge de certaines lignes, de prendre des mesures plus ciblées et plus adaptées. Elle facilitera également la planification de l'offre en transports publics et l'analyse de la demande en général. Cette remarque vaut pour les données permettant d'analyser les flux de trafic.

Il serait également utile de disposer d'un historique des données, par exemple de la fréquentation des transports publics ou des charges de trafic routier afin de pouvoir suivre et analyser leurs évolutions. Nous nous demandons donc si l'historisation des données sera généralisée ; le rapport explicatif n'étant pas très clair sur ce point.

Nous avons par ailleurs des réserves quant au caractère facultatif de la fourniture des données. Un caractère plus contraignant permettra d'avoir une base de données plus complète et intéressante et de développer des applications multimodales efficaces et non lacunaires. Sans une certaine contrainte, la MODI, dont les coûts ne seront pas négligeables, risque de perdre de son utilité ainsi que de son efficacité ; les objectifs poursuivis par ce projet risquent ainsi de ne pas être atteints.

Cela étant dit, nos réponses aux questions posées dans le questionnaire joint à la consultation ont été consignées dans le document annexé.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—
Questionnaire avec réponses du canton de Fribourg

Copie

—
à Mme Monika Zosso (Office fédéral des transports) monika.zosso@bav.admin.ch ;
à la Direction du développement territoriale, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
au Service des statistiques ;
au Service du cadastre et de la géomatique ;
à l'Autorité cantonale de la transparence, de la protection des données et de la médiation ;
à la Chancellerie d'Etat.



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Consultation - Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) Questionnaire

Prise de position transmise par : Canton de Fribourg

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

Oui

Remarques : Voir nos remarques contenues dans la lettre.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

Non

Remarques : Les données récoltées dans le cadre de la MODI joueront un rôle très important mais non central. Le rôle central incombe à l'aménagement du territoire et en particulier la concentration de fonctionnalités principales du territoire habité (logement, activités, services, autres activités), aux infrastructures routières, ferroviaires, de voies cyclables, à l'offre en transports publics, etc.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

Oui

Remarques : Oui pour autant qu'elle ne soit pas lacunaire. Il importe notamment d'y intégrer les données de fréquentation des transports publics et celles permettant d'analyser les flux de trafic routiers (voir nos remarques contenues dans la lettre). Le caractère facultatif de la mise à disposition des données est également à rectifier.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la

mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

Oui

Remarques : Cependant les expériences passées faites par les pouvoirs publics en matière de numérisation des données et de projets informatiques appellent à la prudence et à une mise en place progressive de la MODI.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

Oui

Remarques : -

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

Oui

Remarques : Il manque toutefois dans le rapport explicatif des exemples d'« éléments supplémentaires ». Par ailleurs, nous souhaiterions que l'ajout de ces éléments supplémentaires soit soumis à la consultation des cantons ainsi que des entreprises et milieux concernés.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

Oui avec réserves

Remarques : Si la perception d'une redevance d'utilisation peut paraître a priori judicieuse, elle risque de rebuter certains utilisateurs (qui peuvent être aussi des fournisseurs de données). Par ailleurs, la perception d'« émoluments à hauteur des coûts marginaux afin d'assurer une haute disponibilité du système en cas de dépassement d'un certain nombre de consultations durant une certaine période » risque d'être difficile à mettre en œuvre. Il nous paraît également délicat de demander une redevance aux entités qui mettent à disposition leurs données (par exemple cantons, communes, entreprises de transports). Toutefois, s'il y a trop de dérogations à cette perception (art. 36 al. 4), le financement de la MODI par ces émoluments d'utilisation sera très difficile. Par ailleurs, comme l'utilisation de la NADIM sera gratuite les 10 premières années, il sera délicat de la rendre payante après ce laps de temps.

La perception d'émoluments et ses conséquences doivent être analysée de façon plus approfondie.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et

de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

Oui

Remarques : -

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a) Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

Oui

Remarques : Il convient d'ajouter aux données de base mentionnées à la page 28 du rapport, les données de fréquentation des transports publics ainsi que les données permettant d'analyser les flux de trafic routier.

- b) Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

Oui

Remarques : Toutefois la Confédération et le centre exploitant la NADIM doivent être ouverts et réactifs aux propositions et avis des cantons, des communes, des entreprises en charge de la mobilité, des fournisseurs d'application multimodale, etc.

- c) Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant qu'open data (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

Oui

Remarques : Il convient de parler de données de base et non de données clés afin de reprendre la terminologie de la loi et du rapport.

- d) Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

Oui (sous réserve)

Remarques : Nous ne sommes pas certains d'avoir compris la question ainsi que l'al 4 de l'article 6. Si cela signifie que les entités qui utilisent les données de la NADIM mettent leurs données à disposition de la NADIM en contrepartie, nous y sommes favorables. Toutefois, cette réciprocité devrait selon nous être la règle.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a) Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

Oui

Remarques : En contrepartie, les données des utilisateurs qui bénéficient de cette aide fédérale devraient être livrées à la NADIM. Cette aide devrait également être soumise à condition, afin qu'elle ne bénéficie pas à des privés dont les projets ne sont pas menés à terme.

- b) Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

Oui sous réserve

Remarques : Les utilisateurs qui fournissent des données devraient pouvoir être raccordés gratuitement. Pour les utilisateurs qui reçoivent des données, cette contribution à fonds perdu doit être conditionnée par leurs bénéfices présents et futurs. Pour ceux qui fournissent et reçoivent des données, un examen plus approfondi doit déterminer si une partie de la contribution, et dans quelle proportion, est à fonds perdu.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

Oui

Remarques : -

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

Oui (à priori)

Remarques : Les notions de voies de transport des pouvoirs publics et d'autres données relatives aux voies de transports ne sont pas claires. La terminologie française adoptée dans cette question ne nous paraît pas très heureuse. Dans tous les cas nous sommes d'accord avec l'alinéa 2 de l'article 8. Le Réseau des transports CH doit être le système de référence pour toutes les données sur la mobilité.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

Oui

Remarques : swisstopo est l'office spécialisé de la Confédération pour la géoinformation. Il doit gérer le Réseau des transports CH comme il gère d'autres géodonnées de référence. Toutefois, si le besoin se fait sentir, une reprise de cette gestion par le CDM pourrait éventuellement être examinée lorsque la MODI et le CDM auront trouvé un « rythme de croisière ».

Le nombre de postes à créer (21 EPT) pour ce Réseau nous paraît très important. Il manque dans le rapport explicatif des détails sur le genre de postes à créer et les tâches qui leur seront dévolues.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a) Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

Non

Remarques : Le caractère facultatif doit selon nous être atténué (voir aussi remarques à la question 3 et dans la lettre). Si l'utilisation de la MODI est soumise à émolument, l'égalité de traitement doit également être atténuée : un utilisateur dégageant des bénéfices ne devrait pas être traité de la même manière qu'un utilisateur à but non lucratif, d'utilité publique ou que les services publics. Il en va de même pour un utilisateur qui met à disposition ses données

- b) Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

Non

Remarques : Voir remarques sous 14. a) et dans la lettre.

- c) Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

Oui (sous réserve)

Remarques : Pour autant que cela n'entraîne pas pour les pouvoirs publics de dépenses supplémentaires pour la récolte et la fourniture des données non compensées par des bénéfices équivalents.

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

Oui (avec réserve)

Remarques : Sous réserve de la réciprocité (les entreprises non concessionnées devraient aussi ouvrir leurs données).

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

Oui (avec réserve)

Remarques : La question du paiement, dans certains cas, de la fourniture de données de mobilité est à examiner.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a) Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

Oui

Remarques : Le nombre de postes EPT nécessaire (49) pour ce centre et son budget annuel sont très importants. Il manque dans le rapport explicatif des détails et des informations sur le genre de postes et leurs tâches. Voir aussi remarques ci-dessous (sous b)

- b) Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

Sans avis

Remarques : Eventuellement sous forme d'office ou de service (par exemple de l'OFT ou de swisstopo) de la Confédération. Cela éviterait la mise en place d'un Conseil d'administration. Sans être contre, nous nous demandons ce qui a motivé le choix de la forme d'un établissement de droit public de la Confédération.

En ce qui concerne le Conseil d'administration du CDM (art. 21), nous demandons que les cantons y soient représentés, et éventuellement les communes et l'Alliance SwissPass (organisation de branche des transports publics).

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a) Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ?

Oui

Remarques : Voir remarques sous c)

- b) Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

Oui

Remarques : Toutefois il est important que ces exigences suivent les évolutions techniques. La standardisation des données ne doit pas restreindre les moyens techniques liés à leur acquisition. A titre d'exemple, la standardisation SWISS10 proposée par l'OFROU pour le comptage de trafic ne prend pas en compte certains types de compteurs de trafic, notamment les compteurs radar ainsi que les caméras (alors que ces technologies vont très probablement supplanter les compteurs à boucles ou à tube).

- c) Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

Oui

Remarques : L'usage permettra de voir si l'organisation du CDM et les tâches qui lui sont confiées sont appropriées. Le nombre de postes EPT du CDM pour la mise en place et l'exploitation de la NADIM nous paraît toutefois excessif.

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

Oui

Remarques : -

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

Oui

Remarques : Il manque toutefois des exemples d'utilisation illégale ou abusive dans le rapport explicatif.

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a) Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

Non

*Remarques : Selon l'Autorité cantonale de la transparence, de la protection des données et de la médiation du canton de Fribourg, les conditions-cadres prévues à l'article 18 du projet en matière de traitement des données personnelles ne sont pas suffisantes pour garantir la protection des données car le traitement de données personnelles sensibles n'est pas suffisamment décrit. Il serait nécessaire, au vu des principes de protection des données, de mentionner explicitement les données traitées, le but du traitement, la durée de conservation respectivement la destruction et les destinataires des données. En outre, les mesures organisationnelles et techniques adaptées doivent être garanties.
En outre, il serait opportun de préciser si les « données de déplacement » constituent des données personnelles.*

- b) Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

Oui

Remarques : L'Autorité cantonale de la transparence, de la protection des données et de la médiation du canton de Fribourg estime que, par mesure de gouvernance et de sécurité des données, il est important que les fournisseurs de données anonymisent les données personnelles avant leur livraison. Les données anonymisées ne doivent plus permettre d'identifier ou de réidentifier les personnes concernées.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à

participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

Non

Remarques : La question du caractère facultatif est à revoir afin d'inciter les fournisseurs de mobilité à participer à la NADIM. Pour le reste, si la participation à la NADIM, une fois celle-ci créée, n'est pas suffisante, des incitations supplémentaires devront être étudiées et mises en place.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

Oui, à priori et en l'état

Remarques : Nous ne comprenons pas bien la question. Que veut dire par exemple « souveraineté décentralisée des données ». En ce qui concerne la coordination centralisée, l'usage dira si une décentralisation peut s'avérer judicieuse.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

Sans avis

Remarques : La question du caractère facultatif de la livraison des données se pose à nouveau. Son atténuation inciterait les fournisseurs de données à participer à ce Réseau

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

Oui

Remarques : -

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Oui, nous émettons également les remarques suivantes :

- > Le rapport explicatif est long et la terminologie française utilisée n'est pas facilement compréhensible ;
- > Nous signalons à l'article 6, al. 2 du projet de loi une faute de frappe ou d'impression (« qui » et non « i ») ;
- > En ce qui concerne le glossaire disponible aux pages 50 et suivantes du rapport explicatif, il conviendrait de mettre la terminologie française en correspondance avec la première lettre des termes français et non avec celle des termes allemands ;
- > Il manque, tant dans la loi que dans le rapport (commentaires des dispositions), des détails et des explications concernant les postes EPT attribués au CDM et au Réseau des transports CH : seuls les chiffres sont indiqués sans informations sur le genre de postes, les qualifications requises et les tâches qui leur seront dévolues.

- > Où se situeront les 6 postes EPT décentralisés ? Seront-ils financés intégralement par la Confédération ? (voir aussi remarque suivante).
- > A la page 44 du rapport explicatif, point 6.1.2.2 il est précisé que « L'exploitation de la tâche de base du Réseau des transports CH nécessitera des ressources auprès des fournisseurs de données, des cantons/villes/communes » et que « Le financement procède conformément au ch. 6.1.1.3 ». Est-ce à dire que ces postes, y compris auprès des cantons et des communes, seront financés par la Confédération ? Est-ce que ce sont les 6 postes décentralisés mentionnés pour le Réseau des transports CH ?
- > Il manque (dans les commentaires des dispositions) des informations plus précises sur ce qu'implique le « transfert au CDM des tâches que les CFF exercent à des fins multimodales dans le cadre de la maîtrise du système d'information à la clientèle ». Quels seront les impacts de ce transfert sur le personnel de CFF ?
- > Si l'abréviation FTE à la page 45 du rapport signifie full-time équivalent (FTE) ou EPT en français (équivalent plein temps), il convient de remplacer FTE par EPT.
- > Voir aussi nos remarques sur l'historisation des données de fréquentation des transports publics et des données de flux de trafic émises dans la lettre.



Le Conseil d'Etat

1821-2022

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta SOMMARUGA
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Madame la Conseillère fédérale,

Votre courrier du 2 février 2022, relatif à l'objet mentionné sous rubrique, a retenu notre meilleure attention.

Notre Conseil salue votre volonté de mettre en place une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI), grâce à laquelle les différents acteurs pourront se mettre en réseau plus aisément par le biais de la fourniture et l'échange de données de mobilité.

Nous partageons l'objectif affiché consistant à optimiser l'utilisation des infrastructures de mobilité grâce aux opportunités offertes par la digitalisation. Il sera ainsi possible d'offrir sur cette base des services permettant un meilleur taux d'utilisation de ces infrastructures de transport et une meilleure prise en compte des besoins de la population.

Notre Conseil souhaiterait cependant que cette plateforme d'échange de données puisse être étendue à des partenaires étrangers. En effet, notre agglomération connaît des flux transfrontaliers conséquents. Les offres et services proposés par le biais de ces données devraient ainsi intégrer des données transfrontalières pour que les effets sur nos réseaux de transports puissent être optimisés. L'intégration de données de type "floating car", issues des véhicules, permettrait par ailleurs de valoriser davantage ce type d'infrastructures en apportant des informations essentielles pour la gestion et l'exploitation par les autorités. Dès lors, notre Conseil souhaiterait que puissent être définies des modalités de fourniture de ce type de données avec les constructeurs automobiles et les experts en données embarquées.

Par ailleurs, comme évoqué dans nos réponses à votre questionnaire annexé à ce présent courrier, nous considérons qu'il serait opportun de rendre la mise à disposition de données obligatoires pour un set de données minimales qu'il convient de définir de manière collégiale. En revanche, pour des données supplémentaires, le volontariat suffit. Il est essentiel à ce titre de mieux impliquer les fournisseurs de données d'une part s'agissant de la définition aux modalités de transmission des données à fournir et, d'autre part, concernant les caractéristiques de l'interface à mettre en œuvre. A ce titre, une représentation des cantons au sein du conseil d'administration du centre de données sur la mobilité (CDM) nous semble essentielle.

S'agissant des modalités de partage des données, nous soutenons le principe général de la livraison en *open data* pour les administrations publiques, ainsi que pour tous les autres utilisateurs et acteurs de la société, pour autant qu'aucune donnée personnelle ou sensible ne soit publiée. Nous considérons que le partage ouvert est nécessaire pour l'atteinte des objectifs d'une large utilisation, mais il pourrait s'avérer opportun de prévoir un système protégé d'accès à des données fournies par des acteurs privés soumis à la concurrence, selon des modalités qu'il faudra définir dans un règlement d'exécution ad hoc.

En vous remerciant de nous avoir donné l'occasion de nous prononcer sur ce projet, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

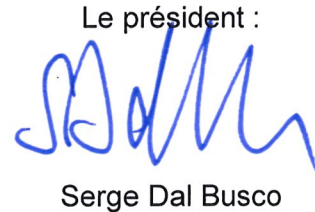
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

A blue ink signature, appearing to be 'MR', written over the text 'La chancelière :'.

Michèle Righetti

Le président :

A blue ink signature, appearing to be 'SD', written over the text 'Le président :'.

Serge Dal Busco



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : BAV

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input checked="" type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : OCT, revu DIT	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous partageons l'objectif principal du projet visant à optimiser l'intermodalité et l'utilisation des infrastructures de mobilité par le biais d'une meilleure utilisation des données en la matière et par la mutualisation des données entre les différents acteurs de la mobilité.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui l'accès aux données, notamment en temps réel, permet effectivement d'optimiser à moindre coût l'utilisation des infrastructures de transport et d'étoffer le recueil de données pour mieux répondre aux besoins des usagers en orientant les futurs investissements.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Potentiellement oui. Toutefois, comme il s'agit d'une démarche volontaire et pas obligatoire, il s'agit d'être attentif afin de créer les conditions cadres (en particulier le financement) pour inciter les partenaires à partager leurs données de manière à ce que la base soit complète. Sans cela, les orientations stratégiques prises par les autorités publiques sur cette base pourraient être faussées.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui en effet, afin de garantir l'homogénéité des données partagées, cette démarche doit être initiée à l'échelle de la Confédération.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, disposer d'une interface qui centralise la mise à disposition et l'acquisition des données de mobilité est fondamental. Toutefois, il est important d'impliquer l'ensemble des acteurs concernés dans la mise en place de cette infrastructure afin de garantir sa fiabilité et son opérationnalité.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, le système doit pouvoir être évolutif et inclure notamment à terme les données issues des constructeurs automobiles (données FCD). Cependant, ces évolutions devront faire l'objet d'une large consultation (comme pour cette première étape).

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

La plupart des données du MODI étant de source publique, cela devrait être considéré comme une infrastructure de base et, par conséquent, ouverte et gratuite. Si l'on souhaite atteindre les buts de la démarche avec une large utilisation et adhésion, l'ouverture et la gratuité sont fondamentales.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, cependant nous pensons que l'article 5 devrait être modifié pour que le respect des conditions pour participer à la NADIM soit fixé de manière collégiale selon des modalités qui restent à définir (pas uniquement par le Conseil fédéral).

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Si la livraison d'un modèle minimal de données pertinentes pour la mobilité est une condition sine qua non pour garantir l'efficacité de la MODI, la définition de son contenu doit faire l'objet d'une concertation préalable avec l'ensemble des acteurs et pouvoir faire l'objet de révisions, compte tenu des nouveaux enjeux.

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Voir les raisons invoquées en 9.a.

- c. Êtes-vous d'accord que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous partageons le principe général de la livraison en *open data* pour les administrations publiques ainsi que tous les autres utilisateurs et acteurs de la société, étant bien entendu qu'aucune donnée personnelle ou sensible ne doit être publiée. Ce partage ouvert est nécessaire pour l'atteinte des objectifs de large utilisation.

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Il conviendrait de trouver un autre moyen que le "troc" pour garantir la complétude et la qualité, ce qui semble compliqué à mettre en œuvre et peu efficace compte tenu des objectifs.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La fourniture des données doit être soutenue et encouragée financièrement par la Confédération, dans l'objectif de garantir la complétude et la qualité nécessaire.

Concernant les consommateurs du NADIM, ne serait-il pas plus opportun que la Confédération fournisse une expertise au bénéfice des consommateurs de données de manière pérenne?

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Des financements "à fonds perdu" devront être mis en place sans forcément fixer un % maximum, mais il faut clarifier les modalités de mise en œuvre, ainsi que les prestations délivrées.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La mutualisation des données de mobilité permet en effet de créer des synergies et de rationaliser les coûts. Toutefois, il sera nécessaire de préciser toute une série d'éléments: responsabilité de gestion, d'acquisition, de mise à jour, etc. Le principe est bon, mais les modalités de mise en œuvre sont trop floues et le "comment" doit être précisé.

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, cela permettra de capitaliser sur les nouvelles données (temps réel, etc.) offertes par la digitalisation.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La centralisation de cette tâche est effectivement opportune.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, mais les adaptations quant aux données exigées (répondant au principe de flexibilité) doivent faire l'objet d'une décision collégiale auprès des fournisseurs de données selon des principes qui restent à définir.

De plus, pour la fourniture des données de base, le caractère facultatif n'est pas adéquat, il doit être obligatoire. En revanche, pour les données complémentaires, le volontariat suffit.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Il faut distinguer à nouveau entre données de base minimales et complémentaires. Pour les données de base, il faut une obligation et des règles établies pour fournir les données. Il est en revanche essentiel d'inclure toutes les parties prenantes à la définition du set de données de base.

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Pour que le système fonctionne il doit y avoir un noyau de données de base obligatoire et complet. Cependant, il est essentiel de mettre en place des incitations et d'impliquer les acteurs.

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☒ NON

Remarques :

Oui, pour les données de base, non pour les autres
Pour les mêmes raisons évoquées en 14.b

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☒ OUI ☒ NON

Remarques :

Oui, pour les données de base, non pour les autres
Pour les mêmes raisons qu'en 14.b

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

La désignation d'un organisme de droit public autonome est pertinent pour l'accomplissement de ces tâches. Cependant, des représentants d'autres organismes

que la Confédération (dont les cantons) devraient pouvoir siéger au Conseil d'administration.

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

On pourrait imaginer d'autres formes, mais ceci est prématuré compte tenu des autres points à régler

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, mais le CDM devrait également être doté de compétences pour assurer le raccordement au système.

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, mais comme déjà évoqué, les exigences en termes de données de mobilité devraient être fixées de manière collégiale, le CDM étant garant de la mise en place de l'interface pour garantir la mise à disposition et l'échange des données pour assurer le contrôle qualité.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Ceci relève du domaine privé et permettrait de générer un marché autour et grâce à la mise à disposition du NADIM.

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Si et seulement si les droits et obligations sont fixés de manière collégiale (via la signature d'un contrat par exemple).

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Après analyse sommaire, il apparaît que la finalité, en matière de traitement de données sensibles ou de déplacements, est clairement définie et que l'art. 18 al. 2 est une base légale formelle, telle qu'exigée par la LPD s'agissant du traitement de données sensibles. La question de la densité normative peut toujours se poser dans ces cas de figure, mais dans la mesure où les modalités seront encadrées par voie d'Ordonnance, il semble de prime abord que cette disposition soit satisfaisante.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Non, comme évoqué, il est nécessaire d'intégrer l'ensemble des fournisseurs de données à la définition des données à échanger, et de prévoir des incitations financières pour les acteurs partageant leurs données selon des modalités qui restent à définir pour en assurer la qualité.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

C'est une condition fondamentale pour garantir une exploitation homogène des données, tout en garantissant l'efficacité du système.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Pour les données de base, il est nécessaire d'en faire plus, notamment s'agissant de l'obligation de fournir les données de base.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, cela est fondamental pour apprécier la qualité de la donnée fournie.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

Nous souhaiterions que cette plateforme d'échange de données puisse être étendue à des partenaires étrangers, car notre agglomération connaît des flux transfrontaliers conséquents. Les offres et services proposés par le biais de ces données devraient ainsi intégrer des données transfrontalières pour que les effets sur nos réseaux de transports puissent être optimisés.

D'une manière générale, on ne peut qu'adhérer aux principes, mais les modalités de mise en œuvre sont souvent insuffisamment détaillées. En particulier, il s'agirait de clarifier les principes de complétude et de qualité et d'assurer un financement des producteurs pour les données de base.

Per E-Mail:
konsultationen@bav.admin.ch

Glarus, 26. April 2022
Unsere Ref: 2022-78

Vernehmlassung i. S. Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gemäss dem beantworteten Fragenkatalog (vgl. Beilage) vernehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Marianne Lienhard
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

Beilage:
- Fragenkatalog



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/Departement Bau und Umwelt/Hauptabteilung Mobilität und Tiefbau	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

Grundsätzlich sind wir mit der Nutzerfinanzierung einverstanden. Jedoch müssen die veranschlagten Entwicklungs- und Betriebskosten massiv reduziert werden, um die Einlieferung und Nutzung von Daten und die damit verbundene Mitfinanzierung durch die verschiedenen Akteure nicht zu gefährden.

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:

Das Festlegen von detaillierten Vorgaben durch den Bundesrat erscheint uns nicht stufengerecht. Um die Kundenbedürfnisse optimal abzudecken, Innovationen zu ermöglichen und Prozesse möglichst schlank zu halten, schlagen wir vor, dass der Bundesrat nur grundsätzliche Ziele (Leitplanken) vorgibt. Detaillierte Vorgaben haben durch den Betreiber der NADIM zu erfolgen.

- 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:

- 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:

Unklar ist, wie sichergestellt werden soll, dass auch private Daten eingeliefert werden.

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:

Zur Optimierung der Betriebskosten schlagen wir vor, den Betrieb auszuschreiben.

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:

- 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:

- 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:

Aus der Vorlage kommt nicht klar hervor, was das alles umfasst und wie es vollzogen werden könnte.

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:

Für die aufgeführten Grundsätze wie Unabhängigkeit, Verlässlichkeit oder Nicht-diskriminierung ist die Schaffung einer Bundesanstalt nicht notwendig. Diese Ziele lassen sich ohne Weiteres innerhalb der Bundesverwaltung erreichen, allenfalls in einem neuen Amt innerhalb des UVEK. Neutralität und Stabilität des Systems können auch innerhalb der Bundesverwaltung gewährleistet werden. Mit einer Integration in die Bundesverwaltung werden die erwarteten Kosten deutlich tiefer sein, unter anderem weil der ganze «Overhead» wie Verwaltungsrat wegfällt.

- 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 Ziff. 15.a. oben

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 Auswahl erscheint für den Start zweckmässig. In der weiteren Entwicklung sollen auch Kombinationen von Personen- und Warenverkehr angeschlossen werden können, beispielsweise in der Citylogistik oder im ländlichen Raum.

- 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, unter zweckmässigem Einbezug der Akteure.

- 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, allerdings erst, wenn ein Mangel an Expertisen erkannt wird. Falls das vorgelegte Budget solche Leistungen enthält, schlagen wir deren Streichung vor.

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:

Mit Blick auf grenzüberschreitende Verbindungen erscheint uns wichtig, dass die Vorgaben auch den europäischen Gesetzen genügen und damit ein internationaler Datenaustausch ermöglichen.

- 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:

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:

23. Bezug der Mobilitätsdaten über die Mobilitätsdateninfrastruktur:

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

☒ JA

☐ NEIN

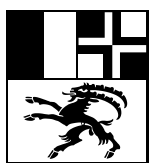
Bemerkungen:

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:



Sitzung vom

26. April 2022

Mitgeteilt den

27. April 2022

Protokoll Nr.

381/2022

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur – Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 wurden die Kantone eingeladen, zur Vorlage eines neuen Gesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung.

Zum jetzigen Zeitpunkt fehlt eine neutrale nationale Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich, welche die technischen und organisatorischen Voraussetzungen schafft, um den Informationsfluss zu allen Aspekten der Mobilität dauerhaft und frei von kommerziellen Interessen zu gewährleisten. Deshalb soll mittels einer neuen staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) die Nutzung von Mobilitätsdaten (Lieferung, Bereitstellung, Austausch, Verknüpfung, Bezug) zugunsten eines effizienten Mobilitätssystems verbessert werden. Das neue Gesetz regelt verkehrsträgerübergreifend die relevanten Mobilitätsdaten sowie Aufgaben, Betrieb und Finanzierung der MODI.

Die Regierung befürwortet den Aufbau einer neutralen nationalen Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich und die geplante Stossrichtung, wonach die Thematik der Mobilitätsdaten in einem neuen verkehrsträgerübergreifenden Gesetz mit dem Hauptinhalt

einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur geregelt wird. Für die weiteren Ausführungen verweisen wir auf den ausgefüllten Fragebogen in der Beilage.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Beilage:

- Fragebogen Vernehmlassung MODIG

Kopie an:

- Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit
- Standeskanzlei, Datenschutzbeauftragter
- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität



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
<p>Absender:</p> <p>Kanton Graubünden Standeskanzlei des Kantons Graubünden Reichsgasse 35 7001 Chur</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Keine

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:

Die Funktionalität der Mobilitätsinfrastruktur ist international sicherzustellen. Daher sind wir der Meinung, dass Schnittstellen mit dem Ausland normiert bzw. definiert werden müssen. Offenbar ist dies gemäss den Ausführungen unter 3.2 und 4.1.8.5 im Grundsatz so vorgesehen.

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:

Es ist auch ein Augenmerk auf die Vernetzung und Integration mit den Grenzregionen bzw. Nachbarländer zu legen.

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 muss die Verantwortung dafür übernehmen. Zu prüfen ist, ob ein öV-Unternehmen dies im Rahmen einer sogenannten Systemaufgabe übernehmen kann. Die Bedürfnisse der Nutzenden haben aber immer im Zentrum zu stehen.

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 Frage suggeriert, dass nur bereits vorhandene Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Wir erwarten aber von MODI, dass es auch neuen innovativen Angeboten den Markteintritt erleichtert. Ein Strukturerhalt von bestehenden Daten-Infrastruktur-Tools ist grundsätzlich zu vermeiden, ausgenommen diese können zweckdienlich in MODI integriert werden.

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:

Es ist jedoch darauf zu achten, dass bei einer Erweiterung lediglich Sachdaten Verwendung finden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass über Ergänzungen die Anwendung von Daten uferlos wird.

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:

Die veranschlagten Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI sind sehr hoch. Das führt langfristig auch zu hohen Nutzerbeiträgen. Wir bezweifeln, dass die Nutzer bereit sind, diese hohen Beiträge zu entrichten. Dies könnte dazu führen, dass sich die Entwicklung von alternativen Plattformen lohnt. Wir regen daher an, die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI deutlich zu reduzieren und eine langfristige Finanzierung durch den Bund (100 %) sicherzustellen.

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:

Dies ist unabdingbar.

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:

Diese Kerndaten dürfen aber keine Personendaten beinhalten.

- 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:

Um Innovationen zu ermöglichen und sich rasch im agilen technischen Umfeld anzupassen, sind die Prozesse möglichst schlank und kurz zu halten.

- 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:

Keine

- 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:

Insbesondere die Kerndaten müssen in einem normierten bzw. definierten Format geliefert werden, sodass kein zusätzlicher Aufwand generiert wird.

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:

Im Gegenzug soll das subventionierte Unternehmen verpflichtet werden, seine Daten während eines definierten Zeitraums einzuliefern (z.B. 10 Jahre).

- 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: Der maximale Beitrag ist zu tief. Der Bund soll je nach Bundesinteresse Beiträge von 20-80% ausrichten können.

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:

Keine

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:

Für die Gesamtsicht und einen bestmöglichen Nutzen ist dies unabdingbar. Jedoch wird aus der Vorlage nicht ersichtlich, wie sichergestellt werden soll, dass private Daten zur Verfügung gestellt werden.

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:

Die Beauftragung von swisstopo erscheint zweckmässig.

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:

Bezieht ein Unternehmen die Daten freiwillig, soll es verpflichtet werden, seine eigenen Daten an MODI zu liefern.

- 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:

Bezieht ein Unternehmen die Daten freiwillig, soll es verpflichtet werden, seine eigenen Daten an MODI zu liefern.

- 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:

Keine

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Keine

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wenn ein Unternehmen Daten bezieht, ist eine Einlieferungspflicht auszubedingen.

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:

Zu prüfen ist, ob ein Unternehmen dies im Rahmen einer sogenannten Systemaufgabe übernehmen kann.

- 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:

Wir können zu wenig abschätzen, ob eine Anstalt des Bundes genügend flexibel und frei agieren kann. Letztlich müssen Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten innert nützlicher Frist aufgenommen und vor allem umgesetzt werden. Allenfalls könnte die bestehende Genossenschaft openmobility gestärkt werden und so auf den Aufbau der MDA verzichtet werden.

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 Auswahl erscheint für den Start zweckmässig. In der weiteren Entwicklung sollten auch Kombinationen von Personen- und Warenverkehr angeschlossen werden können, beispielsweise in der Citylogistik oder im ländlichen Raum.

- 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:

Die Akteure sind zweckmässig einzubeziehen.

- 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:

Keine

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:

Allerdings erst, wenn ein Mangel an Expertise erkannt wurde. Falls im vorgelegten Stellenbudget solche Leistungen bereits eingerechnet wurden, schlagen wir vor, diese vorerst zu streichen.

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:

Keine

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:

Mit der Interoperabilität und der internationalen Vernetzung erscheint es uns wichtig, dass sie den europäischen Gesetzen genügen und ein Austausch der Daten so nicht verunmöglicht wird. Sofern Personendaten betroffen sind, dürfen diese nicht ohne Zustimmung der Betroffenen Dritten zur Verfügung gestellt werden. Eine betroffene Person muss nicht damit rechnen, dass seine dem Datenlieferanten zur Verfügung gestellten Daten über die MDA an Dritte weitergeleitet werden. Mit der Datenaufbereitung von Personendaten dürfen darüber hinaus nicht Persönlichkeitsprofile entstehen. Dabei handelt es sich um besonders schützenswerte Personendaten, die über Art. 18 Abs. 2 MODIG nicht abgedeckt werden. Die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten wird gestützt auf Art. 18 Abs. 2 MODIG in beschränktem Masse möglich sein. Mit dem Begriff "Bearbeiten" kann jedoch kaum die Definition nach Art. 3 lit. e DSGVO gemeint sein. Vielmehr soll der MDA die Möglichkeit geboten werden, mittels besonders schützenswerten Personendaten adäquate Sachdaten zu generieren. Insofern bedarf die Formulierung von Art. 18 Abs. 2 MODIG einer Präzisierung.

- 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:

Da der MDA ebenfalls die Möglichkeit geboten wird, Personendaten zu erheben, ist sie für deren Bearbeitung selbständig verantwortlich. Auch in diesem Bereich drängt sich eine Präzisierung auf. Sobald Personendaten in den Einflussbereich der MDA kommen, geht die Verantwortung für die weitere Bearbeitung auf diese Institution über, zumal die Datenlieferantin keinen Einfluss auf die Bearbeitung im Sinne des Datenschutzgesetzes mehr ausüben kann. Es ist also eine Zweiteilung vorzunehmen. Die Datenlieferantin ist bis und mit der Lieferung der Daten an die MDA verantwortlich. Danach geht die Verantwortung auf die MDA über.

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:

Grundsätzlich ja. In einem weiteren Schritt soll auch der Verkauf von Tickets über private Unternehmen / Startups ermöglicht werden.

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:

Als Grenzkanton sind wir darauf angewiesen, dass die im Aufbau befindliche Struktur auch grenzüberschreitend funktioniert.

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:

Keine

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:

Keine

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Die Chance von Open Data soll proaktiv genutzt werden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss stets im Blickfeld bleiben, damit nicht die öffentliche Hand ein kostspieliges System bezahlt, das keinen volkswirtschaftlichen Nutzen generiert.

Für den Erfolg von MODI und die Akzeptanz der MDA wird es entscheidend sein, mit welchen Vertretern die Gremien besetzt werden. Wir sehen es kritisch, wenn im Vordergrund steht, dass die grossen Bahn- und Busunternehmen ausreichend vertreten sind. Erfolgsversprechender erscheint uns, wenn innovative und kompetente Personen aus verschiedenen Bereichen der Mobilität gewonnen werden können.

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement, des transports
de l'énergie et de la communication DETEC

par courriel (.pdf et .docx) à :
konsultationen@bav.admin.ch

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 26 avril 2022

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité : prise de position

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Par courrier du 2 février 2022, vous avez invité le Gouvernement jurassien à participer à la consultation relative à la loi sur l'infrastructure des données de mobilité. Il vous remercie de lui avoir donné la possibilité de prendre position sur le projet de loi susmentionné.

Le projet propose de considérer les données en tant qu'élément faisant partie de l'infrastructure d'un système de mobilité efficace. Le canton du Jura partage votre avis selon lequel les données de mobilité peuvent apporter une contribution importante au bon fonctionnement et à l'attractivité d'une mobilité multimodale qui répond aux besoins des utilisateurs. C'est pourquoi, il salue le fait que la Confédération se penche de manière approfondie sur cette thématique.

Le projet est globalement motivant et nécessaire :

- Motivant parce que le potentiel à exploiter dans la mobilité multimodale est bien réel et qu'il est pour cela essentiel de considérer la mobilité dans son ensemble plutôt que sectoriellement ;
- Nécessaire car cela passe inmanquablement par une amélioration de la disponibilité et l'interopérabilité des données et des services de mobilité. Une mise à disposition et un accès facilité à des données centralisées, exploitables et fiables sont essentiels pour stimuler et dynamiser l'innovation pour répondre aux besoins de l'utilisateur final. La mobilité multimodale doit devenir aussi simple et pratique que l'utilisation de son propre véhicule, avec des options pertinentes pour orienter ses déplacements selon la disponibilité des services, le taux d'occupation, la durée du trajet, le coût du voyage, le chemin des correspondances, etc.

Sur ce dernier point, la transparence du fonctionnement des applications qui vont exploiter ces données joue un rôle central. Dans un système de mobilité globale, il faut éviter qu'un grand prestataire ne mette à disposition une application qui favorise ses propres offres de prestations au détriment des offres concurrentes qui sont autant d'alternatives existantes et disponibles pour l'utilisateur final. Le voyageur doit pouvoir choisir lui-même en fonction de l'importance qu'il apporte à chaque critère dans la planification de son itinéraire, que ce soit le temps de parcours, le tarif, la limitation du nombre de transbordement, la charge plus ou moins élevée des véhicules, mais aussi l'empreinte écologique par exemple. Des données fiables et open source ne suffisent pas à garantir que le marché des applications soit concurrentiel et transparent pour éviter des positions de monopoles. Cette question devrait aussi être abordée et évaluée.

Quelle est la forme d'organisation la plus appropriée pour la mise en place, l'exploitation et le développement ultérieur de l'infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité (NADIM) ? Il est proposé la création d'un nouveau centre fédéral de données sur la mobilité (CDM). Ceci garantit que les données seront fiables, traitées et fournies indépendamment des intérêts commerciaux et qu'elles seront mises à disposition de manière universelle. Il est toutefois bien sûr important que l'établissement responsable fasse preuve d'esprit d'entreprise et d'innovation, ce qui est essentiel sur un marché de la mobilité en rapide évolution. Les activités du CDM doivent se concentrer sur les tâches qui sont absolument nécessaires pour un échange de données efficace et non discriminatoire. Le CDM garantit aussi la neutralité et la non-discrimination dans le traitement des données, nécessaires à pouvoir préserver la confiance des fournisseurs de données.

Le projet doit aussi pouvoir s'adapter à l'évolution rapide des besoins dans le domaine des données de mobilité. Le Gouvernement soutient le principe d'un éventuel complément à l'infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI) par le Conseil fédéral. En raison de la rapidité de l'évolution technologique, une grande flexibilité quant à d'éventuels compléments semble judicieuse et appropriée. Il est toutefois essentiel que les cantons soient régulièrement informés et impliqués suffisamment tôt dans l'élaboration des développements ultérieurs puis consultés avant toute décision définitive du Conseil fédéral (art. 4).

Pour les cantons et les communes qui devront s'engager en tant que fournisseurs de données pour assurer le succès d'une telle plateforme, le rapport entre les coûts et les bénéfices, ainsi que les risques de la procédure envisagée, semblent encore nettement insuffisamment explicités. De même, les conséquences financières qui découlent de l'obligation de fournir des données pour les cantons ne sont pas claires et pas suffisamment détaillées. Les ressources nécessaires du côté des cantons (saisie, harmonisation et mise à jour des données) ne sont pas claires. Le rapport se base fortement sur le point de vue de la Confédération et ne reconnaît pas assez que cette tâche concerne tous les niveaux institutionnels et également les organisations de droit public et les entreprises privées.

Dans un projet d'une telle envergure, il est aussi essentiel de garantir une mise en œuvre progressive avec des mesures concrètes et utilisables par étape, selon une feuille de route clairement définie.

Enfin, la mobilité ne s'arrête pas aux frontières nationales. En termes de coordination au-delà des frontières, il manque des indications sur ce qui est prévu pour l'intégration des lignes transfrontalières voire pour l'établissement d'un réseau de mobilité transfrontalier.

Comme demandé, vous trouverez les remarques et préoccupations du canton du Jura concernant les différents contenus du projet dans le questionnaire transmis en annexe à la présente lettre.

La Section de la mobilité et des transports (eric.lorenzo@jura.ch) ainsi que la Section de la géomatique et du cadastre (pierre-andre.crausaz@jura.ch) se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Le Gouvernement vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


David Eray
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Annexe : questionnaire



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input checked="" type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
<p>Expéditeur :</p> <p>République et Canton du Jura</p> <p>Hôtel du Gouvernement</p> <p>2, rue de l'Hôpital</p> <p>2800 Delémont</p>	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le canton du Jura partage votre avis selon lequel les données de mobilité peuvent apporter une contribution importante au bon fonctionnement et à l'attractivité d'une mobilité multimodale qui répond aux besoins des voyageurs.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il s'agit toutefois de clarifier quelles données doivent impérativement être disponibles pour atteindre les objectifs visés ainsi que le lien à établir entre elles.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Cet aspect est important pour optimiser la planification et l'utilisation des systèmes de mobilité.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le potentiel à exploiter dans la mobilité multimodale est bien réel et il est pour cela essentiel de considérer la mobilité dans son ensemble. Cela passe inmanquablement par une amélioration de la disponibilité et l'interopérabilité des données et des

services de mobilité. Une mise à disposition et un accès facilité à des données centralisées, exploitables et fiables sont essentiels pour stimuler et dynamiser l'innovation afin de répondre aux besoins de l'utilisateur final. Il est essentiel de garantir des données fiables qui seront traitées et fournies indépendamment des intérêts commerciaux et mises à disposition de manière universelle.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficace et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La MODI doit permettre également de stimuler l'innovation par la mise à disposition de données fiables. Il est aussi primordial de lister les données à acquérir par ordre d'importance et de garantir simultanément la flexibilité et l'évolutivité du modèle de données.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il est cependant essentiel que les cantons soient informés et impliqués suffisamment tôt dans l'élaboration des développements ultérieurs puis consultés avant la décision définitive du Conseil fédéral.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La Confédération propose de financer entièrement la mise en place, l'exploitation et le développement pendant les dix premières années pour permettre un accès gratuit pendant la première phase d'exploitation pour en favoriser son utilisation et dynamiser l'innovation (applications ou plateformes pour la planification d'itinéraires). L'idée d'un financement ultérieur par des taxes doit être maintenue mais les frais doivent être supportables pour les fournisseurs et les utilisateurs de données, sans constituer un frein à l'accès aux données. Est-il réaliste que les coûts annoncés pour le nouvel institut fédéral puissent être entièrement financés à long terme uniquement par les contributions des utilisateurs ?

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

-

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'intérêt est évident, il faut générer un effet de groupe et que tous les partenaires se sentent concernés. Il est essentiel par exemple que les fournisseurs trouvent un intérêt direct au projet pour qu'ils soient motivés à transmettre les données.

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'enjeu du succès est une collaboration étroite et une adhésion de tous les partenaires. Il est extrêmement important d'informer et de consulter, plutôt que d'établir une liste de données à livrer avec force obligatoire.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Cela est même indispensable pour susciter l'intérêt des sociétés qui vont développer les applications informatiques (orientation client).

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Si les données sont trop compliquées, il faut les restituer et ne pas les intégrer. Par contre, ceci ne devrait pas arriver si le modèle de données est validé par les fournisseurs et les consommateurs des données, qu'il est bien

documenté, que les étapes de mise en œuvre sont organisées logiquement avec l'assentiment des acteurs du domaine et que le temps nécessaire de mise en œuvre soit suffisant.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il est effectivement essentiel de soutenir la mise à disposition de données provenant des entreprises de transport de taille restreinte.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Non par mesure de sécurité car les montants en jeu ne sont pas connus. Y a-t-il un lien avec la question précédente ? Cela signifie-t-il 60% à charge des systèmes privés ? Si les données existent un tel financement est envisageable, mais pas sûr que cela soit suffisant si les données sont manquantes.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Cela est indispensable.

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2. de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Quelque chose l'interdit-il aujourd'hui ?

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :
Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

La solution swisstopo est clairement une solution rapidement applicable. La création d'une fondation, sur l'exemple de SuisseMobile, dans laquelle d'autres contributeurs pourraient s'engager à la mise en place et au développement du réseau des transports suisse est également envisageable.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Le sens du caractère facultatif doit être précisé. Pour les données clés, il est difficile de ne pas imaginer un certain caractère obligatoire dans leur livraison pour garantir la viabilité du projet.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Il faut soutenir la mise à disposition des données.

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

-

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

-

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Ces données sont importantes pour l'efficacité de la démarche et l'utilité pour les utilisateurs finaux. Par contre, les bases constitutionnelles actuelles ne le permettent pas (préservation de la liberté économique et des intérêts privés). Obliger ne garantit pas d'obtenir des données (fonction de l'intérêt qu'on en retire). Il vaudrait mieux maintenir le caractère facultatif en cherchant à susciter de l'intérêt par l'enthousiasme. Pour cela, il est essentiel d'expliquer la finalité et que les modèles soient aussi clairs et simples que possible, que les étapes de mise en œuvre soient autant de quick-win, que les responsables soient de brillants communicateurs et fédérateurs de solution, etc.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il est indispensable de désigner un organisme qui s'en occupe.

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Par une structure étatique pour commencer, puis éventuellement par une société privée ou semi-privée. Swisstopo est un exemple public qui fonctionne bien par exemple. SuisseMobile est un exemple mixte public-privé (fondation).

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

-

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Des normes sont évidemment nécessaires pour pouvoir mettre en œuvre des solutions informatiques qui exploitent des données de différents fournisseurs.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

A nouveau, la taille des entreprises qui vont fournir des données est très variable. Il faut clairement soutenir les plus petites d'entre elles.

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'enjeu pour les entreprises privées est surtout de pouvoir accéder à des données fiables et de qualité. L'organisme en charge de la gestion des données doit pouvoir fournir des prestations spécifiques à l'acquisition des données. Il devrait aussi pouvoir faire développer des applications uniques qui soient mises à disposition des entreprises de transport pour faciliter l'acquisition de données (description du réseau, statistique d'utilisateur et fréquentation, etc.).

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, s'agissant de la fourniture de données. Quelle utilisation illégale ou abusive pourrait survenir avec des open data ?

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

-

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'anonymisation de certaines données ne pourra peut-être pas se faire à l'échelle de l'entreprise fournissant les données, sous peine d'entraîner des biais statistiques.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

L'adhésion au projet va fonctionner si l'idée de contribuer tous ensemble à une solution paraît plus avantageuse que le « chacun pour soi ». Il faut donc que le système apporte une meilleure visibilité à tous les partenaires et leur permette de développer leurs prestations avec confiance. Dans ce contexte, il faut garantir que les applications qui vont orienter les consommateurs de prestation de transport soient transparentes au niveau des algorithmes, et se fondent objectivement sur les possibilités offertes par les différents réseaux, sur la charge effective de ces réseaux, etc. En effet, un grand prestataire pourrait mettre à disposition une application qui favorise ses offres au détriment de ses concurrents. Il s'agira très vite de définir le rôle de l'Etat dans le contrôle de l'exploitation de ces données pour garantir la bonne concurrence du marché.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Rien n'est dit sur le contrôle des applications exploitant ces données (voir point 20). Attention aux tendances monopolistiques du marché.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Créer les bases d'une application multimodale en temps réel, selon des critères qui ne relèvent pas uniquement des critères de coût et de temps, mais également de l'empreinte écologique du mode de transport utilisé par exemple.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il est important de garder une traçabilité des données utilisées.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

Projet innovant et motivant. Un souci demeure concernant les procédures centralisées. Elles doivent rester autant que possible flexibles et adaptables (« Small is beautiful »). Il est très important d'avancer progressivement et par étape mais avec des résultats concrets et utilisables dès les premières étapes. L'exploitation des données doit être faite de manière transparente pour garder la confiance des fournisseurs de données et des consommateurs de prestations.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 11. Mai 2022

Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG): Stellungnahme der BPUK und KÖV

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Vorstände der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) danken für die Gelegenheit, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die Vorlage befasst sich mit Daten als Bestandteil eines effizienten Mobilitätssystems. Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass Mobilitätsdaten (insbesondere in dichten Räumen bzw. Räumen mit hohen Mobilitätsbedürfnissen) einen wichtigen Beitrag zu einem funktionierenden Mobilitätssystem leisten können. Dementsprechend begrüssen wir es, dass der Bund sich vertieft mit der Thematik befasst. Bezüglich des vorliegenden Gesetzesentwurfs haben wir einige grundsätzliche Anmerkungen mit hoher politischer Relevanz, die wir in diesem Schreiben darlegen möchten. Für unsere detaillierten fachlichen Rückmeldungen verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen zur Vernehmlassung.

Verfassungsgrundlage und Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes

Auf Basis des erläuternden Berichts können wir nicht abschliessend beurteilen, ob die nötigen verfassungsrechtlichen Grundlagen für das vorliegende Bundesgesetz vorhanden sind. Wir erwarten, dass die Frage der Verfassungsmässigkeit (Kapitel 7.1) in der Botschaft umfassender thematisiert wird. Das gilt auch für die Ausführungen zu den Themen Datenbearbeitung und –schutz (Kapitel 4.1.11). Auf Basis der heute vorliegenden Unterlagen können wir die diesbezüglichen Auswirkungen der MODI zu wenig abschätzen.

Ziele der MODI

Das neue Bundesgesetz muss ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Betrieb der MODI auf die Ziele der Verkehrs-, Siedlungs- und Raumentwicklungs- sowie der Energie- und Umweltpolitik der Kantone und des Bundes abgestimmt sein muss. Wir plädieren ganz grundsätzlich dafür, bei der Vorlage wesentlich stärker zielgerichtet vorzugehen, die konkreten Massnahmen präziser auf die entsprechenden Ziele

auszurichten und die Umsetzung etappenweise nach einer klar definierten Roadmap anzugehen. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass die Kantone das neue Bundesgesetz unterstützen können.

Flexibilität der MODI

Die MODI soll mit den sich rasch wandelnden Bedürfnissen im Bereich der Mobilitätsdaten Schritt halten können. Die Vorlage sieht deshalb vor, 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. Die Kantone vertreten in diesem Punkt unterschiedliche Haltungen. Grundsätzlich unterstützen die Vorstände der BPUK und KöV eine allfällige Ergänzung der MODI durch den Bundesrat. Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Eine hohe Flexibilität hinsichtlich möglicher Ergänzungen erscheint deshalb sinnvoll und zweckmässig. Bei wesentlichen Neuerungen erwarten wir, dass die Kantone und Gemeinden zwingend frühzeitig einbezogen werden (wie dies im erläuternden Bericht garantiert wird).

Unklare finanzielle Auswirkungen für Kantone und Gemeinden

Die finanziellen Auswirkungen für die Datenlieferpflicht der Kantone und Gemeinden ist unklar und zu wenig ausgearbeitet. Das postulierte Verhältnis der notwendigen Ressourcen auf Bundesseite im Vergleich zu den zusätzlichen Ressourcen auf Seiten der Kantone und Gemeinden (wo die grosse Datenerfassungs-, Datenharmonisierungs- und Datenaktualisierungsarbeiten anfallen werden) ist nicht nachvollziehbar und wurde ungenügend abgeklärt. Die Kantone können basierend auf dem Bericht und dem offenen Datenmodell nicht klar abschätzen, welche Aufgaben und Aufwände anfallen werden. Der Bericht ist zu stark aus der Perspektive des Bundes verfasst und würdigt zu wenig, dass diese Aufgabe alle Staatsebenen und auch öffentlich-rechtliche Organisationen sowie private Unternehmen betrifft.

Schaffung einer neuen Bundesanstalt (MDA) für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM und allfällig weiterer Bestandteile der MODI

Wir gehen mit dem Bundesrat einig, dass die Zuständigkeit für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM sowie für allfällig weitere Bestandteilen der MODI beim Bund liegen sollte. Dieser kann die nötige Neutralität und Nichtdiskriminierung sicherstellen sowie das Vertrauen schaffen, dass mit den Daten aller Anbieter auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird beziehungsweise die Daten unabhängig von kommerziellen Interessen verlässlich bereitgestellt werden. Nebst der Schaffung einer neuen Bundesanstalt sehen wir aber durchaus auch Argumente, die für eine Integration in die bestehende Bundesverwaltung sprechen. Wir regen deshalb an, die möglichen Varianten nochmals vertiefter zu prüfen und die daraus abgeleitete Präferenz im erläuternden Bericht klar und transparent darzulegen.

Finanzierung der MODI und Erleichterung des Zugangs

Wir unterstützen, dass der Bund den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI in den ersten zehn Jahren vollständig finanziert und für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang ermöglicht, um eine niederschwellige Nutzung sicherzustellen. Eine finanzielle Unterstützung von reinen Datenbezügern erachten wir hingegen als nicht sinnvoll, weil damit falsche Anreize gesetzt werden. Im Fokus der MODI sollte eine reziproke Datenstrategie stehen, welche die angeschlossenen Akteure motiviert, sowohl als Datenlieferant als auch –bezüger aufzutreten. Die im Gesetz vorgesehene Option

für eine spätere Nutzerfinanzierung der MODI wird von uns unterstützt. Allfällige Gebühren müssen für die Datenlieferer- und -bezüger verträglich sein und dürfen keine neuen Zugangshürden schaffen. Die im erläuternden Bericht prognostizierten Kosten für die MODI (insbesondere die Personalkosten für die neue Bundesanstalt) sind unserer Ansicht nach sehr hoch. Es ist fraglich, ob die MODI mit derart hohen Ausgaben langfristig vollständig durch Nutzerbeiträge finanziert werden kann.

Bereitstellung- und Bezug von Daten

Wir teilen die Einschätzung, dass die Beteiligung an der MODI grundsätzlich freiwillig erfolgen sollte. Um das Funktionieren und den Nutzen der MODI sicherzustellen, sind aber unter Umständen neue Pflichten zur Lieferung von relevanten Mobilitätsdaten vorzusehen. Das notwendige Set an Daten ist dabei klar zu definieren. Die Kantone erwarten, in diesen Prozess einbezogen zu werden, sofern sie von den Vorgaben betroffen sind. Für öffentliche und privaten Mobilitätsanbieter, die an der MODI angeschlossen sind, müssen die gleichen Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten gelten (Nicht-Diskriminierung). Weiter müssen die Spielregeln für den Bezug von Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) klar und diskriminierungsfrei geregelt werden.

Unklare Datenharmonisierung und -aktualisierung

Ohne aufwändige Harmonisierungsarbeiten wird es schwierig werden, schweizweit nutzbaren einheitlichen Daten bereitzustellen zu können. Aktuelle Daten, insbesondere beim Verkehrsnetz CH und den Betriebszuständen einzelner Mobilitätsabschnitte können nur im optimalen Zusammenspiel zwischen Kantonen, Gemeinden und dem Bund erfolgen. Die für das Verkehrsnetz CH benötigten Geodaten liegen in den Kantonen und Gemeinden aber noch nicht in genügender Qualität vor. Sie müssen zuerst erfasst, angepasst und die Nachführung muss geregelt werden. Organisatorisch und ressourcenmässig ist dies eine grosse Aufgabe. Insbesondere wenn das Verkehrsnetz CH ein Referenzsystem werden soll (mit der Berücksichtigung der hohen Änderungsdynamik, z.B. muss die Änderung der Befahrbarkeit einer Strasse rasch eingepflegt und weitergeleitet werden). Dieser Aspekt ist in der Vorlage ungenügend berücksichtigt.

Vertrieb

Vertriebsleistungen für Mobilitätsangebote erachten wir grundsätzlich nicht als Bundesaufgabe. NaDIM kann allenfalls als Schnittstelle dienen, um für den Vertrieb benötigte Daten zugänglich zu machen. Dabei sollte jedoch unterschieden werden zwischen Tarifdaten (Tarife, Sortimente, Preise, Konditionen) und Daten für den eigentlichen Verkauf (Kundendaten, Paymentdaten etc.). Letztere sind wettbewerbs- und finanzkritisch und gehören dem jeweiligen Mobilitätsakteur. Sie sollen deswegen ausdrücklich nicht Teil der Mobilitätsdateninfrastruktur sein.

Koordination über Landesgrenzen hinweg

Mobilität macht nicht an Landesgrenzen halt. Es fehlen Aussagen zur Integration in ein grenzüberschreitendes Mobilitätsnetz. Vor allem in den urbanen Grenzregionen genügt der Ansatz eines Verkehrsnetzes CH, das nicht mit dem Umland verbunden ist, wenig. Diese Makel verringert den Anreiz für die Datenlieferung und -nutzung der MODI und fördert das Ausweichen auf alternative Datenlösungen.

Nutzen und Risikobetrachtung erforderlich

Der quantifizierbare Nutzen des Vorhabens sowie die Risiken oder die Folgen einer Nichtumsetzung werden in der Vorlage aus unserer Sicht zu wenig dargestellt. Gibt es auch alternative Strategien? Die im Bericht unter 1.1.2 zusammengestellten Wirkungsüberlegungen sind zu vage.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin BPUK und KÖV



Mirjam Bütler

Beilage: offizieller Fragebogen

Kopie an:

-Mitglieder der BPUK und KÖV

-Mitglieder der KGK, KIK und KKDöV

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

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 Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)
Absender: Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern	

Bern, 11. Mai 2022

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden an 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:

Wir sind mit der Stossrichtung einverstanden, haben aber einige grundsätzliche Bedenken zur Vorlage, die Sie bitte dem beiliegenden Schreiben der BPUK/KöV entnehmen.

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:

Grundsätzlich ja. Der tatsächliche Effizienzsteigerungseffekt von Mobilitätsdaten bzw. der MODI erscheint uns im erläuternden Bericht überwertet zu sein. Ausserdem begründet die Vorlage noch zu wenig, welche Daten bzw. welche Datenverknüpfungen für die beabsichtigte Effizienzsteigerung des Mobilitätssystems zwingend bereitgestellt werden müssen.

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:

Flächendeckende, aussagekräftige und qualitativ hochstehende Daten sind eine zwingende Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Planung und Optimierung des Verkehrssystems. Ein klar geregeltes und gut funktionierendes Zusammenspiel der verschiedenen Akteure (Staatsebenen, öffentlich-rechtlichen Körperschaften, private Anbieter) bei der Bereitstellung und dem Bezug von Mobilitätsdaten erachten wir als zentral. Diesbezüglich ist die Vorlage allerdings noch zu ungenau und muss präzisiert werden.

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. 1. erl. Bericht)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich ja. Es ist wichtig, dass der Bund einen regulatorischen Rahmen setzt und Vorgaben betreffend Schnittstellen und Nutzung von Mobilitätsdaten macht. Die operativen Aufgaben der öffentlichen Hand sind auf Aspekte zu beschränken, die für den Betrieb der MODI zwingend notwendig sind. Dabei hat sich der Bund am Subsidiaritätsprinzip zu orientieren.

Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

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

Grundsätzlich ja. Eine neutrale, staatlich bereitgestellte Dateninfrastruktur verspricht eine breit akzeptierte Nutzung. Eine nationale Lösung ist dabei zwingend, die europäische Vernetzung und Zusammenarbeit für eine zukunftstaugliche Lösung ein wichtiges Element. Wie umfassend die staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur ausfallen soll, wird von den Kantonen unterschiedlich eingeschätzt und muss im Hinblick auf die fertige Botschaft noch genauer definiert werden. Das gilt auch für die Abgrenzung zwischen Kern- und optionalen Daten. Ferner gehen wir davon aus, dass unter der Bezeichnung "bedürfnisgerechte Angebote" auch neue, innovative Ansätze verstanden werden. Der Wert der MODI sollte unserer Ansicht nach insbesondere darin liegen, dass sie neuen Angeboten den Markteintritt erleichtert.

6. Flexibilität der MODI (vgl. Art. 4 Gesetz und Ziff. 4.1.4 1. 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:

Die Kantone vertreten in diesem Punkt unterschiedliche Haltungen. Grundsätzlich unterstützen die Vorstände der BPUK und KöV eine allfällige Ergänzung der MODI durch den Bundesrat. Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Eine hohe Flexibilität hinsichtlich möglicher Ergänzungen erscheint deshalb sinnvoll und zweckmässig. Bei wesentlichen Neuerungen erwarten wir, dass die Kantone und

Gemeinden zwingend frühzeitig einbezogen werden (wie dies im erläuternden Bericht garantiert wird).

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 unterstützen, dass der Bund den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI in den ersten 10 Jahren vollständig finanziert und für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang ermöglicht, um eine niederschwellige Nutzung sicherzustellen. Die Option für eine spätere Gebührenfinanzierung sollte offengehalten werden. Allfällige Gebühren müssen für die Datenlieferer- und -bezüger verträglich sein und dürfen keine neuen Zugangshürden schaffen. Die im erläuternden Bericht prognostizierten Kosten für die MODI (insbesondere die Personalkosten für die neue Bundesanstalt) sind unserer Ansicht nach sehr hoch. Es ist fraglich, ob die MODI mit derart hohen Ausgaben langfristig vollständig durch Nutzerbeiträge finanziert werden kann.

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:

Wir sind im Grundsatz einverstanden und erwarten, dass mit den zentralen Systemen künftig Synergien besser genutzt werden können. Bezüglich dem Vertrieb von öV-Tickets über die NaDIM verweisen wir auf unsere Anmerkungen im beiliegenden Schreiben der BPUK/KöV.

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 Basis- resp. Kerndaten als zwingend, um ein solches System zweckmässig betreiben zu können. Das minimale Datenset ist zurückhaltend zu definieren und muss je nach Anbieter angepasst werden können. Die Beispielsammlung von möglichen Kerndaten in Kap. 4.1.8.6.1 des erläuternden Berichts muss in dieser Hinsicht noch geschärft werden. Da das neue MODIG zum Ziel hat, die Effizienz des Verkehrssystems zu erhöhen, sollen auch Daten betreffend Energieeffizienz sowie Klima- bzw. Umweltfreundlichkeit

der verschiedenen Mobilitätsangebote zu den Kerndaten gehören. Allein auf die Wirkung eines effizienten Datenaustausches zu setzen ist aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht nicht genug. Mit Bezug auf die öffentlichen Verkehrsunternehmen und Verbünde gehen wir davon aus, dass sich die geforderten Kerndaten auf jene Daten beziehen, die letztere heute schon den SKI-Systemen und NOVA zur Verfügung stellen.

Weiter möchten wir unterstreichen, dass der Aufwand für die Bereitstellung der Kerndaten nicht zu einem unverhältnismässigen Aufwand für die Datenbesitzer (insbesondere für Kantone und Gemeinden) führen darf. Der erläuternde Bericht und das MODIG stehen diesbezüglich in einem gewissen Widerspruch. In Kapitel 4.1.3.2.1 des Berichts wird erwähnt, dass das Gesetz keine über das heutige Mass hinausgehenden spezifischen Pflichten für Dateninhaber zur Nutzung der MODI und Bereitstellung relevanter Daten zuhanden der MODI vorsieht. Art. 6 Abs. 1 MODIG hält demgegenüber fest, dass Datenlieferantinnen und -lieferanten einen minimalen Bestand jener Mobilitätsdaten liefern müssen, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Kerndaten).

- 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:

Die Datenlieferpflicht für Kerndaten muss in enger Abstimmung mit den Datenlieferanten erfolgen (d.h. in vielen Fällen mit Kantonen und Gemeinden). Die entsprechende Abstimmung muss im Gesetz festgehalten werden, während die Dateninhalte (Kerndaten) auf Verordnungsebene festzulegen sind (vgl. das Konzept des Geoinformationsgesetzes und der Geoinformationsverordnung zur Mitwirkung und Definition von Datenmodellen).

Die Kerndaten müssen auf stabilen Datenmodellen und -inhalten beruhen und können nicht flexibel geändert werden. Letztere müssen breit abgestützt sein und unter Mitwirkung der datenliefernden Stellen erfolgen. Im Bereich der optionalen Daten ist eine Flexibilität möglich.

- 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, unter Vorbehalt von datenschutzrechtlichen Ausnahmen. Die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) sind klar und diskriminierungsfrei zu regeln. Die durch die verschiedenen Akteure als OpenData bereitzustellenden Daten sollen nicht die Entstehung oder Förderung marktbeherrschender Positionen durch einzelne Akteure ermöglichen.

- 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:

Allerdings sollte nur die Einlieferung, nicht aber der Bezug von Daten entschädigt werden. Ausserdem ist zu prüfen, ob die Unterstützung auch auf staatliche bzw. öffentlich-rechtliche Anbieter von Mobilitätsdaten ausgedehnt werden kann.

- 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:

Im erläuternden Bericht ist zu präzisieren, welche Kosten hier genau gemeint sind (Gesamtkosten, Kosten für Bereitstellung der Daten, Kosten für die Entwicklung von Schnittstellen usw.). Die Finanzierung der kantonalen und kommunalen Leistungen für die Anbindung an die MODI und die Bereitstellung der (Kern)Daten ist in der Vorlage unklar und wird pauschal mit 6 Stellen für alle Kantone und Gemeinden angegeben. Diese Zahl ist nicht nachvollziehbar und erscheint uns realitätsfremd. Wir erwarten, dass der Bericht für die Botschaft in diesem Punkt nochmals überarbeitet wird.

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:

Ein gemeinsames räumliches Referenzsystem ist zwingende Voraussetzung für eine effiziente Verknüpfung und Überlagerung verschiedener Fachnetze/-daten und damit die Grundlage für die Abbildung, den Austausch und die Verknüpfung von

Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsdaten. Aus der Vorlage geht jedoch nicht hervor, wie das Verkehrsnetz CH aktualisiert und unterhalten wird und welche Inhalte es genau umfasst.

Die von den Nutzenden benötigte Qualität des Verkehrsnetzes wird nur durch einen direkten und stetigen Meldefluss von den Gemeinden über die Kantone zum Bund resp. von öffentlich-rechtlichen Körperschaften und privaten Anbietern zum Bund erreicht werden müssen. Diese Abläufe sind in der Vorlage nicht ausgearbeitet. Auch eine zentrale Nachführungsstelle kann diese Aufgaben nicht in der geforderten Qualität und Aktualität erfüllen. Weiter sind die Schnittbereiche zum grenznahen Ausland unklar. Sie müssen zwingend berücksichtigt werden. Unklar ist auch das Zusammenspiel zwischen Verkehrsnetz CH und der amtlichen Vermessung (die Kantone sind aktuell mit grossem Aufwand dabei basierend auf dem Geoinformationsgesetz und seinen Ausführungsbestimmungen die Strassenachsen zu erfassen und zu unterhalten). Darüber hinaus gibt es aktuell verschiedene kommerzielle Anbieter, die eine hohe Qualität von international routingfähigen Verkehrsnetzen unterhalten. Mit Open Street Map steht auch ein nicht-kommerzieller Anbieter zur Verfügung, der grenzüberschreitende Daten in hoher Qualität anbietet. Im erläuternden Bericht fehlt eine Auseinandersetzung mit diesen bestehenden Angeboten und einer diesbezüglichen Zusammenarbeit.

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:

Analog zu Karten von swisstopo sollen auch private Verkehrswege enthalten sein. Aus der Vorlage kommt allerdings nicht klar hervor, wie sichergestellt werden soll, dass solche private Daten zur Verfügung gestellt werden.

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:

Es bleibt unklar wer den Inhalt des Verkehrsnetzes CH definiert und wie die Nachführungsprozesse geregelt sind (vgl. auch Frage 11). Das MODIG ist diesbezüglich zu präzisieren.

Im Bericht wird unter 4.1.3.2.1 erwähnt „Im Bereich Geodaten sollen die Kantone analog zum Veloweggesetz dem Verkehrsnetz CH die aktuell bestehenden Geodaten zu ihren Verkehrsnetzen zur Verfügung stellen. Zudem sollen Kantone, Gemeinden und Städte ihre Datensätze und Schnittstellen auf der Interoperabilitätsplattform öffentlich beschreiben“. Diese unverbindliche Lieferung steht im Widerspruch zu Art. 8 MODIG, der eine Lieferpflicht vorsieht. Ein Verweis auf die Geoinformationsverordnung anstelle des Veloweggesetzes erscheint sinnvoller. Die Kantone, Gemeinden und Städte erfassen ihre

Metadaten in Geocat. Auf eine Beschreibung auf der Interoperabilitätsplattform soll verzichtet werden. Stattdessen ist auf die Automation mittels Geocat zu setzen. Die in Art. 8 Abs. 3 referenzierten Geobasisdaten zu den Verkehrswegen gibt es noch gar nicht bei den Kantonen und Gemeinden. Diese müssen zuerst erfasst und harmonisiert werden, darüber macht die Vorlage keine Aussage. Die bestehenden Strassenachsen aus den Daten der amtlichen Vermessung genügen dem Verkehrsnetz CH nicht.

Art. 8 Abs. 5 besagt, dass der Bundesrat u.a. die Datenhoheit des Verkehrsnetzes CH regelt. Dabei gilt zu beachten, dass die Datenhoheit von Geobasisdaten im Geoinformationsgesetz geregelt ist und nicht umgangen werden darf. Die gleiche Thematik besteht bei Art. 8 Abs. 6 zu den Anforderungen an die zu liefernden Geodaten.

Gemäss erläuterten Bericht (Kap. 4.1.7, Verkehrsnetz CH im MODIG) wird im neuen Bundesgesetz die Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden geregelt. Dieser Satz widerspiegelt nicht oder höchstens ungenügend den Sachverhalt im MODIG.

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:

Ja, mit folgenden Ausnahmen: Erstens, die Freiwilligkeit ist nur bei den optionalen Zusatzdaten sinnvoll, bei Kerndaten hingegen nicht zielführend. Zweitens fehlt die Nutzungsorientierung als generelle Anforderung.

- 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:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt (siehe Fragen 14c).

- 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:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Einlieferungspflicht wäre ein zu starker Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit. Unserer Ansicht nach fehlen dafür im Moment auch die verfassungsrechtlichen Grundlagen.

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

Wir gehen mit dem Bundesrat einig, dass die Zuständigkeit für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM sowie für allfällig weitere Bestandteilen der MODI beim Bund liegen sollte. Dieser kann die nötige Neutralität und Nichtdiskriminierung sicherstellen sowie das Vertrauen schaffen, dass mit den Daten aller Anbieter auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird beziehungsweise die Daten unabhängig von kommerziellen Interessen verlässlich bereitgestellt werden. Nebst der Schaffung einer neuen Bundesanstalt sehen wir aber durchaus auch Argumente, die für eine Integration in die bestehende Bundesverwaltung sprechen. Wir regen deshalb an, die möglichen Varianten nochmals vertiefter zu prüfen und die daraus abgeleitete Präferenz im erläuternden Bericht klar und transparent darzulegen.

- 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 Frage 15a.

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:

Im Austausch mit unterschiedlichen Datenlieferanten und –bezügern ist die Definition einheitlicher Datenstandards und klarer Anforderungen an die Metadaten eine unabdingbare Voraussetzung. Entsprechend ist auch deren Einhaltung zu überprüfen. Dabei ist der zweckmässige Einbezug der betroffenen Akteure von entscheidender Bedeutung. Wichtig ist die Nutzung anerkannter und erprobter Standards. Aus der Vorlage geht indes nicht klar hervor, wie die freiwillige Datenlieferung mit diesen Vorgaben zusammenpasst. Auch hier müsste eine Unterscheidung zwischen Kern- und Zusatzdaten gemacht 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:**

Die Unterscheidung der Datennutzung und -lieferung ist nicht klar. Es können nur Datennutzerinnen und -nutzern ausgeschlossen werden. Bei Stellen, die eine Datenlieferpflicht haben, ist dies nicht möglich. Die beiden Rollen dürfen nicht vermisch werden.

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 unterstützen einen hohen Datenschutzstandard und den Datenschutz gemäss Datenschutzgesetz. Ganz besonders sorgfältig sind besonders schützenswerte Personendaten zu behandeln. Zudem unterstützen wir eine Regulierung gemäss den Anforderungen der digitalen Selbstbestimmung.

- 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:**

Die höhere Sicht- und Nutzbarkeit und die einfachere Verknüpfung der Daten bieten nur dann einen deutlichen Mehrwert, wenn viele Akteure angeschlossen und entsprechend qualitativ hochstehende Daten verfügbar sind. Die Hürden für den Anschluss an die NADIM sollten daher sowohl in technischer als auch in finanzieller Hinsicht zu Beginn so niedrig wie möglich gehalten werden, um in der Initialisierungsphase möglichst viele Akteure zu einem Anschluss zu motivieren. Weil dieser Anreiz unter Umständen nicht ausreicht, ist für bestimmte Kerndatensätze ggf. eine Lieferpflicht angebracht (vgl. Frage 14).

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. Dieser Ansatz kommt aber in der Vorlage nicht deutlich hervor und das Zusammenspiel zwischen zentraler Koordination und dezentraler Datenhoheit bleibt vage. Im Gegenteil, mit der Schaffung einer MDA scheint die zentrale Koordination gegenüber der dezentralen Datenhoheit an Bedeutung zuzunehmen. Die Datenhoheiten verschwimmen mit den unausweichlichen Datenbearbeitungsschritten in der MDA und der MODI.

Weiter möchten wir nochmals festhalten, dass MODI verbindliche Vorgaben zur Harmonisierung bzw. Standardisierung voraussetzt. Diese Aspekte müssen in der Vorlage noch besser ausgearbeitet werden.

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 beim Verkehrsnetz CH als notwendig, eine Beteiligung verpflichtend vorzuschreiben, wenn die Daten für einen erfolgreichen Betrieb erforderlich sind. Ein mehr oder weniger zufällig zusammengesetztes Verkehrsnetz CH erscheint uns nicht zweckdienlich. Das notwendige Referenzsystem kann nur mit einer Lieferpflicht erstellt werden.

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?

Erfahrungen und Synergien Nationale Geodateninfrastruktur berücksichtigen

Aufbau, Unterhalt und Pflege einer Mobilitätsinfrastruktur mit einem vielseitig nutzbaren Verkehrsnetz CH und einer starken und aktuellen NADIM ist eine komplexe Aufgabe. Im Rahmen der vom Geoinformationsgesetz geforderten koordinierten Bereitstellung der

Geobasisdaten durch die Kantone und dem Aufbau der nationalen Geodateninfrastruktur konnten im Bereich der Geoinformation staatsebenenübergreifend wichtige Erfahrungen und Best-Practices gesammelt werden. Diese sollten bei der Weiterbearbeitung berücksichtigt werden und Synergien zwischen den Dateninfrastrukturen genutzt werden. Dabei ist zwischen der Bundesgeodateninfrastruktur (BGDI) – wie im erl. Bericht Kap. 4.1.12.1 erwähnt – und der nationalen Geodateninfrastruktur (NGDI) zu unterscheiden.



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : konsultationen@bav.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Madame la conseillère fédérale,

Le Gouvernement neuchâtelois a pris connaissance du projet de loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) mis en consultation par votre Département. Il vous remercie de lui permettre de faire part de son avis en la matière.

Dans un contexte de croissance continue du trafic, le Gouvernement neuchâtelois partage la volonté du Conseil fédéral d'exploiter et d'utiliser les infrastructures de transport et les moyens de transport de manière plus efficace. Cette recherche d'efficacité doit s'inscrire dans la recherche de plus de durabilité, notamment sous l'angle de la protection du climat (réduction des émissions de gaz à effet de serre via une meilleure maîtrise des besoins en mobilité et une réduction des moyens de transport à propulsion fossile).

La numérisation, via l'exploitation des données de mobilité, peut apporter une contribution importante à un système de mobilité efficace, en le rendant plus fluide et plus efficace. Les offres de services de mobilité existantes se sont beaucoup améliorées ces dernières années offrant des informations comme le prix, la longueur et la durée du trajet, les horaires des transports publics, l'état du trafic ou encore les travaux en cours sur les infrastructures. Ces offres restent néanmoins nombreuses et peu interconnectées obligeant parfois les usager-ère-s à passer d'une application à une autre pour trouver la meilleure alternative au trajet à effectuer. Pour pouvoir exploiter le système de mobilité de façon plus efficace et durable, les usager-ère-s devraient bénéficier d'un accès plus facilité à des informations non seulement de qualité mais aussi disponibles en temps utiles, voire en temps réel.

Le projet mis en consultation propose le cadre légal nécessaire à la mise en réseau des offres de mobilité via la mise en place d'une infrastructure étatique de données sur la mobilité (la MODI). Cette dernière doit permettre d'améliorer l'utilisation et le partage de données (fourniture, mise à disposition, échange, liaison, acquisition) entre les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport, les fournisseurs privés de prestations de mobilité et les usager-ère-s. Les principaux éléments de la MODI sont le Réseau de transport CH (cartographie de l'ensemble du réseau de transport suisse de manière uniforme et numérique, servant de référence spatiale) et la NADIM (plateforme reliant les bases de données de tous les fournisseurs de données en un même et seul endroit).

NE

Le Gouvernement neuchâtelois salue le fait que la Confédération se penche de manière approfondie sur la question de la numérisation du système de mobilité. Il relève ci-dessous ses remarques les plus importantes concernant le présent projet de loi :

1. Objectifs de la MODI et démarche proposée : L'exploitation de la MODI doit être coordonnée avec les objectifs politiques cantonaux et fédéraux, en particulier les objectifs climatiques. Il manque dans la démarche proposée une approche par étapes (feuille de route) permettant de limiter le risque pour un tel projet.
2. Évolution de la MODI : Au vu de la rapidité de l'évolution technologique, nous comprenons que le Conseil fédéral doive si nécessaire pouvoir adapter la MODI avec des mesures complémentaires, non encore prévisibles aujourd'hui. Néanmoins, en cas de nouveautés importantes, nous attendons que le Conseil fédéral implique les cantons et les communes suffisamment tôt et de façon adéquate à ses réflexions. Nous sommes également d'avis qu'une certaine marge de manœuvre devrait être laissée aux fournisseurs et aux intermédiaires de mobilité.
3. Clarification de l'harmonisation et de la mise à jour des données : L'harmonisation et la mise à jour des données peuvent être des tâches très fastidieuses et onéreuses, notamment pour les cantons et les communes. La répartition des tâches entre tous les partenaires de la MODI ainsi que les conséquences financières de l'obligation de fournir des données pour les cantons et les communes ne sont dans ce sens pas suffisamment claires et méritent à être encore développées.
4. Création d'un Centre de données de mobilité (CDM) :
Nous sommes d'accord que la compétence pour la mise en place, l'exploitation et le développement, de manière fiable, indépendante et non-discriminatoire, de la NADIM revienne à la Confédération. Nous notons toutefois l'absence d'une analyse approfondie des risques et des opportunités pour chaque option organisationnelle et juridique étudiée par la Confédération. Nous apprécierions que cette analyse soit présentée de manière claire et transparente dans le rapport explicatif, afin de comprendre les avantages de la création d'un CDM par rapport, par exemple, à l'intégration de ces compétences et tâches dans l'administration fédérale existante.
5. Limiter le subventionnement au développement et à l'exploitation de la NADIM : nous soutenons le fait que la Confédération finance la mise en place, l'exploitation et le développement de la MODI au cours des dix premières années, permettant ainsi un accès gratuit en première phase d'exploitation. Le subventionnement du développement d'interfaces avec la NADIM n'est pas opportun. L'incitation avec une source OpenData devrait être suffisante pour les fournisseurs et les intermédiaires de mobilité.

Le questionnaire de consultation, dûment complété par nos remarques techniques, est fourni en annexe au présent courrier.

En conclusion et en considérant les éléments qui précèdent, le Gouvernement neuchâtelois soutient le but recherché par la MODI. Néanmoins, il met en exergue des points structurants à clarifier dans le cadre du présent projet de loi.

Le Gouvernement vous remercie de tenir compte de ses remarques et vous prie de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de sa haute considération.

Neuchâtel, le 11 mai 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND

Annexe mentionné





Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input checked="" type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : Canton de Neuchâtel	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à
monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous sommes d'accord avec l'idée de base du projet de loi selon laquelle les données sur la mobilité deviendront de plus en plus importantes et que ces données très différentes doivent être acquises de manière coordonnée, agrégée de manière normalisée et mises à disposition d'une manière simple pour une utilisation ultérieure.

Toutefois, nous émettons les quelques réserves suivantes :

1. Le projet actuel est beaucoup trop général. Le "système de mobilité efficient" visé doit être décrit de manière plus précise. Nous faisons le constat qu'il sera difficile de réaliser simultanément des gains d'efficacité dans tous les domaines pertinents (pour les usagers, l'infrastructure de transport, l'énergie, la protection de l'environnement et du climat). Le succès des infrastructures de données sur la mobilité (MODI) dépend au final de la prise en compte suffisante des préférences des clients finaux pour justifier leur utilisation. Il n'est cependant pas garanti que l'utilisation des MODI produise l'augmentation d'efficacité souhaitée du point de vue de la politique des transports et de l'environnement.
2. L'objectif de la loi est de créer une plateforme technique qui influencerait également le processus de transaction entre les fournisseurs et les intermédiaires de mobilité et qui pourrait même jouer un rôle actif, par exemple dans la distribution ("mise en réseau des offres de mobilité"). La délimitation des compétences entre l'État ou le Centre de données sur la mobilité (CDM) envisagée et les autres acteurs publics et privés est trop floue et doit être précisée.
3. La définition, la mise en place et l'exploitation des infrastructures peuvent être de compétence fédérale. Mais, nous sommes également d'avis qu'une certaine marge de manœuvre devrait être laissée aux fournisseurs et aux intermédiaires de mobilité. Au minimum, les cantons et les communes devraient être impliqués suffisamment tôt et de façon adéquate aux réflexions de la Confédération concernant le développement ou l'adaptation de la MODI.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?

(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

L'importance de la contribution des données de mobilité à un système de mobilité efficient est reconnue. Leur influence sur la performance future des transports est toutefois surestimée dans le projet. De même, le concept d'égalité des données de la mobilité par rapport à l'infrastructure physique de mobilité est trop fort.

En ce qui concerne l'utilisation des infrastructures ferroviaires et routières, on observe des heures de pointe et des heures creuses. Aux heures de pointe, les transports publics et les TIM atteignent leurs limites de charge. Les voyageurs disposent aujourd'hui déjà des informations leur permettant d'anticiper les pics de trafic (Google Maps, affichage de l'occupation des CFF, etc.). Les données ne peuvent donc guère résoudre le "problème d'efficacité" de la mobilité. De même, les transports publics sont de loin la forme de mobilité la plus efficace en termes de transport de masse. La combinaison avec d'autres formes de mobilité, qui de leur côté circulent aussi principalement sur les routes surchargées aux heures de pointe, ne peut apporter qu'une petite contribution à cet égard.

Les données de mobilité jouent un rôle de plus en plus important dans le fonctionnement des transports et de la mobilité. Le projet n'explique toutefois pas quels types de données doivent impérativement être mis à disposition et gérés de manière centralisée pour un fonctionnement efficace des transports. À relever encore que, pour exploiter pleinement leur potentiel, les données de mobilité doivent être géoréférencées.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les données relatives à l'infrastructure physique de transport doivent être mises à disposition de manière centralisée. En revanche, la raison pour laquelle les données relatives aux offres de mobilité doivent être gérées de manière centralisée n'est pas compréhensible et n'est pas non plus expliquée dans le projet mis en consultation. Nous nous posons également la question de savoir dans quelle mesure une telle infrastructure étatique de données de mobilité doit être complète.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?
- ☒ OUI ☐ NON

Remarques :

La création du CDM et ses tâches dépassent toutefois l'objectif visé (voir également la question 15 ci-après).

Les tâches opérationnelles de la Confédération (resp. du CDM) ainsi que des cantons et des communes doivent être clarifiées afin d'éviter les doublons et de l'inefficacité.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?
- ☒ OUI ☐ NON

Remarques :

La LIDMo devrait définir des normes et des règles pour un échange de données efficace et non discriminatoire entre les fournisseurs et les intermédiaires de mobilité. La définition, la mise en place et l'exploitation des infrastructures peuvent être une compétence fédérale. Mais, nous sommes d'avis qu'une certaine marge de manœuvre devrait être laissée aux fournisseurs et aux intermédiaires de mobilité. Au minimum, les cantons et les communes devraient être impliqués suffisamment tôt et de façon adéquate aux réflexions de la Confédération concernant le développement ou l'adaptation de la MODI.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?
- ☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Si ces extensions ne peuvent pas être intégrées dans la NADIM ou le Réseau des transports CH, alors une extension ultérieure et ciblée de MODI paraît pertinent. Cette question est également traitée dans la loi sur la géoinformation (RS 510.62, LGéo) : la modification actuelle du cadastre suisse des conduites, p.ex. Le cas échéant, il faut néanmoins tenir compte des conséquences financières qui en découleraient pour les fournisseurs et les utilisateurs de données (p. ex. pour les cantons et les communes). D'autres extensions de la MODI doivent donc impérativement être décidées dans le cadre du processus politique.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?
- ☐ OUI ☒ NON

Remarques :

S'il s'agit d'une infrastructure de base, la MODI doit également être payée et entretenue par le secteur public. Les données et les services doivent également être fournis en tant que open data et open source, sinon l'utilisation à grande échelle n'est pas réalisable. La répercussion des coûts sur les utilisateurs est difficile et inappropriée pour une utilisation facile et généralisée. Même le soutien financier aux utilisateurs n'est pas approprié. Les différents usages doivent générer de la valeur ajoutée pour eux-mêmes, une subvention directe aux utilisateurs, même seulement dans la phase de démarrage, crée de fausses incitations.

En lieu et place de frais d'utilisation, la fourniture de données propres devrait donc être, dans la mesure du possible, une condition préalable à l'utilisation de données tierces (réciprocité). Les règles du jeu pour l'obtention des données (réciprocité, OpenData/gratuité) doivent être réglées de manière claire et non discriminatoire.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?
- ☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Nous sommes d'accord sur le principe et nous attendons à ce que les systèmes centralisés permettent d'exploiter des synergies à l'avenir (par ex. pour l'horaire électronique). Les tâches centralisées doivent toutefois être clarifiées (voir les réponses ci-dessus), en particulier en ce qui concerne les "services avancés" mentionnés dans le rapport explicatif. La vente de tickets de transports publics doit notamment rester en dehors de MODI / NADIM et pouvoir être gérée par les transports publics. Pour cela, il existe des conditions d'utilisation qui doivent être fixées par les TP en accord avec l'OFT. Sur ce point, le projet mis en consultation doit être complété.

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous considérons que la définition des données de base ou des données clés est obligatoire pour pouvoir faire fonctionner un tel système de manière convenable. Les exemples fournis de jeu de données de base possibles au chapitre 4.1.8.6.1 du rapport explicatif doivent être affinés à cet égard. Il devra également y avoir une obligation de livraison pour ces données. Des contributions doivent être versées aux fournisseurs pour l'obligation de livraison, par exemple concernant les coûts pour les interfaces, des interfaces de programmation d'application (API) ainsi que sur la collecte et la mise à jour des données de base concernées.

Nous partons du principe que les données de base demandées se réfèrent aux données que les entreprises de transport et les communautés concessionnaires mettent aujourd'hui déjà à la disposition des systèmes PIC et NOVA. La demande de données supplémentaires entraîne dans la plupart des cas des coûts supplémentaires pour les fournisseurs de données ou les cantons.

En outre, dans la distribution, il faudrait faire la distinction entre les données tarifaires (tarifs, assortiments, prix, conditions) et les données pour la vente proprement dite (données clients, données de paiement, etc.). Ces dernières sont critiques en termes de concurrence et de finances et appartiennent à l'acteur de la mobilité concerné. C'est pourquoi elles ne doivent expressément pas faire partie de l'infrastructure de données de mobilité. A cet égard, il est impératif de faire une distinction claire entre les données ouvertes, les données valorisées et les services complémentaires.

Étant donné que le but de MODIG est d'augmenter l'efficacité du système de transport, les données relatives à l'efficacité énergétique et au respect du climat et de l'environnement des différentes offres de mobilité doivent également faire partie des données de base. Du point de vue de la politique des transports et de l'environnement, il ne suffit pas de miser sur les effets d'un échange de données efficace.

En outre, nous vous remercions de clarifier la contradiction suivante entre le rapport de consultation et le projet de loi :

- chapitre 4.1.3.2.1 du rapport : « (...) que la loi ne prévoit aucune obligation spécifique pour les propriétaires de données d'utiliser la MODI et de fournir des données pertinentes qui aillent au-delà du cadre actuel ».
- article 6, alinéa 1 du projet LIDMo : « Les fournisseurs de données fournissent un ensemble minimal des données sur la mobilité qui sont requises pour le fonctionnement de la NADIM (données de base) ».

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

L'obligation de livraison des données pour les données de base doit être mise en place en étroite coordination avec les fournisseurs des données. Cette coordination doit être inscrite dans la loi. Le contenu des données de base est ensuite défini dans l'ordonnance d'exécution.

Les données de base doivent en effet être fondées sur des modèles de données et un contenu stables et ne peuvent pas être modifiées de manière flexible. Les modèles de données et les contenus doivent être élaborés ensemble avec les fournisseurs de données.

Nous recommandons à la Confédération de s'inspirer du concept de la Loi fédérale sur la géoinformation et son ordonnance d'application concernant la participation et la définition des modèles de données. Les utilisateurs doivent pouvoir compter sur des modèles de données et un contenu de données stables.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les règles du jeu pour l'obtention des données (réciprocité, OpenData/gratuité) doivent être réglées de manière claire et non discriminatoire. Les données financées par les impôts ne doivent pas être utilisées par les utilisateurs finaux contre paiement.

Les données à mettre à disposition par les différents acteurs sous forme d'OpenData ne doivent pas permettre la création ou la promotion de positions dominantes par certains acteurs.

Enfin, des exceptions sont possibles en raison de la loi sur la protection des données.

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le principe de réciprocité doit en principe s'appliquer à toutes les données.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Les raccordements ne devraient pas être soutenus financièrement, mais doivent fonctionner dans l'intérêt et l'avantage du raccordeur.

Nous rejetons le soutien de la Confédération dans la mesure où il vise à attirer sur le marché uniquement des prestataires de mobilité privés. En cas de soutien de la Confédération, les entreprises de transports publics ne doivent pas être discriminées par rapport aux prestataires privés.

Si un soutien financier de la Confédération est prévu, les contributions ne devraient être versées qu'à la condition qu'elles soient basées sur un catalogue de critères exhaustifs tels que l'efficacité énergétique et des transports, le respect de l'environnement et du climat.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :
voir question ci-dessus

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Dans le projet, il n'est cependant pas clair comment ce réseau des transport CH sera mis à jour et maintenu et quel contenu il inclut.

La qualité du réseau de transport exigée par les usagers ne sera atteinte que par un flux direct et régulier entre les communes à la Confédération via les cantons ou des entreprises publiques et des prestataires privés à la Confédération. Ces processus ne sont pas élaborés dans le projet, même les fonctionnalités de base manquent. Même une organisation centrale ne peut pas accomplir ces tâches avec la qualité et la rapidité requises.

Les interface avec les pays voisins ne sont pas claires et doivent également être prises en compte dans le réseau de transport CH.

Dans le cadre de la mensuration officielle, les axes routiers fondés sur la loi sur la géoinformation et ses dispositions d'application sont actuellement enregistrés et mises à jour par les cantons à grands frais. L'interaction future avec le réseau de transport CH n'est en aucun cas abordée dans le projet de loi.

Il existe actuellement divers fournisseurs commerciaux qui mettent à jour avec une haute qualité de réseaux de transport routables à l'échelle internationale et il y a également avec Open Street Map un fournisseur non commercial. Il manque l'étude de ces offres existantes et de coopération à cet égard dans le rapport. Il n'est pas clair dans quelle mesure le réseau de transport CH crée de la valeur ajoutée supplémentaire. Ces offres sont suffisantes pour de nombreuses applications. De quels services le réseau des transport CH a-t-il besoin et pour quelles raisons?

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous sommes d'accord que le système de référence se limite à un système de référence « spatial ».

L'utilisation du système de référence « spatial » pour d'autres données doit être facultative.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Voir aussi les commentaires sur la question 11.

On ne sait toujours pas qui définit le contenu du réseau des transports CH et comment les processus de suivi sont réglementés. Avec l'affirmation selon laquelle l'opération est effectuée par swisstopo, ces tâches n'ont pas encore été réglementées. C'est également trop flou au niveau législatif.

Le rapport mentionne sous 4.1.3.2.1 « En matière de géodonnées, les cantons doivent mettre à disposition du Réseau des transports CH les géodonnées dont ils disposent déjà sur leurs réseaux de transport, par analogie à la loi fédérale sur les voies cyclables. En outre, les cantons, les communes et les villes devraient décrire publiquement leurs jeux de données et leurs interfaces sur la plate-forme d'interopérabilité ».

Cette livraison non contraignante est contraire à l'art. 8 avec une obligation de livraison prévue et à juste titre. Une référence à l'ordonnance sur la géoinformation au lieu de la loi sur les voies cyclables semble plus logique. Les cantons, communes et villes enregistrent leurs métadonnées dans Geocat. Une description sur la plate-forme d'interopérabilité peut être supprimée ou résolue par automatisation de transfert depuis Geocat.

Les géodonnées de base sur les voies de circulation visées à l'article 8, alinéa 3, n'existent pas encore pour les cantons et les communes. Ceux-ci doivent d'abord être saisies et harmonisées, le projet ne fait aucune déclaration à ce sujet. Les axes routiers existants de la mensuration officielle ne satisfont pas au Réseau des transports CH.

L'article 8, alinéa 5 dispose que le Conseil fédéral réglemente, entre autres, « la souveraineté des données » du Réseau des transports CH. Il convient de noter que la souveraineté des géodonnées de base est réglementée par la Loi fédérale sur la géoinformation et ne peut être contournée. Le même problème existe avec l'article 8, alinéa 6 concernant les exigences relatives aux données géographiques à fournir.

Selon le rapport expliqué (chapitre 4.1.7, Réseau de transport CH dans MODIG), la nouvelle loi fédérale réglemente la coopération avec les cantons et les communes. Cette phrase ne reflète pas ou que très partiellement les faits de la LIDMo.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous sommes d'accord sur le principe. Toutefois, le caractère volontaire n'a de sens que pour les données supplémentaires facultatives. Cela n'est pas possible pour les données de base qui devraient être obligatoirement fournies.

Nous attirons également l'attention sur le fait que le principe du volontariat ne peut pas être respecté en raison des dispositions légales déjà existantes. Par conséquent, le principe d'égalité de traitement ou de non-discrimination ne serait pas non plus respecté, notamment parce que les TP doivent accorder à des tiers l'accès à leur propre système de distribution.

Une réglementation devrait être conçue de manière à ne pas désavantager les entreprises de TP sur le plan de la concurrence. Étant donné que les TP ne peuvent pas empêcher de facto le raccordement au MODI en raison de l'obligation imminente d'ouvrir leur infrastructure de distribution, la participation devrait impérativement être obligatoire pour les entreprises privées proposant des offres de mobilité dans les domaines de l'intermédiation de la mobilité, des taxis, de la mobilité à la demande, de la location de voitures, du partage, ou autres (cf. législation en Allemagne).

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Pour garantir l'égalité de traitement de tous les fournisseurs, il faudrait obliger les fournisseurs privés à livrer des données.

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Données de base (celles-ci restent à définir, l'objectif au niveau législatif et le contenu au niveau du règlement)

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

-

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Dans le cas contraire, cela devrait être surveillé et des pénalités sont à prévoir en cas de non-conformité.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques :

Même si elle est fournie par la Confédération, nous estimons que l'exploitation de NADIM relève d'une tâche opérationnelle nécessitant un travail accru de coordination avec d'autres exploitants de plateformes, en particulier avec le bureau des tâches système d'information à la clientèle (TSSI) au sein des CFF. Il serait intéressant d'étudier les synergies possibles avec les structures existantes. Les charges de personnel de la CDM pourraient ainsi être potentiellement réduites.

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous nous attendions à cet équilibre ou à cette discussion des variantes dans le cadre de la préparation de la proposition et dans le cadre du rapport explicatif. Nous aimerions voir une analyse clarifiant la forme organisationnelle et juridique. L'option d'une intégration de ces compétences et tâches dans l'administration fédérale existante ou l'option de la valorisation des synergies avec d'autres exploitants de plateformes devraient, par exemple, être présentées de façon claire et transparente dans le rapport explicatif.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques :

voir question 15

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Il n'est pas clair dans quelle mesure la livraison volontaire de données s'inscrit dans ces exigences. Ici aussi, il faudrait faire une distinction entre les données de base et les données supplémentaires.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques :

voir question 15.

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Toutefois, la distinction entre les rôles des utilisateurs de données et l'importateur de données n'est pas claire. Seuls les utilisateurs de données peuvent être exclus. Les fournisseurs de données ne peuvent pas être exclus. Les deux rôles ne doivent pas être mélangés.

Les entreprises de transport concessionnaires et les communautés ne doivent en aucun cas se voir refuser l'accès si elles ne sont pas en mesure de fournir les données de base définies dans la mesure requise.

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

L'échange de données personnelles à des fins de réservation et de paiement décrit au ch. 4.1.8.6.3 serait particulièrement exigeant et coûteux du point de vue de la protection des données. Pour cette raison également, il ne serait pas opportun que ces fonctions soient exécutées par l'exploitant de la MODI de manière redondante par rapport aux différents prestataires de mobilité.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

En tant qu'intermédiaire de données, l'exploitant du MODI a une part de responsabilité.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Voir question 14. La participation à NADIM devrait être obligatoire pour tous les fournisseurs de services de mobilité. Par ailleurs, il n'est pas possible de répondre à la question sans savoir quelle serait l'ampleur de la charge de connexion pour les différents prestataires de mobilité.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisées des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

En principe, oui.

Cependant, cette approche n'apparaît pas clairement dans le projet et l'interaction entre la coordination centrale et la souveraineté décentralisée des données reste vague.

Au contraire, avec les moyens utilisés pour la coordination centrale, la coordination centrale semble devenir plus qu'une simple coordination. Les souverainetés des données

s'estompent avec les inévitables étapes de traitement des données dans le CDM et le MODI.

Sans exigences contraignantes en matière d'harmonisation, cela ne fonctionnera pas (normalisation).

Ces aspects doivent être encore mieux travaillés dans le projet.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Plus encore qu'avec les données NADIM, nous considérons qu'il est nécessaire pour un Réseau des transport CH de rendre la participation obligatoire si elle est effectivement jugée nécessaire. Un Réseau de transport CH composé plus ou moins aléatoirement ne nous semble pas utile.

Le système de référence nécessaire ne peut être créé qu'avec une obligation de livraison.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Indispensable.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

Harmonisation et mise à jour des données peu claires

Sans un travail d'harmonisation fastidieux, il sera difficile de fournir des données uniformes pouvant être utilisées dans toute la Suisse. Des données à jour, notamment pour le Réseau des transport CH et les conditions d'exploitation des tronçons de la mobilité, ne peuvent être fournies que dans le cadre d'une interaction optimale entre les communes, les cantons et la Confédération. Toutefois, les géodonnées requises pour le Réseau des transport CH ne sont pas encore d'une qualité suffisante dans les cantons et les communes. Elles doivent d'abord être saisies et adaptées. Leur mise à jour doit être réglementée. Sur le plan organisationnel et en termes de ressources, il s'agit d'une tâche majeure. Surtout si le Réseau des transport CH doit devenir un système de référence (compte tenu de la forte dynamique du changement, par exemple le changement de praticabilité d'une route doit être rapidement introduit et transmis).

Cet aspect n'est pas suffisamment pris en compte dans le document mis en consultation.

Utilisation sans conditions et sans soutien financier - Open Data

Un soutien financier aux utilisateurs n'a pas de sens. Soit la connexion est utile en soi, soit elle n'est pas nécessaire. Avec le cofinancement, de fausses incitations sont mises en place. Les modèles de financement avec frais d'utilisation doivent être évités. Si c'est le cas, il faudrait alors un soutien financier aux fournisseurs de données, notamment pour la connexion des systèmes pour la livraison de données et la mise à jour et l'harmonisation

des données. Le cas échéant, les entreprises de transports publics ne devraient pas être discriminées par rapport aux prestataires privés.

Le Gouvernement neuchâtelois est d'avis que si ces dépenses sont financées par des recettes fiscales, les résultats (données et services) doivent être mis à disposition dans leur intégralité sous forme d'open data – bien sûr sous réserve de restrictions factuelles ou liées à la protection des données.

Organisation

La définition, la mise en place et l'exploitation des infrastructures peuvent être une compétence fédérale. Mais, nous sommes d'avis qu'une certaine marge de manœuvre devrait être laissée aux fournisseurs et aux intermédiaires de mobilité. Au minimum, les cantons et les communes devraient être impliqués suffisamment tôt et de façon adéquate aux réflexions de la Confédération concernant le développement ou l'adaptation de la MODI. Le Gouvernement neuchâtelois regrette que des variantes au centre de données de mobilité (CDM) ne soient pas suffisamment détaillées. Il n'est ainsi pas possible de comprendre dans quelle mesure et sur quelle base le CDM serait la bonne option à mettre en œuvre.

Pas de services commerciaux du CDM

Le Gouvernement neuchâtelois considère qu'il n'est pas nécessaire que des services commerciaux soient fournis dans le cadre du CDM). Avec une approche d'open data complète, les services commerciaux peuvent être fournis par le secteur privé en fonction du marché.

Les services de conseil purs du CDM, sur la base d'un savoir-faire spécifique, devraient être couverts par le contrat de base légal.

Implications financières peu claires pour les cantons et les communes

Les implications financières pour l'obligation de fournir des données par les cantons sont floues et sous-développées. Le rapport de ressources nécessaires du côté fédéral par rapport aux ressources supplémentaires des cantons et des communes (pour assurer un travail important de collecte, d'harmonisation et de mise à jour des données) n'est pas compréhensible et semble insuffisamment clarifiée. Sur la base du rapport et du modèle de données encore peu clair, les cantons ne peuvent pas estimer les tâches et les efforts qui seront nécessaires. Le rapport est trop centré sur le point de vue du Gouvernement fédéral et ne considère pas assez que la mise en œuvre de ce projet touche tous les niveaux institutionnels, ainsi que les organismes de droit public et les entreprises privées.

Coordination au-delà des frontières nationales

La mobilité ne s'arrête pas aux frontières nationales. Il y a un manque d'informations sur l'intégration dans un réseau de mobilité transfrontalier. Surtout dans les régions frontalières urbaines, l'approche d'un Réseau des transport CH, qui n'est pas relié à la zone environnante, n'est pas suffisante.

Cela réduit donc l'incitation à la livraison et à l'utilisation du MODI et favorise l'utilisation d'autres ensembles de données.

Évaluation des avantages et des risques requis

Les avantages quantifiables du projet ainsi que les risques ou les conséquences de la non-mise en œuvre de la procédure ne sont pas suffisamment présentés dans le document mis en consultation. Existe-t-il également des contre-stratégies possibles ? Les considérations relatives à l'impact rassemblées dans le rapport sous 1.1.2 sont trop vagues.

Expériences et synergies Prise en compte de l'infrastructure nationale de données géographiques

La mise en place et la maintenance d'une infrastructure de mobilité avec un Réseau des transport CH polyvalent et un NADIM performant et à jour est une tâche complexe. Dans

le cadre de la livraison coordonnée de géodonnées de base par les cantons (exigés par la Loi fédérale sur la géoinformation) et du développement de l'infrastructure nationale de données géographique, des expériences importantes et des « Best practice » ont pu être acquises dans le domaine de la géoinformation à tous les niveaux institutionnels. Celles-ci devraient être prises en compte lors du traitement ultérieur et les synergies entre les infrastructures de données devraient être exploitées. Il faut de plus distinguer l'infrastructure fédérale de géodonnées (IFDG) – comme dans le rapport explicatif Ch. 4.1.12.1 – et l'infrastructure nationale de données géographiques (INDG).



CH-6061 Sarnen, Postfach, Staatskanzlei

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommu-
nikation (UVEK)

Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4283
Unser Zeichen:

Sarnen, 17. Mai 2022

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf eines neuen Gesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) danken wir Ihnen.

Im Grundsatz schliesst sich der Kanton Obwalden der Stellungnahme von BPUK und KÖV inklusive deren Beantwortung des Fragebogens an. Nachfolgend wird auf einige zentrale Punkte der Vorlage eingegangen.

Mit der Schaffung einer verkehrsträgerübergreifenden und staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur werden wichtige Grundlagen zur effizienten Nutzung der physischen Infrastrukturen und neue digitale Angebote in der Mobilität bereitgestellt. Der Kanton sieht darin Chancen zur Entwicklung neuer Mobilitätsangebote (wie Rufbus oder Sammeltaxi) dort, wo der öffentliche Verkehr seine Stärken nicht ausspielen kann. Dies ist im Hinblick auf neue, effiziente und attraktive Mobilitätsangebote eine Chance für weniger zentral gelegene Gebiete, insbesondere in Randstunden.

Unklarer Aufwand für den Kanton

Während der mögliche Nutzen für den Kanton in der Vorlage klar erkennbar sind, bleibt der zu erwartende Aufwand für die Erhebung, Aufbereitung und Bereitstellung von Mobilitätsdaten für den Kanton schwierig abzuschätzen. Zwar führt der Bund im erläuternden Bericht (s. Kapitel 4.1.3.2.1) aus, dass das Gesetz keine neuen, über das heutige Mass hinausgehenden Pflichten für Dateninhaber zur Nutzung der MODI und Bereitstellung der Daten zuhanden der MODI vorsieht. Erhebung, Aufbereitung und Übermittlung von Daten sind jedoch in jedem Fall mit Aufwand verbunden. Um eine eigene Abschätzung vornehmen zu können, müssten im Minimum die angestrebten Kerndaten sowie die notwendige Qualität bekannt sein. Der Umfang des Sets an Kerndaten ist in jedem Fall so festzulegen, dass den Kantonen im Vergleich zu heute keine übermässigen Aufwände entstehen.

Finanzierung der MODI

Die Finanzierung der MODI ist für die ersten zehn Jahre durch den Bund vorgesehen. Dadurch wird garantiert, dass der Aufbau, der Betrieb und die ersten Weiterentwicklungen sichergestellt sind und in einer ersten Betriebsphase ein kostenfreier Zugang ermöglicht wird. Damit wird ein niederschwelliger Zugang für alle Interessenten geschaffen. Zukünftige Gebühren müssen für Nutzer verträglich sein, um keine Zugangshürden zu schaffen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass kleine, finanziell schwächere Nutzer wie Start-ups keinen Zugang erhalten und so Innovation verhindert wird. Fraglich ist, ob sich die MODI angesichts der gewählten Organisationsform und Grösse tatsächlich langfristig über Nutzerbeiträge finanzieren kann.

Anforderungen an die MODI

Die gewählten Grundsätze zum Betrieb der MODI (Offenheit, Freiwilligkeit, Gleichbehandlung, keine Gewinnorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz, Flexibilität) sind wichtig und richtig gewählt. Wenn Daten auf freiwilliger Basis über die MODI bereitgestellt werden sollen, besteht die Herausforderung gegenüber Dritten darin, die Anreize für Datenlieferungen so auszugestalten, dass private Unternehmen auch freiwillig Daten liefern. Sollte sich diese Freiwilligkeit für die Datenlieferung als nicht zielführend erweisen, sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Verpflichtung für private Unternehmen geprüft werden. Öffentlich konzessionierte sowie subventionierte Mobilitätsanbieter sind bereits von Beginn an zu verpflichten, die notwendigen Daten zu liefern. Diese Datenlieferung darf aber nicht als zusätzlich abgeltungspflichtige Leistung geltend gemacht werden.

Nationale Datenvernetzungs-Infrastruktur Mobilität – NADIM

Der Kanton Obwalden begrüsst, dass mit der NADIM Mobilitätsdaten und deren Nutzerinnen und Nutzer (Mobilitätsanbieter, App-Entwickler, öffentliche Hand etc.) besser vernetzt werden. Die Verankerung der nötigen Sets an Kerndaten durch den Bundesrat wird jedoch als nicht stufengerecht erachtet. Es genügt, wenn die Betreiberin der NADIM – unter Einbezug der relevanten Akteure – die nötigen Sets an Kerndaten je Datenlieferant festlegt.

Verkehrsnetz CH

Als Basis für eine gute funktionierende NADIM ist das Verkehrsnetz CH von grundlegender Bedeutung. Beim Bundesamt für Landestopographie ist das Verkehrsnetz CH organisatorisch richtig angegliedert. Wichtig ist, dass nicht nur Daten zu den Verkehrswegen der öffentlichen Hand, sondern auch weitere Daten zu Verkehrswegen anderer Mobilitätsakteure wie Private verpflichtend zur Verfügung gestellt werden.

Mobilitätsdatenanstalt – MDA

Die Gründung einer neuen Bundesanstalt zum Aufbau, Betrieb und Weiterentwicklung der NADIM ist aufgrund der hohen Relevanz von Daten für eine nachhaltige Mobilität stufengerecht. Eine Auslagerung der MDA in eine privatrechtliche Gesellschaftsform ist nicht zielführend, da es sich vorliegend um eine dauerhafte Staatsaufgabe handeln soll. Prüfwert scheint jedoch, ob bestehende Bundesämter oder Bundesanstalten um diese Aufgabe erweitert werden können.

Datenschutz

Die Datenlieferanten müssen den Schutz der Personendaten ihrer Endkundinnen und -kunden sicherstellen. Die Personendaten für Vertrieb, Bezahlung, Buchung und Bewegungsdaten dürfen in keinem Fall zur Deckung gebracht werden können. Mit bearbeiteten Personendaten ist äusserst sorgfältig umzugehen. Dafür wird zu Beginn und danach auch fortwährend eine gross angelegte Sensibilisierungskampagne notwendig sein.

Die Bearbeitung von Personendaten im Rahmen der MODI dürfen nur dann erfolgen, wenn und wo dafür entsprechende (ausreichende) gesetzliche Grundlagen bestehen oder die Betroffenen nach einer vorgängigen Abklärung freiwillig eingewilligt haben. Die Datensicherheit ist – wie bei allen Personendatenbearbeitungen – vollumfänglich zu gewährleisten. Dafür müssen Personendaten durch angemessene technische und organisatorische Massnahmen gegen unbeabsichtigtes und unbefugtes Bearbeiten, Schaden und Verlust geschützt werden. Weiter dürfen nur die dafür notwendigen Personendaten bearbeitet werden. Es dürfen keine Personendaten auf Vorrat bearbeitet werden (um diese beispielsweise zu einem späteren Zeitpunkt für einen anderen Zweck verwenden zu können). Zudem ist die Löschung der einmal bearbeiteten Personendaten klar zu regeln. Schliesslich stellt sich die Frage der Kompatibilität mit der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO).

Insgesamt werden im Rahmen der MODI sehr viele Personendaten für die Optimierung der Mobilität bearbeitet werden müssen und dadurch wohl etliche Profilings erstellt. Bei diesen gilt es sehr genau hinzuschauen, so dass Missbräuche dieser Daten präventiv verhindert werden können, indem beispielsweise nur sehr restriktiv Zugriffsrechte auf die erhobenen Daten vergeben werden. Zudem sollen die berechtigten Mitarbeitenden umfassend sowie kontinuierlich wiederkehrend geschult werden.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Daniel Wyler
Landammann



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin

T +41 52 632 73 67
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Bundesamt für Verkehr

per E-Mail (Fragebogen als docx-
Datei) an
monika.zosso@bav.admin.ch

Schaffhausen, 3. Mai 2022

Vernehmlassung «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)»

Sehr geehrte Damen und Herren
Sehr geehrte Frau Zosso

Besten Dank für die Einladung zur Stellungnahme vom 3. Februar 2022 zum obgenannten Geschäft. Gerne stellen wir Ihnen in der Beilage den ausgefüllten Fragebogen zu.

Anmerken möchten wir ferner, dass sich der Kanton Schaffhausen als Standort für den Sitz einer neuen Bundesanstalt eignen würde.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
DER DEPARTEMENTSVORSTEHER



Martin Kessler, Regierungsrat

Beilage:

- Fragebogen MODIG

Kopie an:

- Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr



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
<p>Absender:</p> <p>Kanton Schaffhausen; hauptsächlich bearbeitet durch Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, René Meyer</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

keine 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:

Mobilitätsdaten müssen auch in grenzüberschreitenden Räumen zur Verfügung stehen.

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:

Trotz dem Begriff der «staatlichen» Mobilitätsdateninfrastruktur erwarten wir als Grenzkanton, dass die europäische Vernetzung und Integration ebenfalls vorangetrieben wird.

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:

Hierbei müssen die Bedürfnisse der Nutzenden absolut im Zentrum stehen.

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:

Ja mit folgenden zwei Anmerkungen:

1. Die Frage impliziert, dass nur bereits vorhandene Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Neue, innovative Ansätze könnten dadurch verhindert werden, was es auf jeden Fall zu verhindern gilt. Im Gegenteil: Wir erwarten von MODI auch, dass es neuen Angeboten den Markteintritt erleichtert, da nur noch eine statt wie bisher mehrere Schnittstellen bedient werden müssen. Der Begriff «bestehende Angebote» darf sich nicht auf wenig effektive Angebote beziehen. Kein Strukturverlust von öV-Angeboten.
2. In ganz Europa laufen momentan Bemühungen zur Verbesserung des Austausches von Mobilitätsdaten. Die Aufgabenstellung ist überall dieselbe und auch die angedachten Lösungen sind ähnlich. Wir regen an, zu prüfen, ob eine im Ausland aufgebaute und bewährte Infrastruktur allenfalls «geklont» und angepasst werden kann. Damit könnte auf den Aufbau von Grund auf verzichtet werden.

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:

keine Bemerkungen

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 damit einverstanden, möchten aber Folgendes anmerken: Die veranschlagten Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI sind sehr hoch. Das führt langfristig auch zu hohen Nutzerbeiträgen. Wir bezweifeln, dass die Nutzer dazu bereit sind, die hohen Beiträge zu entrichten. Das führt dazu, dass sich die Entwicklung von alternativen Plattformen lohnt. Zudem könnten einzelne Akteure das Angebot auch gar nicht nutzen. Wir regen daher an, die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI deutlich zu reduzieren.

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:

keine 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:

keine 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:

Das Festlegen von detaillierten Vorgaben durch den Bundesrat erscheint uns nicht stufengerecht. Der Bundesrat kennt die Bedürfnisse der Kunden und die technischen Entwicklungen zu wenig. Um Innovationen zu ermöglichen und die Prozesse möglichst schlank und rasch zu halten schlagen wir vor, dass der Bundesrat grundsätzliche Ziele vorgibt und die detaillierten Vorgaben durch den Betreiber der NADIM erfolgen.

- 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:

Es ist unklar, was mit Daten von privaten Anbietern passiert, die den Datenverkauf bisher als Geschäftsmodell hatten. Wenn diese öffentlich sind, werden sie evtl. nicht ins System eingegeben.

- 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:

keine 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:

[keine 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:

[keine 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:

[keine 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:

[Aus der Vorlage kommt nicht klar hervor, wie sichergestellt werden soll, dass private Daten zur Verfügung gestellt werden.](#)

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:

[keine Bemerkungen](#)

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:
[keine Bemerkungen](#)

- 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:
[keine Bemerkungen](#)

- 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:
[keine Bemerkungen](#)

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
[keine Bemerkungen](#)

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☒ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
[Aus der Vorlage kommt nicht klar hervor, was das alles umfasst und wie es vollzogen werden soll. Wir können die Frage daher nicht klar mit Ja oder Nein beantworten.](#)

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:
[Grundsätzlich ja. Zu möglichen Alternativen siehe die folgende Frage. Zur künftigen MDA haben wir zwei Bemerkungen:](#)

- Die MODI soll langfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden. Die Kosten der MODI werden insbesondere durch den angedachten hohen Personalbestand getrieben. Wir regen an, die Notwendigkeit des Ausbaus in diesem Ausmass zu überprüfen. Bei zu hohen Kosten erachten wir es nicht als realistisch, dass die MODI langfristig vollständig durch Nutzerbeiträge finanziert werden kann.
- Der Kanton Schaffhausen könnte sich allenfalls als Sitz für diese neue Bundesanstalt eignen

- 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:

Wir können es zu wenig abschätzen, ob eine Anstalt des Bundes genügend flexibel und frei agieren kann. Letztlich müssen Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten innert nützlicher Frist aufgenommen und umgesetzt werden. Allenfalls könnte die bestehende Genossenschaft openmobility weiter gestärkt werden und so auf den Aufbau der MDA verzichtet werden.

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 Auswahl erscheint für den Start zweckmässig. In der weiteren Entwicklung sollten auch Kombinationen von Personen- und Warenverkehr angeschlossen werden können, beispielsweise in der Citylogistik oder im ländlichen Raum.

- 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. Entscheidend ist dabei der zweckmässige Einbezug der betroffenen Akteure.

- 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:

keine 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:

keine 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:

keine 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:

Mit Blick auf grenzüberschreitende Verbindungen erscheint uns wichtig, dass die Vorgaben auch den europäischen Gesetzen genügen und ein Austausch der Daten nicht verunmöglicht wird.

- 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:

Für personalisierte Angebote ist eine Anonymisierung der Daten wahrscheinlich 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:

keine Bemerkungen

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:

Als Grenzkanton sind wir darauf angewiesen, dass die sich im Aufbau befindlichen Strukturen auch grenzüberschreitend funktionieren

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:

keine Bemerkungen

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:

keine Bemerkungen

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Für den Erfolg von MODI und die Akzeptanz der MDA wird es entscheidend sein, mit welchen Vertretern die Räte und Gremien besetzt werden. Wir sehen es kritisch, wenn im Vordergrund steht, dass die grossen Bahn- und Busunternehmen ausreichend vertreten sind. Erfolgsversprechender erscheint uns, wenn innovative und kompetente Personen aus verschiedenen Bereichen der Mobilität gewonnen werden können.



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
konsultationen@bav.admin.ch

Schwyz, 26. April 2022

Vernehmlassung Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kantonsregierungen die Unterlagen zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) zur Vernehmlassung bis 3. Mai 2022 unterbreitet.

Der Regierungsrat begrüsst die Bestrebungen des UVEK, eine gesetzliche Grundlage für eine Mobilitätsdateninfrastruktur zu schaffen. Seine weiteren Bemerkungen zur Vorlage ergeben sich aus der Beantwortung des beiliegenden Fragebogens

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen.

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



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
<p>Absender:</p> <p>Kanton Schwyz Regierungsrat des Kantons Schwyz Postfach 1260 6431 Schwyz</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Der Kanton Schwyz begrüsst das Vorhaben des Bundes, eine digitale Infrastruktur bzw. Plattform für einen niederschweligen Datenaustausch von Mobilitätsdaten zu errichten und zu betreiben. Er unterstützt die Absichten des Bundes, die bestehende Infrastruktur effizienter zu nutzen und auszulasten.

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:

Der Kanton Schwyz teilt die Ansicht, dass die Daten der verschiedenen Verkehrsträger und mobilitätsnahen Dienstleister bzw. Anbieter sowie der dazugehörigen Infrastruktur, im Sinne eines koordinierten Verkehrsmanagements, künftig standardmässig als «Life-Daten» oder Datensätze verfügbar sein sollen.

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:

Daten zum Mobilitätsverhalten enthalten in der Regel sehr viele Personendaten, welche zur angestrebten Optimierung der Mobilität bearbeitet und dadurch wohl auch Profilings erstellt werden müssen. Deshalb ist es wichtig, dass der Lead der MODI beim Bund und nicht bei einem privaten Betreiber liegt.

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 koordiniert die nationale und internationale Verkehrspolitik und erarbeitet die künftigen Mobilitätsstrategien. Als oberste Planungs- und Aufsichtsbehörde verfügt der Bund über die Gesamtsicht, das erforderliche Know-how und die nötigen Ressourcen, um diese Aufgabe zu übernehmen.

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:

Der Bund muss als künftiger Betreiber zwingend die Rahmenbedingungen, Anforderungen und Standards der Mobilitätsdaten festlegen. Die künftige Bundesanstalt soll zudem als Aufsichtsbehörde die Mobilitätsdaten periodisch auf ihre Qualität prüfen. Zudem stellt sie sicher, dass die Bearbeitung der Daten, insbesondere Personendaten, entsprechend der gesetzlichen Grundlagen erfolgt und dabei die Datensicherheit und Verhältnismässigkeit gewahrt werden.

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:

-/-

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:

Der Zugang zu den Mobilitätsdaten soll für alle möglich sein. Sofern die Daten nur gegen Beiträge erhältlich sind, werden finanzstarke Unternehmen und Dienstleister bevorzugt. Die Entwicklungen von Mobilitäts-Apps und neuen Mobilitätsformen erfolgen oft durch Start-ups oder Quereinsteiger. Diese verfügen in der Regel nur über beschränkte finanzielle Ressourcen.

Mit dem Grundsatz der Freiwilligkeit soll auch der kostenfreie Zugang für die Datenlieferanten einhergehen. Es ist davon auszugehen, dass den Kantonen, Städten, Gemeinden und Verkehrsbetreibern die Kosten für den Aufwand durch die Bearbeitung und Bereitstellung der Mobilitätsdaten vom Bund nicht entschädigt werden. Umgekehrt sollen von diesen, auch nach Ablauf der vorgesehenen Frist von 10 Jahren, keine zusätzlichen Nutzerbeiträge 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 zunehmende Digitalisierung leistet einen wichtigen Beitrag für ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement und wirkungsvolle Mobilitätsstrategien. Kantonen, Städten und Gemeinden fehlen die Ressourcen oder das Know-how, um die geeigneten Instrumente und Angebote zu entwickeln. Bei der Nutzung von Personendaten durch Dritte ist jedoch zurückhaltend und mit der nötigen Sorgfalt vorzugehen. Bei der Verwendung von Personendaten ist jeweils der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu beachten und der Datensicherheit daher besonders hohe Aufmerksamkeit zu schenken. Dabei sind die technischen und organisatorischen Massnahmen zu treffen, damit die Daten vor unbefugtem Bearbeiten, Schaden und Verlust geschützt werden.

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:

Der Betreiber hat die Mindestanforderungen der Datensätze zu definieren. Somit können Anfragen von Datenbezügern und aufwendige Auskünfte der Datenlieferanten an die Datenbezüger verhindert oder zumindest stark reduziert 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:

Die Absicht des Bundes, im Sinne von Qualitätsstandards und der Qualitätssicherung Kerndaten inkl. den entsprechenden Vorgaben zu definieren, wird begrüsst. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der Kanton Schwyz zu den aufgeführten Datentypen «Kerndaten Mobilitätsanbieter» und «Kerndaten Strassenverkehr/Langsamverkehr» über keine Daten verfügt und auch nicht plant, diese Daten und Informationen zu erheben oder zu erfassen. Die Erhebung, Bearbeitung und Pflege dieser Daten ist mit einem grossen personellen Aufwand und hohen Kosten verbunden. Sofern die Kerndaten von MODI als «Pflichtdatensätze» definiert werden, muss sich der Bund am zusätzlichen Aufwand der Datenherren finanziell beteiligen.

- 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:

Im Grundsatz einverstanden. Nach dem Prinzip der Freiwilligkeit sollen die Datenherren jedoch bestimmen können, welche Daten sie auf NADIM zugänglich machen wollen.

- 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:

Der Zeitraum scheint mit zwei Jahren sehr knapp bemessen zu sein.

- 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:

Die Anschubfinanzierung des Bundes wirkt sich mit Sicherheit positiv auf die Bereitschaft aus, die Plattform zu nutzen. Mit konkreten Projekten können zudem die Bekanntheit und somit auch die Akzeptanz und der Nutzen der Plattform gesteigert werden.

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:

Die swisstopo soll für den Aufbau und Betrieb des Verkehrsnetz CH einen wesentlichen Teil der Leistungen an die Privatwirtschaft vergeben.

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:

-/-

- 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:

Dieser Grundsatz soll auch für Kantone, Städte und Gemeinden gelten (siehe Ausführungen zu Kerndaten).

- 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:

-/-

- 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:

-/-

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:

Keine weiteren Aufgaben.

- 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:

Die Akteure sind rechtzeitig zu informieren. Es wird die Einsetzung einer Begleitgruppe angeregt, welche die Interessen der Kantone, Städte und Gemeinden und der wichtigsten Mobilitätsanbieter vertritt. Die Regulierung und Standardisierung der Daten darf jedoch nicht dazu führen, dass die Datenlieferanten in ihrer eigenen Entwicklung eingeschränkt 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:

Der Support und die Kontrolle sind durch den Betreiber zu gewährleisten.

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:

Sofern solche Beratungen für den Betrieb nötig sind, spricht nichts gegen diese Dienstleistung. Aufgrund der Komplexität der Aufgaben scheint jedoch eine Konzentration auf die Kernaufgaben angezeigt.

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:

Der Aufbau und Betrieb hat in Koordination mit dem Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten zu erfolgen.

- 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:

Die MDA hat die nötigen Richtlinien und Vorgaben auszuarbeiten. Die auf der NADIM bereitgestellten Datensätze sind periodisch bezüglich der Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen zum Schutz der Personendaten zu prüfen.

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:

Die Bekanntheit der NADIM kann mit Pilotprojekten und konkreten Anwendungsbeispielen gefördert werden. Wenn potentielle Datenlieferanten einen allfälligen direkten Nutzen ableiten können, steigen die Akzeptanz und die Bereitschaft, Daten zur Verfügung zu stellen.

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:

Entscheidend für den Erfolg ist eine zeitgerechte und laufende Kommunikation. Die Datenlieferanten müssen frühzeitig informiert werden, damit die Daten in der erforderlichen Form und Qualität geliefert werden können.

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:

Sofern vom Grundsatz der Freiwilligkeit abgewichen wird und die Datenlieferanten verpflichtet werden, die Kerndatensätze an NADIM zu liefern, muss sich der Bund an den Kosten für die Erhebung und Bearbeitung der Daten beteiligen.

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:

-/-

Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 43
bd.so.ch

Sandra Kolly
Regierungsrätin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

26. April 2022


Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Kantons Solothurn danke ich Ihnen für Ihr Schreiben vom 2. Februar 2022 und die Möglichkeit, zum neuen Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung zu nehmen.

Beigelegt finden Sie den aus Sicht des Kantons Solothurn ausgefüllten Fragebogen mit Bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Hinweise und Anregungen.

Freundliche Grüsse



Sandra Kolly
Regierungsrätin

Kopie an: - Bau- und Justizdepartement
- Amt für Verkehr und Tiefbau (GEKO 854)
- Staatskanzlei
- Geschäftsführer BPUK/KöV: markus.sieber@bpuk.ch

Beilagen: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage MODIG



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: Bau- und Justizdepartement, Kanton Solothurn	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

Der Nutzen dürfte bei Dritten noch grösser sein.

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:

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:

Wir sehen Probleme insbesondere im Verkehrsmanagement (Steuerung/Lenkung) lokal. Bestehende und bewährte Konzepte sind hier nicht ohne Rücksprache zu unterwandern.

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:

Nicht ohne Vernehmlassung der Kantone.

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:

Infrastruktur ist eine staatliche Aufgabe.

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:

Das Minimum ist mit Augenmass zu definieren!

- 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:
Siehe Frage 6.

- 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:

- 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:
Unklar ist der Umfang dieser Kerndaten. Wir verstehen darunter z.B. Verkehrsdaten. Hier sehen wir die Gefahr einer «Erpressung», die kontraproduktiv werden kann (vgl. auch Bemerkungen zur Freiwilligkeit unter Zf. 14 weiter unten).

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:

1. Zwei Jahre scheint wenig zu sein. Gilt diese Frist ab dem rechtskräftigen Beschluss, ab dem Inkrafttreten des Gesetzes oder aber der operativen Einführung von NADIM?
2. Wie wird die finanzielle Leistungsfähigkeit bemessen?
3. Wer legt den Nutzen der Daten fest, und wie wird er quantifiziert?

- 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:

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:

Auch wenn es sich «nur» um generelle Anforderungen bzw. Grundsätze handelt, so sind diese Begriffe doch alle relativ unbestimmt und auslegungsbedürftig. So ist das schwierig zu steuern und kann Entwicklungen hervorbringen, die sich z.Zt. nicht abschätzen lassen.

- 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 Freiwilligkeit muss unter allen Umständen gegeben sein und darf auch nicht mit «Unterzügen» ausgehebelt 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:

Grundsätzlich wollen wir aus Sicht Kanton die verfügbaren Daten liefern, müssen aber zuerst wissen, dass wir dies in der geforderten Form überhaupt können.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Siehe oben.

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:

Nicht ohne Not neue Anstalten aufbauen.

- 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:

Lieber ein bestehendes Bundesamt.

Der Anschluss an (direkt(er) steuerbare) bestehende Strukturen wird bevorzugt.

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:

Ein Vorbehalt gilt eher der neuen Anstalt als den Aufgaben, vgl. auch unten.

- 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:

Jemand muss die Aufgabe haben, aber nicht zwingend und alleine die MDA bzw. der Betreiber. Die Standardisierung ist eine Voraussetzung, aber der Weg ist zu definieren. «Deren Einhaltung überprüfen» sollte möglichst automatisch erfolgen können.

- 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:

Was ist unter «fachlichen Support» zu verstehen? Kann eine zentrale Institution solche fachlich-inhaltliche Fragen zu «fremden Daten» beantworten?

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:

Warum ist hier von Pflichten die Rede (vgl. Frage 14b zur Freiwilligkeit)? Unbestritten ist, dass bei Missbrauch Sanktionen ergriffen werden können/müssen.

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:
DSG muss dafür Gewähr leisten.

- 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:
Gemeinsame Aufgabe.

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:
Dies lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilen, sondern ist später zu überprüfen.

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:
Siehe oben, Frage 20.

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:

Im Prinzip «ja», die Pflicht lässt sich aber schlecht durchsetzen.

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Die aufgezeichnete MODI ist schwierig abzuschätzen, insbesondere hinsichtlich Aufwand, Nutzen, Kosten und personeller Ressourcen. Die Vorlage versucht den Aufbau und den Betrieb bereits umfassend zu regeln. Aus unserer Sicht sind noch sehr viele Fragen offen (z.B. auch bezüglich Terminen) und es zeigen sich einige Punkte, die Potential bieten für ein schwierig zu kontrollierendes (selbstinduziertes) Wachstum der Organisation. Es stellt sich daher die Grundsatzfrage, ob die Vorlage schon reif ist und sich nicht vielmehr ein etappiertes Vorgehen aufdrängt.



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

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

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 29. April 2022

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 laden Sie uns ein, zur Vorlage des neuen Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen im Grundsatz die Gesetzesvorlage für eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI). Heute fehlt mit Blick auf ein effizientes Gesamtmobilitätssystem eine verlässliche Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich, welche die technischen und organisatorischen Voraussetzungen schafft, um Bereitstellung und Austausch zuverlässiger Informationen zu allen Aspekten der Mobilität frei von kommerziellen Interessen zu gewährleisten.

Angesichts des anhaltenden Verkehrswachstums wird die effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur und der Transportmittel durch eine bessere Auslastung zunehmend wichtiger. Somit ist dem Datenfluss eine zentrale Rolle für ein effizienteres Verkehrssystem zwischen Infrastrukturbetreibern, öffentlichen Verkehrsunternehmen und privaten Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen sowie Kundinnen und Kunden beizumessen.

Wir hegen jedoch grosse Vorbehalte gegenüber der Schaffung einer weiteren neuen Bundesanstalt. Es ist fraglich, ob es für die vorgesehene Mobilitätsdateninfrastruktur tatsächlich eine neue Anstalt braucht oder ob der Aufbau und der Betrieb der NADIM nicht anderweitig erfolgen könnte. Beispielsweise könnten bestehende Bundesämter wie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) oder das Bundesamt für Landestopografie (Swisstopo) diese Aufgabe im Sinn eines Leistungsauftrags übernehmen. Es ist auch zu prüfen, ob dieses Vorhaben von einem Start-up-Unternehmen oder der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH) übernommen werden könnte. Allenfalls könnte auch die bestehende Genossenschaft «openmobility» weiter gestärkt werden. Dabei ist zu gewährleisten, dass der betreffende Auftragnehmer möglichst flexibel und frei agieren kann und ökonomisch selbständig ist. Schliesslich müssen Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten innert nützlicher Frist aufgenommen und umgesetzt werden. Grundsätzlich sollte in Erwägung gezogen werden, auf einen Aufbau der Mobilitätsdatenanstalt (MDA) zu verzichten und eine Prüfung anderer Institutionen für die Übernahme



dieser Aufgabe vorzusehen. Zumindest ist zu begründen, warum dieses Thema nicht über die genannten Institutionen abgewickelt werden kann.

Zudem sollte im Zusammenhang mit der angestrebten nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur ebenfalls die europäische Vernetzung und Integration vorangetrieben werden. Dies ist insbesondere für Grenzkantone von Bedeutung. Weiter ist zu prüfen, ob die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI reduziert werden könnten. Es ist zu bezweifeln, dass die Nutzerinnen und Nutzer nach dem anfänglich kostenfreien Zugang zur MODI langfristig dazu bereit sind, die hohen Gebühren zu entrichten. Da in ganz Europa momentan Bemühungen zur Verbesserung des Austausches von Mobilitätsdaten laufen, sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob eine bereits im Ausland aufgebaute und bewährte Mobilitätsdateninfrastruktur allenfalls kopiert und dem nationalen Bedarf entsprechend angepasst werden könnte. Somit könnten Ressourcen gespart werden. Für eine fruchtbare Mobilitätsdateninfrastruktur muss sichergestellt werden, dass genügend Daten zur Verfügung gestellt werden. So sollen die Daten nicht wie angedacht auf freiwilliger Basis über die MODI bereitgestellt, sondern für die öffentliche Hand als auch öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter Lieferpflichten eingeführt werden.


Weitere Bemerkungen können Sie dem beantworteten Fragebogen in der Beilage entnehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Marc Mächler
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Beilage:
Anhang

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
konsultationen@bav.admin.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
<p>Absender: Regierung des Kantons St.Gallen Regierungsgebäude 9001 St.Gallen T +41 58 229 74 44 info.sk@sg.ch</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Das Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur bildet die Grundlage für die Bereitstellung der Mobilitätsdateninfrastruktur durch den Bund. Diese wiederum ist Voraussetzung für eine Förderung der multimodalen Mobilität und eine effizientere Bewirtschaftung und Ausnutzung der bestehenden, physischen Verkehrsinfrastrukturen.

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:

Die Digitalisierung erlaubt bereits heute viele Verknüpfungen im Interesse eines möglichst reibungslosen Verkehrs. Daten und digitale Anwendungen sind damit schon heute essenziell für das Funktionieren des Verkehrssystems und unabdingbar für Nutzende und die öffentliche Hand. Mobilitätsdaten werden damit auch in Zukunft immer mehr zum zentralen Schlüssel für die Nutzung und das Management des Mobilitätssystems. So sind in diesem Zusammenhang die Daten nebst der Strassen- und der Schieneninfrastruktur als eine dritte systemrelevante Infrastruktur zu betrachten. Dabei ist es zentral, dass Mobilitätsdaten auch in grenzüberschreitenden Räumen, bspw. für die Ostschweiz, zur Verfügung stehen.

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:

Flächendeckende, aussagekräftige und qualitativ hochstehende Daten sind die zwingende Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Planung und Optimierung des Verkehrssystems, insbesondere für die staatlichen Aufgaben im Verkehrsmanagement und in der -modellierung. Eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur wäre ein massgebender Grundstein zur Erlangung dieser Datengrundlage. Für den Kanton St.Gallen als Grenzkanton ist nicht nur der nationale, sondern genauso der internationale bzw. der grenzüberschreitende Verkehr von Bedeutung. Daher stellen wir den Antrag, dass im Zusammenhang mit der Mobilitätsdateninfrastruktur die europäische Vernetzung und Integration ebenfalls vorangetrieben wird.

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:

Aufgrund der Komplexität der Thematik und dem geplanten Einbezug bzw. der Vernetzung von unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren ist es sinnvoll, dass der Bund in diesem Zusammenhang eine führende Rolle einnimmt. Die Bedürfnisse der Nutzenden müssen dabei aber stets im Zentrum stehen.

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:

Eine neutrale, staatlich bereitgestellte Dateninfrastruktur bietet beste Voraussetzungen für eine breit akzeptierte Nutzung und damit für ein effizientes Verkehrssystem.

Die Frage impliziert jedoch, dass nur bereits vorhandene Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Neue, innovative Ansätze könnten dadurch verhindert werden, was es zu verhindern gilt. MODI sollte den Markteintritt gegenüber neuen Angeboten erleichtern, da nur noch eine statt wie bisher mehrere Schnittstellen bedient werden müssen. Dabei ist von einem Strukturverlust von öV-Angeboten abzugehen.

In ganz Europa laufen momentan Bemühungen zur Verbesserung des Austausches von Mobilitätsdaten. Die Aufgabenstellung geht überall in dieselbe Richtung und auch die angedachten Lösungen sind ähnlich. Wir regen an zu prüfen, ob eine im Ausland aufgebaute und bewährte Mobilitätsdateninfrastruktur allenfalls kopiert und dem nationalen Bedarf entsprechend angepasst werden könnte. Damit könnte auf einen Aufbau der Mobilitätsdateninfrastruktur von Grund auf verzichtet werden.

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:

Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Eine hohe Flexibilität hinsichtlich möglicher Ergänzungen erscheint somit sinnvoll und zweckmässig. Die Abstimmung mit den Kantonen für diese Flexibilisierung ist im Art. 4 MODIG aufzunehmen.

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:

Es ist jedoch wichtig, für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang zu ermöglichen, um die Hürden für die Nutzung zu minimieren. Die im Entwurf enthaltene kostenfreie Nutzung mindestens in den ersten zehn Jahren erscheint angemessen. Die Option für eine spätere Gebührenfinanzierung sollte offengehalten werden.

Es ist jedoch anzumerken, dass die veranschlagten Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI sehr hoch sind. Dies führt langfristig auch zu hohen Nutzerbeiträgen. Wir bezweifeln, dass die Nutzerinnen und Nutzer dazu bereit sind, die hohen Beiträge zu

entrichten. Wir regen daher an, die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI deutlich zu reduzieren.

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:

Es ist jedoch zu bedenken, dass eine zu hohe Hürde bezüglich Bereitstellung von Daten auch Innovation und Entwicklung verhindern könnte.

- 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 Festlegen von detaillierten Vorgaben durch den Bundesrat erscheint uns nicht stufengerecht. Der Bundesrat kennt die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden sowie die technischen Entwicklungen zu wenig. Um Innovationen zu ermöglichen und die Prozesse möglichst schlank und rasch zu halten, schlagen wir vor, dass der Bundesrat grundsätzliche Ziele vorgibt und die detaillierten Vorgaben durch den Betreiber der NADIM erfolgen. Darüber hinaus ist die öffentliche Hand und damit auch die Kantone beim Festlegen der Vorgaben zweckmässig einzubeziehen.

- 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:

Es ist jedoch unklar, was mit Daten von privaten Anbietenden passiert, die den Datenverkauf bisher als Teil ihres Geschäftsmodells hatten. Wenn die Daten öffentlich einsehbar sind, verzichten einige Anbietende ev. darauf, sie in das System einzugeben. Dieser Aspekt sollte in diesem Zusammenhang berücksichtigt 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:

Zur Reduzierung der Eintrittshürden und als Attraktivitätssteigerung der Nutzung erscheint die Subventionierung als sinnvolles Mittel. Die breite Nutzung der NADIM ist eine wesentliche Voraussetzung für deren Erfolg und die Erzielung der gewünschten Wirkungen.

- 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:

Ein gemeinsames räumliches Referenzsystem ist zwingende Voraussetzung für eine effiziente Verknüpfung und Überlagerung verschiedener Fachnetze und Fachdaten und damit die Grundlage für die Abbildung, den Austausch und die Verknüpfung von Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsdaten.

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 diese Weise kann eine Grundlage geschaffen werden, die für den Austausch aller raumbezogenen Mobilitätsdaten der öffentlichen und privaten Akteurinnen und Akteure dient. Je vielfältiger die verfügbaren Fachdaten sind, umso grösser ist das Potenzial für mögliche (neue) Mobilitätsangebote und umso besser ist die Einschätzung des potentiellen Nutzens dieser. Aus der Vorlage kommt jedoch nicht klar hervor, wie sichergestellt wird, dass private Daten überhaupt zur Verfügung gestellt werden.

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:

Die Beauftragung von swisstopo ist sinnvoll, da der Betrieb von Verkehrsnetz Schweiz eng verzahnt ist mit verschiedenen Aktivitäten auf Bundesebene, z.B. mit der Nationalen Datenbewirtschaftung (NaDB) oder der Nationalen Geodaten-Infrastruktur (NGDI) etc., und somit einerseits Synergien genutzt, insbesondere aber eine hohe Qualität und Konformität dieser Aktivitäten sichergestellt werden kann.

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:

Im Allgemeinen sind wir mit diesen Grundsätzen einverstanden. Zum Grundsatz «Freiwilligkeit» verweisen wir allerdings auf die nachfolgenden Fragen.

- 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 abschliessende Beurteilung dieser Frage stellt sich als schwierig dar. Einerseits sollte für eine fruchtbare Mobilitätsdateninfrastruktur sichergestellt werden, dass genügend Daten zur Verfügung gestellt werden. Andererseits besteht auch ohne Lieferpflicht bereits ein starker Anreiz zur Datenlieferung, indem insbesondere Mobilitäts anbietende die Sichtbarkeit ihrer Angebote auf der immer wichtiger werdenden digitalen Ebene erhöhen können.

- 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:

Aus der Vorlage geht nicht klar hervor, was die Einlieferungspflicht alles umfasst und wie diese vollzogen werden soll. Daher kann die Frage nicht abschliessend mit Ja oder Nein beantwortet werden.

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:

Es sind grosse Vorbehalte gegenüber der Schaffung einer weiteren neuen Bundesanstalt zu hegen. Es stellt sich die Frage, ob eine Anstalt des Bundes genügend flexibel und frei agieren kann. Letztlich müssen Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten innert nützlicher Frist aufgenommen und umgesetzt werden.

- 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:

Es ist fraglich, ob es tatsächlich eine neue Anstalt braucht oder ob der Aufbau und der Betrieb der NADIM nicht durch bestehende Bundesämter wie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) oder das Bundesamt für Landestopografie (Swisstopo) im Sinn eines Leistungsauftrags übernommen werden könnte. Es ist auch zu prüfen, ob dieses Vorhaben von einem Start-up-Unternehmen oder der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH) übernommen werden könnte. Allenfalls könnte auch die bestehende Genossenschaft «openmobility» weiter gestärkt werden. Dabei ist zu gewährleisten, dass der betreffende Auftragnehmer möglichst flexibel und frei agieren kann und ökonomisch selbständig ist. Schliesslich müssen Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten innert nützlicher Frist aufgenommen und umgesetzt werden.

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 Auswahl erscheint für den Start umfassend und zweckmässig. In der weiteren Entwicklung sollten auch Kombinationen von Personen- und Warenverkehr angeschlossen werden können, beispielsweise in der Citylogistik oder im ländlichen Raum.

- 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:

Im Austausch mit unterschiedlichen Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenbezügerinnen und -bezügern ist die Definition einheitlicher Datenstandards und klarer Anforderungen an die Metadaten eine unabdingbare Voraussetzung. Entsprechend ist auch deren Einhaltung zu überprüfen. Dabei ist der zweckmässige Einbezug der betroffenen Akteure von entscheidender Bedeutung. Wichtig ist ausserdem die Nutzung anerkannter und erprobter Standards.

- 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:

Dies erscheint zweckmässig, um den Anschluss an die NADIM für Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenbezügerinnen und -bezügern zu vereinfachen.

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, allerdings erst, wenn ein Mangel an Expertise erkannt ist. Auf keinen Fall sollen diese Leistungen «auf Vorrat» aufgebaut werden. Falls im vorgelegten Stellenbudget solche Leistungen bereits eingerechnet wurden, schlagen wir vor, diese vorerst zu streichen.

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:

Mit Blick auf grenzüberschreitende Verbindungen erscheint uns wichtig, dass die Vorgaben auch den europäischen Gesetzen genügen und ein internationaler Austausch der Daten nicht verunmöglicht wird.

- 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:

Es ist jedoch zu bedenken, dass für personalisierte Angebote eine Anonymisierung der Daten wahrscheinlich nicht immer möglich sein wird.

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:

Eine klare Positionierung als Open-Data-Plattform erhöht die Attraktivität zur aktiven Beteiligung.

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:

Die Hoheit über die Daten sollte bei den Datenlieferantinnen und -lieferanten verbleiben. Die Koordination, Qualitätssicherung und das Regelwerk ist von einer zentralen Organisation zu verwalten. Auf diese Weise werden die Voraussetzungen für eine nachhaltige Harmonisierung und Kompatibilität der Verkehrsnetzdaten geschaffen. Als Grenzkanton ist der Kanton St.Gallen darauf angewiesen, dass die sich im Aufbau befindlichen Strukturen auch grenzüberschreitend funktionieren.

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:

Die entstehenden Aufwendungen der Kantone sollten aus der Finanzierung mit einem Kostenbeitrag entschädigt werden.

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:

Für den Erfolg von MODI und die Akzeptanz der MDA wird es entscheidend sein, mit welchen Vertretern die Räte und Gremien besetzt werden. Wir sehen es kritisch, wenn im Vordergrund steht, dass die grossen Bahn- und Busunternehmen ausreichend vertreten sind. Erfolgsversprechender erscheint uns, wenn innovative und kompetente Personen aus verschiedenen Bereichen der Mobilität gewonnen werden können.

Numero
1862

cl

0

Bellinzona
13 aprile 2022

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
konsultationen@bav.admin.ch
monika.zosso@bav.admin.ch*

Consultazione sulla Legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità

Signora Consiglieria federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 3 febbraio 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del rapporto esplicativo e in allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

L'impiego efficiente delle infrastrutture di mobilità esistenti è un obiettivo condiviso dal nostro Cantone. Per raggiungerlo, promuoviamo già da tempo diverse forme di intermodalità e mobilità condivisa, in particolare sugli spostamenti casa-lavoro, attraverso misure concrete quali incentivi e campagne informative.

Si inserisce in questo contesto la messa a disposizione di un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità e sulla rete dei trasporti uniforme, affidabile e flessibile. L'infrastruttura dovrebbe permettere un accesso aperto ai dati, facilitando – dal punto di vista finanziario, amministrativo e tecnico – la creazione di app dedicate all'intermodalità e l'integrazione di servizi di mobilità in app commerciali esistenti. Salutiamo quindi positivamente la creazione della base legale che ne permetterà la messa in opera.

L'analisi della documentazione in consultazione ha permesso di evidenziare in particolare i punti seguenti.

Integrazione di un'infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI) a livello internazionale

Il nostro Cantone è fortemente influenzato e caratterizzato da dinamiche transfrontaliere. Riteniamo essenziale che MODI possa interfacciarsi con dati e infrastrutture simili disponibili nei territori confinanti e che l'integrazione di dati essenziali internazionali debba essere prevista fin da subito.

Integrazione del traffico pesante nella MODI

Le prospettive di traffico 2050 prevedono forti crescite del traffico merci, sia considerando il traffico pesante che i furgoni da consegna. Riteniamo che la massimizzazione dell'efficienza dei trasporti merci sia un obiettivo importante da perseguire sin da subito. L'integrazione dei relativi dati nella MODI dovrebbe essere perlomeno già pianificato.

Costi della MODI

Nel rapporto esplicativo non vi sono gli elementi necessari per poter valutare l'adeguatezza dei costi relativi a creazione, gestione e sviluppo della MODI che appaiono quantomeno elevati.

Attrattività di un'infrastruttura nazionale di interconnessione dei dati sulla mobilità (NADIM)

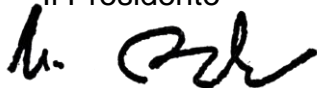
L'accesso e uso della NADIM è attualmente codificato come volontario. Il successo o il fallimento della piattaforma dipende quindi dalla sua attrattività. Questa deve essere garantita affinché utenti pubblici e privati decidano di parteciparvi, mettendo a disposizione importanti dati di mobilità. A questo fine, riteniamo di particolare importanza che anche enti pubblici e para-pubblici possano attingere ai finanziamenti per i collegamenti tecnici (attualmente riservati ai soli utenti privati). Questo agevolerebbe la loro partecipazione alla NADIM, permettendo di alimentarla con dati base completi e affidabili, ciò che contribuisce ad aumentarne l'attrattività per altri utenti.

Riteniamo inoltre che i finanziamenti debbano essere garantiti anche oltre i primi 2 anni.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente


Manuele Bertoli

Il Cancelliere


Arnoldo Coduri

Allegato: questionario

Copia:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



Consultazione

sulla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo)

N. registrazione/dossier: UFT

Questionario

Parere presentato da:

<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone
<input type="checkbox"/>	Partito
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dell'economia
<input type="checkbox"/>	Organizzazione nazionale di categoria
<input type="checkbox"/>	Rappresentanza di gruppi d'interesse
<input type="checkbox"/>	Impresa di trasporto pubblico
<input type="checkbox"/>	Fornitore di mobilità privato
<input type="checkbox"/>	Sviluppatore e fornitore di soluzioni per i clienti finali (app ecc.)
<input type="checkbox"/>	Ricerca e scienza
<input type="checkbox"/>	Altro
Mittente: Cantone Ticino	

Spedire il questionario compilato, possibilmente in formato Word (.doc o *.docx), all'indirizzo
monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientamento generale

1. Condividete l'orientamento del progetto, cioè la regolamentazione del tema dei dati sulla mobilità – come contributo a un sistema di mobilità efficiente – all'interno di una nuova legge che riguarda tutti i vettori di trasporto e il cui contenuto principale è un'infrastruttura di dati sulla mobilità statale (cfr. art. 1 della legge e n. 1.2.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità come terza infrastruttura di rilevanza sistemica oltre a quella stradale e ferroviaria

2. Crescente importanza dei dati sulla mobilità
Condividete l'opinione secondo cui i dati sulla mobilità (p. es. sulla situazione del traffico e sulle offerte di mobilità esistenti) rivestono un'importanza centrale per il funzionamento dei trasporti e della mobilità e rappresentano quindi una terza infrastruttura per il sistema di mobilità, accanto a quella ferroviaria e stradale (cfr. n. 1.1.4 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità ed ente pubblico

3. Dati sulla mobilità e loro importanza per i compiti di Confederazione, Cantoni e Comuni nel sistema di mobilità
Condividete l'opinione secondo cui un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità gioverebbe a Confederazione, Cantoni, Comuni e città nell'adempimento dei loro compiti attinenti alla mobilità (gestione delle infrastrutture / ordinazione di offerte) (cfr. n. 1.1.5 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

La nozione di "infrastruttura statale" di dati di mobilità non deve lasciare in secondo piano la necessità di interconnessione con la rete europea, sulla quale poniamo particolare accento quale Cantone di frontiera.

4. Ruolo della Confederazione nel settore dei dati sulla mobilità
Ritenete che la Confederazione debba assumere un ruolo centrale affinché i dati sulla mobilità siano approntati in modo affidabile e non discriminatorio e possano essere interconnessi più facilmente (cfr. n. 4.1.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI)

5. Principio di un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (cfr. art. 1 e 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato che per una migliore utilizzazione di dati sulla mobilità (fornitura, ap-
prontamento, scambio, connessione, fruizione) la Confederazione metta a disposizione,
con la MODI, un'infrastruttura di base per i dati al fine di gestire e utilizzare con maggiore
efficienza le capacità infrastrutturali e le offerte di mobilità esistenti e predisporre offerte per
i clienti finali più orientate alle esigenze?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

6. Flessibilità della MODI (cfr. art. 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che considerando gli sviluppi in atto il Consiglio federale possa eventual-
mente integrare la MODI con elementi supplementari conformi allo scopo, in aggiunta alla
NADIM e alla Rete dei trasporti CH?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Elemento essenziale visti i rapidi cambiamenti nel settore della mobilità.

7. Finanziamento della MODI (cfr. art. 34 segg. della legge e n. 6 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che a lungo termine la MODI debba essere finanziata attraverso contributi
degli utenti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Il principio di una partecipazione al finanziamento della MODI è condiviso mentre rite-
niamo problematico un suo finanziamento completo.
Attualmente risulta difficile quantificare quali potrebbero essere gli emolumenti per l'uti-
lizzo della piattaforma. Il loro ammontare dovrà tenere conto anche del mercato per l'ac-
cesso ai dati attraverso canali alternativi alla MODI, in modo che l'utilizzo della piattaforma
rimanga concorrenziale.

NADIM

8. La NADIM come contributo a un sistema di mobilità efficiente (cfr. art. 5 segg. della legge e n. 4.1.8 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato migliorare l'interconnessione dei dati sulla mobilità e i contatti tra i loro
utenti (p. es. fornitori di mobilità, sviluppatori di app, ente pubblico, mondo scientifico) me-
diante un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (NADIM)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

9. Dati essenziali della NADIM (cfr. art. 6 della legge e n. 4.1.8.6 del rapporto esplicativo)

- a. Siete d'accordo che i fornitori di dati debbano approntare un insieme minimo di dati sulla mobilità rilevanti (p. es. ubicazione, disponibilità e tariffe delle offerte di mobilità) se desiderano rendere le loro offerte accessibili attraverso la NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

I "dati essenziali" sono i dati necessari per il funzionamento della NADIM (art. 6 cpv. 1). Riteniamo che la lista dei "dati essenziali" debba essere allestita in modo prudentiale (si veda anche risposta alla domanda 9.c), calibrata secondo il tipo di fornitore e considerare i costi di produzione/fornitura dei dati.

L'onere per la fornitura dei "dati essenziali" non deve essere troppo elevato. Riteniamo infatti che qualora i costi aggiuntivi generati per produzione/fornitura dei "dati essenziali" fossero troppo elevati il fornitore potrebbe optare di non aderire alla NADIM.

- b. Siete d'accordo che l'insieme di dati essenziali necessario per ogni fornitore di dati per poter rispondere alle sfide future sia determinato dal Consiglio federale e dal gestore della NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- c. Ritenete che in linea di principio i dati essenziali debbano essere resi disponibili come dati aperti (in genere gratuitamente, per un libero riutilizzo) mediante la NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Nella definizione della lista dei "dati essenziali" è necessario considerare che i fornitori privati di dati che hanno come modello di business la vendita di dati, con molta probabilità non saranno interessati a partecipare alla NADIM nel caso in cui essi venissero resi disponibili gratuitamente.

- d. Siete d'accordo che per i dati essenziali che non è possibile rendere accessibili senza un onere aggiuntivo il Consiglio federale possa prescrivere, quale compensazione per la loro fruizione mediante la NADIM, la reciproca fornitura di dati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Non è chiaro se questo modo di procedere sia previsto solo per i primi 10 anni durante i quali la fruizione della NADIM è gratuita.

Riteniamo che questa soluzione possa essere percorribile anche in seguito quale alternativa al pagamento di emolumenti.

10. Sovvenzionamento del collegamento tecnico alla NADIM (cfr. art. 10 della legge e n. 4.1.8.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che per i primi due anni il Consiglio federale debba sostenere finanziariamente il collegamento alla NADIM (p. es. lo sviluppo di interfacce) di sistemi di fornitura o fruizione di dati appartenenti a privati, tenendo conto della capacità finanziaria dei soggetti interessati e dell'utilità dei loro dati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Riteniamo che i finanziamenti siano da estendere anche agli enti pubblici nel caso di dati per cui non è previsto l'obbligo di fornitura in altri ambiti (vedasi geodati o dati del TP) e debbano essere sostenuti per un periodo più lungo di due anni. Siamo dell'avviso che la conoscenza e l'attrattività della NADIM necessitino di un lasso di tempo maggiore. Inoltre, il riconoscimento della necessità, dell'interesse e la decisione di adesione potrebbero richiedere più di due anni.

- b. Ritenete che un contributo a fondo perso d'importo non superiore al 40 per cento dei costi sia giustificato?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Rete dei trasporti CH

11. Contributo a un sistema di mobilità efficiente attraverso la Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Condividete l'opinione secondo cui la Rete dei trasporti CH, creando un sistema di riferimento territoriale per i geodati sull'infrastruttura di trasporto della Svizzera, può contribuire in modo significativo alla rappresentazione, allo scambio semplificato e alla connessione di dati sull'infrastruttura di trasporto e sulla mobilità?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

12. La Rete dei trasporti CH come sistema di riferimento comprendente anche dati privati concernenti la rete dei trasporti (cfr. art. 8 cpv. 2 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete corretto che con la Rete dei trasporti CH si ambisca ad avere un sistema di riferimento non solo per i geodati concernenti le vie di comunicazione dell'ente pubblico ma anche per ulteriori dati sulle vie di comunicazione?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

13. Gestione della Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 cpv. 5 della legge)
Ritenete che il Consiglio federale dovrebbe affidare a swisstopo, al termine della creazione della Rete dei trasporti CH, anche il mandato di gestirla, oppure vedete alternative adeguate?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Requisiti applicabili alla MODI

14. Principi / requisiti generali per la gestione della MODI (cfr. art. 9 cpv. 1 e art. 12 cpv. 4 della legge e n. 4.1.5 del rapporto esplicativo):

- a. Concordate con i requisiti generali rispettivamente i principi (apertura, volontarietà, parità di trattamento, assenza di scopi di lucro, qualità, affidabilità, trasparenza, flessibilità) per la gestione della MODI?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Principio della volontarietà: siete d'accordo che i dati siano approntati mediante la MODI su base volontaria e che non debbano essere introdotti obblighi di fornitura aggiuntivi (cfr. n. 4.1.5.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Per gli enti pubblici la volontarietà di fornitura dev'essere limitata ai dati ritenuti non essenziali.

- c. Diversamente dal principio di volontarietà, sareste favorevoli all'introduzione di nuovi obblighi attinenti alla fornitura di dati sulla mobilità rilevanti per i soggetti seguenti (eventualmente in concomitanza con una revisione della Costituzione federale, necessaria a tal fine)?

Obbligo di fornitura per l'ente pubblico (Confederazione, Cantoni, Comuni)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Solo nel caso in cui siano classificati come "essenziali" dati attualmente non soggetti a obbligo di fornitura in altri ambiti (dati del TP / geodati). In questo modo la NADIM può essere resa più attrattiva anche per altri fornitori/utenti (privati in particolare).

Si vedano anche le risposte alla domanda 9.a riguardo ai costi di produzione/fornitura di dati ritenuti "essenziali" e alla domanda 10.a riguardo ai finanziamenti.

Obbligo di fornitura per i fornitori di mobilità titolari di concessione pubblica o sovvenzionati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Si veda la risposta alla domanda precedente.

Obbligo di fornitura per le imprese private?

☐ Sì

☒ NO

Osservazioni:

Per le imprese private la partecipazione alla NADIM deve rappresentare un'opportunità e contribuire a generare ricadute commerciali. Riteniamo inoltre che un obbligo per i privati interferisca in modo troppo importante nella libertà economica. Si veda anche risposta alla domanda 9.c.

Ente dei dati sulla mobilità (EDM)

15. Nuovo ente dei dati sulla mobilità (cfr. art. 12 della legge e n. 4.1.9.2 del rapporto esplicativo)

- a. In considerazione dei principi di cui al numero 4.1.5 del rapporto esplicativo (cfr. domanda n. 14), ritenete appropriata la costituzione di un nuovo istituto federale, l'EDM, segnatamente allo scopo di creare, gestire e sviluppare la NADIM?

☒ Sì

☐ NO

Osservazioni:

- b. Ritenete che una diversa forma organizzativa e giuridica sarebbe più idonea? In tal caso, quale e perché? Come andrebbe finanziata tale organizzazione (cfr. n. 4.1.9.3 del rapporto esplicativo)?

☐ Sì

☒ NO

Osservazioni:

16. Compiti dell'EDM nella gestione della NADIM (cfr. art. 13 della legge e n. 4.1.8.2 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che i compiti elencati all'articolo 13 capoverso 2 della legge siano appropriati? A vostro avviso ci sono ulteriori compiti?

☒ Sì

☐ NO

Osservazioni:

- b. Standardizzazione nel settore dei dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. b della legge): ritenete opportuno che l'EDM – al fine di garantire l'interoperabilità e con il coinvolgimento degli attori rilevanti – stabilisca i requisiti per i dati sulla mobilità, i metadati e i servizi (p. es. gli standard da utilizzare) e ne verifichi il rispetto?

☒ Sì

☐ NO

Osservazioni:

- c. Scambio di dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. d ed e della legge): ritenete opportuno che l'EDM si occupi di integrare dati e approntare dati e servizi, nonché di fornire assistenza tecnica e specialistica?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

17. Prestazioni commerciali (cfr. art. 15 della legge e n. 4.1.8.4 del rapporto esplicativo)

Il gestore deve poter fornire prestazioni commerciali quali consulenze e perizie che richiedono le sue specifiche competenze, a condizione che non rappresentino una concorrenza per le imprese private?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

18. Clausola di esclusione (cfr. art. 17 della legge)

Ritenete che l'EDM dovrebbe avere la possibilità di escludere dall'utilizzazione della NADIM gli utenti di dati che non ottemperano agli obblighi loro imposti, segnatamente alla fornitura di dati, o che impiegano i dati in senso contrario alle disposizioni di legge o in maniera abusiva?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

19. Protezione dei dati (cfr. art. 18 della legge e n. 4.1.8.6.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che le condizioni quadro per il trattamento di dati personali poste dalla legge all'articolo 18 siano adeguate alla protezione dei dati?

☒ SÌ

☒ NO

Osservazioni:

La questione deve essere valutata dalle autorità competenti per la protezione dei dati.

- b. Condividete l'opinione secondo cui è sostanzialmente responsabilità dei fornitori di dati garantire la protezione dei dati personali dei loro clienti finali, ad esempio attraverso la fornitura di dati anonimizzati?

☒ SÌ

☒ NO

Osservazioni:

La questione deve essere valutata dalle autorità competenti per la protezione dei dati.

Domande aggiuntive

20. Incentivi a partecipare alla NADIM

La maggiore visibilità e usabilità e la connessione semplificata dei dati e delle offerte per i fornitori di mobilità e le altre parti interessate rappresentano un incentivo sufficiente per partecipare alla NADIM? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☐ Sì

☒ NO

Osservazioni:

Si vedano le risposte alle domande 10.a e 14.c.

21. Coordinamento centrale / sovranità decentralizzata per i dati concernenti la rete dei trasporti (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete che l'approccio del coordinamento centrale con sovranità decentralizzata sui dati sia opportuno in un'ottica di armonizzazione sostenibile dei dati concernenti la rete dei trasporti?

☒ Sì

☐ NO

Osservazioni:

Quale Cantone di frontiera dipendiamo dal fatto che le strutture che verranno sviluppate siano operabili anche al di là dei confini nazionali.

22. Incentivi alla partecipazione alla Rete dei trasporti CH (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Secondo voi, il vantaggio della connessione e della compatibilità dei propri dati concernenti la rete dei trasporti con altri dati è un incentivo sufficiente per i fornitori di dati per partecipare alla Rete dei trasporti CH? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☐ Sì

☒ NO

Osservazioni:

Si vedano le risposte alle domande 10.a e 14.c.

23. Fruizione dei dati sulla mobilità attraverso l'infrastruttura di dati sulla mobilità

Ritenete che la fonte dei dati debba essere esplicitata quando si utilizzano i dati di cui si fruisce?

☒ Sì

☐ NO

Osservazioni:

Altri temi / osservazioni

24. Altre osservazioni in merito al progetto

Avete altre osservazioni da formulare in merito al progetto?

Osservazioni:

Come evidenziato anche nel rapporto esplicativo le prospettive di traffico 2050 prevedono un aumento maggiore del traffico merci (+31%) rispetto a quello delle persone (+11%). Una gestione coordinata dei trasporti merci risulta quindi essenziale. Chiediamo la motivazione per cui l'integrazione dei dati del traffico merci e della logistica non sia prevista sin da subito.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 3. Mai 2022
282

Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Vernehmlassung

Sehr geehrter Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen in der Beilage den ausgefüllten Fragebogen zukommen.

Mit der Stossrichtung der Vorlage sind wir einverstanden. Gegen die Vorlage bestehen aber sowohl staatsrechtliche als auch datenschutzrechtliche Vorbehalte, weshalb wir sie – trotz grundsätzlichem Verständnis für das Anliegen – in der vorgelegten Form ablehnen.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates

M. Müller

Der Staatsschreiber

R. S.



Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen



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: Kanton Thurgau, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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 der Vorlage sind wir einverstanden. Zur Vorlage bestehen aber grundsätzliche Vorbehalte, weshalb wir sie in dieser Form zum heutigen Zeitpunkt ablehnen:

Fehlende Verfassungsgrundlage

Das Gesetz stützt sich auf einen ganzen Strauss von Bundesverfassungsartikeln: Art. 64, Art. 75a, Art. 81, Art. 81a, Art. 82, Art. 83, Art. 87, Art. 87a, Art. 88, Art. 89, Art. 92 und Art. 173 Abs. 2 BV. Keine der genannten Bestimmungen sieht vor, dass der Bund eine Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) betreibt und eine Mobilitätsdatenanstalt (MDA) errichtet. Die Ausführungen dazu im erläuternden Bericht (Ziff. 7.1) sind denn auch rudimentär. Die Kosten, die das MODIG verursachen wird, dürften immens sein (vgl. dazu unten zur Frage 7). Es werden mit dem MODIG Unmengen von Daten gesammelt. Dafür braucht es eine Grundlage in der Bundesverfassung.

Bevor ein entsprechendes Gesetz erlassen wird, ist deshalb eine genügende Verfassungsgrundlage zu schaffen.

Datenschutzrechtliche Bedenken

Der Datenschutzbeauftragte des Kantons Thurgau hat zur Vorlage erhebliche Bedenken angemeldet. Diese datenschutzrechtlichen Bedenken können wir nachvollziehen. Sowohl im vorgelegten Gesetzesentwurf als auch im erläuternden Bericht hat der Datenschutz nicht das nötige Gewicht, und es bleiben wichtige Fragen offen. So wird beispielsweise in Ziff. 4.1.10.3 des erläuternden Berichts ausgeführt, dass das ASTRA eine Erweiterung der Verkehrsdatenplattform Strasse (VDP) *Verkehrsdaten zum gesamten Individualverkehr plane*. Dazu wird ausgeführt: *„Dazu werden neben den Daten für die Bereitstellung vernetzter Mobilitätsangebote mehr und verlässlichere statische und dynamische Daten der Strasse und von anderen Verkehrsträgern benötigt. Die Vernetzung aller Verkehrsteilnehmenden untereinander und mit der Infrastruktur ist dabei zentral. Auch Daten zu Ereignissen und deren Bewältigung müssen zur Verfügung stehen und als Dienste mit dem Verkehrsgeschehen vernetzt werden. Diese Daten müssen aktuell und jederzeit verfügbar, aber auch schnell, verlässlich und sicher ausgetauscht werden können.* Die VDP wiederum soll gemäss erläuterndem Bericht durch den Bundesrat gestützt auf Art. 4 Abs. 3 MODIG als Bestandteil der MODI erklärt werden können (S. 37 oben). Die für die direkte Vernetzung des Verkehrs nötigen Daten und Informationen könnten gemäss erläuterndem Bericht über die NADIM zur Verfügung gestellt werden (Ziff. 4.1.10.3). Das bedeutet mit anderen Worten, dass es nicht nur um *Ein- und Aussteigeorte* oder um *Fahrstrecken* (vgl. erläuternder Bericht zu Art. 18, S. 39) gehen wird. Wie im erläuternden Bericht richtig festgestellt wird, ist mit der Position eines Fahrzeugs auch diejenige des Halters bekannt. Es genügt deshalb nicht, wenn *die konkreten Rahmenbedingungen zur Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten durch die Betreiberin der NADIM [...] durch den Bundesrat in Abstimmung mit den Akteuren und dem Datenschutzgesetz festgelegt [werden]* (Erläuternder Bericht, Ziff. 4.1.8.6.3).

Trotz dieser grundsätzlichen Vorbehalte werden im Folgenden die einzelnen Fragen beantwortet.

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:

Mobilitätsdaten müssen auch im grenzüberschreitenden Raum (wie in der Ostschweiz) zur Verfügung stehen.

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:

Beispielsweise dürfte die Datenbeschaffung für das kantonale Verkehrsmodell vereinfacht werden. Eine gute Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Mobilitätsdaten sind für die Abschätzungen zur künftigen Entwicklung und damit als Planungsgrundlagen wichtig und verhelfen zu nachhaltigen Investitionen in die richtigen Infrastrukturen.

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:

Soll eine umfassende Mobilitätsdateninfrastruktur geschaffen werden, wird damit Neuland betreten. Eine solche Mobilitätsdateninfrastruktur ist aufgrund der gegebenen Komplexität in der Entwicklung wie auch im Betrieb risikobehaftet. Dass der Bund eine zentrale Rolle einnimmt, ist deshalb wichtig.

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:

Allein schon die zentrale Funktionalität der Verknüpfung von Datenbeständen erfordert eine tragende Rolle des Bundes bei der Entwicklung und im Betrieb einer Dateninfrastruktur zur Mobilität.

Die Frage impliziert, dass nur bereits vorhandene Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Neue, innovative Ansätze könnten dadurch verhindert werden, was es auf jeden Fall zu verhindern gilt. Neuen Angeboten sollte der Markteintritt erleichtert werden, da nur noch eine statt wie bisher mehrere Schnittstellen bedient werden müssen.

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:

Art. 4 Abs. 3 MODIG ist zu unbestimmt formuliert und kann für die im erläuternden Bericht erwähnten möglichen weiteren Bestandteile nicht als Delegationsnorm genügen (z.B. für die Verkehrsdatenplattform Strasse, die den Austausch von Verkehrsdaten zum gesamten Individualverkehr sicherstellen soll; Ziff. 4.1.10.3).

In den Unterlagen wird die Dienststellendokumentation (DiDok) nicht erwähnt. Wir gehen davon aus, dass diese Daten ebenfalls in die neue Datenbank integriert würden.

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:

Die veranschlagten Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI sind sehr hoch. Zudem besteht erfahrungsgemäss das Risiko, dass die Kosten deutlich höher als erwartet ausfallen. Das führt langfristig auch zu hohen Nutzerbeiträgen. Wir bezweifeln, dass die Nutzer dazu bereit sind, die hohen Beiträge zu entrichten. Das führt dazu, dass sich die Entwicklung von alternativen Plattformen lohnt. Zudem könnten einzelne Akteure das Angebot auch gar nicht nutzen. Diese Risiken gilt es zu berücksichtigen.

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:

Mobilitätsdaten umfassen gemäss Art. 2 lit. a Ziff. 4 auch Personendaten. Ob diese auch zu den Kerndaten im Sinne von Art. 6 Abs. 1 gehören wird nicht klar.

- 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:

Ja, soweit es sich bei den Kerndaten, d.h. der Geo-, Betriebs- und Vertriebsdaten, nur um Sachdaten handelt. Die Festlegung muss gemäss Entwurf mindestens durch den Bundesrat erfolgen.

- 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:

- 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:

Die Regelung von Art. 6 Abs. 4 ist unverständlich. Es ist zu verhindern, dass Daten als Entgelt geliefert werden.

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:

Es ist nicht klar, wer diese Beiträge zu tragen hat und woher die 40 % kommen.

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:

Die Anpassung dieses Referenzsystems muss jedoch innert nützlicher Frist möglich sein, so dass auf Hinweis des Verkehrsnetzeigentümers möglichst rasch und unkompliziert auf Neuerungen oder Korrekturen reagiert werden kann.

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:

Wichtig ist die Vollständigkeit der Verkehrsnetzdaten unabhängig von den Eigentumsverhältnissen.

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:

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:

Es fehlen die zwingend nötigen Vorgaben des Datenschutzes an die Erfassung, Berichtigung, Weitergabe und Löschung der Daten.

- 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:

- 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:

Eine Revision der Bundesverfassung ist bereits beim vorgelegten Entwurf nötig (vgl. dazu oben Frage 1).

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:

Für die aufgeführten Grundsätze wie Unabhängigkeit, Verlässlichkeit oder Nicht-diskriminierung ist die Schaffung einer Bundesanstalt nicht notwendig. Diese Ziele lassen sich ohne Weiteres innerhalb der Bundesverwaltung erreichen, allenfalls in einem neuen Amt innerhalb des UVEK. Neutralität und Stabilität des Systems können auch innerhalb der Bundesverwaltung gewährleistet werden. Mit einer Integration in die Bundesverwaltung werden die erwarteten Kosten deutlich tiefer sein, unter anderem weil der ganze „Overhead“ wie Verwaltungsrat wegfällt.

- 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:

Als Alternativen zur MDA sind offenbar nur die Gründung einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft, die Angliederung an die bestehende Anstalt „Schweizerische Trassenvergabestelle“ (TVS) und die Integration in die „Digitale Verwaltung Schweiz“ (DVS) geprüft worden. Dass diese beiden Formen noch unpassender

als die MDA sein dürften, stellen wir nicht Abrede. Das heisst aber nicht, dass eine öffentlich-rechtliche Anstalt die passendste Form ist. Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.9.2) fehlt eine Begründung für das Erfordernis, eine selbständige Anstalt zu gründen. Es wird lediglich behauptet, für den Betrieb sei eine eigenständige Organisationseinheit zweckmässig, wobei eine Anstalt die zweckmässigste Form darstelle. Weshalb eine eigenständige Organisationseinheit zweckmässig sein soll und weshalb die Anstalt die zweckmässigste Form darstellen soll, wird nicht erklärt.

Es gibt aus unserer Sicht keinen Grund, eine neue Anstalt zu schaffen. Eine MDA könnte und sollte in die Bundesverwaltung integriert werden, wo sie auch kontrolliert werden kann (vgl. oben Frage 15.a).

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 lit. a - e des Gesetzes für zweckmässig? Sehen Sie andere, weitere Aufgaben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es bestehen erhebliche Vorbehalte in Bezug auf die Weitergabe von Daten ins Ausland. Es müsste sichergestellt werden, dass allfällige Personendaten auch im Ausland mit einem angemessenen Datenschutzniveau bearbeitet werden. Zudem müsste eine wirksame Kontrollinstanz im Ausland eingerichtet werden, damit die Daten nicht missbräuchlich verwendet werden können. Die Gefahr eines Missbrauchs ist gross.

- b. Standardisierung im Bereich Mobilitätsdaten (vgl. Art. 13 Abs. 2 lit. 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:

Zudem muss sichergestellt werden, dass keine widerrechtliche Bearbeitung von Daten stattfindet.

- c. Austausch Mobilitätsdaten (vgl. Art. 13 Abs. 2 lit. 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, allerdings erst, wenn ein Mangel an Expertise erkannt ist. Auf keinen Fall sollen diese Leistungen „auf Vorrat“ aufgebaut werden. Falls im berechneten Personalbedarf solche Leistungen bereits eingerechnet wurden, schlagen wir vor, diese vorerst zu streichen.

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:

Im erläuternden Bericht zu Art. 17 ist auf den Datenschutz Bezug zu nehmen (S. 39).

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:

Es bestehen grundsätzliche datenschutzrechtliche Bedenken zur Vorlage (siehe Frage 1). Die möglichen Datenerhebungen würden die Personendaten einer Vielzahl von Personen verletzen. Es wird abgelehnt, dass der Bundesrat die Kompetenz erhalten soll, die Einzelheiten zur Bearbeitung der Daten zu regeln.

- 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:

Personendaten sollen gar nicht erhoben werden. Werden diese dennoch erfasst, muss der Bund in der Verantwortung sein.

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:

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:

Der Eigentümer eines Verkehrsnetztes muss immer über seine Daten verfügen und Anpassungen vornehmen können. Dies ist bei einer Abgabe der Daten an eine andere Instanz nicht mehr gewährleistet. Art. 8 Abs. 5 lit. a sieht vor, dass der Bundesrat die Datenhoheit regelt. Diese Frage stellt sich für uns nicht. Die Datenhoheit muss beim Eigentümer der gebauten Infrastruktur bleiben.

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:

Es wird auf die Antwort auf die Frage 14c verwiesen.

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:

Siehe die grundsätzlichen Vorbehalte in der Antwort zur Frage 1.

De : [Bucheli Andreas BAV](#)
À : [Brügger Annina BAV](#)
Cc : [Zosso Lundsgaard-Hansen Monika BAV](#); [Balmer Gerhard BAV](#); [Liechti Markus BAV](#); [Ochsenbein Gregor BAV](#)
Objet : WG: Vernehmlassung Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur
Date : mardi, 3 mai 2022 13:50:24

From: Büeler Stefan
Sent: Tuesday, May 3, 2022 1:18:33 PM (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna
To: _BAV-Konsultationen
Cc: Raab Christian; Aschwanden Thomas
Subject: Vernehmlassung Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 haben Sie die Kantone zur Vernehmlassung über das Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur eingeladen. Die Standeskanzlei Uri hat das Geschäft der Volkswirtschaftsdirektion zur Beantwortung überwiesen.

Wir begrüssen im Grundsatz die Vorlage und teilen die Ansicht des Bundesrates, dass ein gut funktionierender Informationsfluss zwischen allen Akteuren zentral für ein effizientes Mobilitätssystem ist. Was die Details der Vorlage betrifft, verweisen wir auf die gemeinsame Stellungnahme der BPUK und der KöV. Diese liegt aktuell noch nicht in bereinigter Form vor. Infolge Ablauf der Vernehmlassungsfrist von heute senden wir Ihnen trotzdem schon diese Kurzurückmeldung seitens des Kantons Uri zu. Sollten zwischen der bereinigten Fassung der BPUK/KöV und der Ansicht des Kantons Uri Differenzen bestehen, würden wir Ihnen diese umgehend nach Vorliegen der Stellungnahme BPUK/KöV mitteilen. Ansonsten schliessen wir uns der Stellungnahme der BPUK/KöV an.

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Stefan Büeler

Kanton Uri
Volkswirtschaftsdirektion
Stefan Büeler
Vorsteher Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr

Klausenstrasse 4
CH-6460 Altdorf

Telefon: +41 41 875 24 08
Mail: stefan.bueeler@ur.ch
Internet: www.standort-uri.ch
Facebook: www.facebook.com/standorturi
LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/stefanbueeler/>

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Réf. : 22_COU_2172

Lausanne, le 4 mai 2022

Procédure de consultation fédérale
Consultation fédérale (CE) Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Madame la Conseillère fédérale,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'avoir consulté sur le projet de loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) qui a retenu sa meilleure attention.

S'il salue le fait que le projet consacre le rôle de la Confédération dans l'élaboration et l'exploitation de l'infrastructure de données sur la mobilité, le Conseil d'Etat ne peut en l'état soutenir ce projet qui ne garantit pas la souveraineté des collectivités publiques en matière de gestion du trafic, d'utilisation des infrastructures ainsi que des conséquences énergétiques et environnementales de la mobilité. Le Conseil d'Etat rappelle qu'en 2019, dans sa prise de position sur le projet fédéral « Prestations de mobilité multimodale », il ne s'était déclaré favorable à l'interconnexion et à la mise en réseau des offres de mobilité qu'à la condition que cette souveraineté soit garantie

Souveraineté des collectivités publiques en matière de mobilité

Comme le relève très justement le rapport explicatif accompagnant le projet, l'infrastructure de données sur la mobilité doit être conçue comme une mission à long terme de l'Etat. Elle doit ainsi être conçue dans le respect de l'ordre institutionnel suisse et de la souveraineté des cantons : le Conseil d'Etat constate avec regret que le projet mis en consultation ne donne pas les garanties suffisantes à cet égard, et relève plus particulièrement qu'il ne respecte pas la volonté exprimée par la population vaudoise dans sa Constitution : l'article 57 CSt-VD prévoit en effet que l'Etat mène une politique coordonnée des transports et qu'il favorise les transports collectifs. Or, le rapport explicatif indique que « *tant les services de la Confédération, des cantons et des communes que les entreprises ou organisations privées nationales ou étrangères (par ex les*

intermédiaires en mobilité, les instituts de recherche) peuvent acquérir des données via la NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) indépendamment du but poursuivi (point 4.1.3.2.2.) ». De l'avis du Conseil d'Etat, le projet doit être modifié de sorte à garantir que les finalités poursuivies par les acquéreurs de données, qu'il s'agisse des données de base ou des autres données, soient cadrées, afin de permettre une exploitation de l'ensemble du système de transport, comme le relève le rapport explicatif en p. 3 « dans l'intérêt des contribuables, de l'environnement et du climat ». L'acquisition de données devrait ainsi systématiquement faire l'objet d'accords spécifiques donnant des garanties suffisantes à cette fin.

Fourniture de données

Le Conseil d'Etat regrette que le projet introduise une discrimination entre acteurs de la mobilité, en imposant aux collectivités publiques et aux entreprises de transports concessionnaires au sens de la loi sur le transport des voyageurs de mettre à disposition respectivement des données de base et de données de distribution, alors que les entreprises privées nationales ou étrangères n'auraient aucune obligation en matière de fourniture de données, même si elles acquièrent des données. Le projet semble ainsi contredire ainsi les exigences générales de non-discrimination définies par le Conseil fédéral le 1^{er} juillet 2020.

De l'avis du Conseil d'Etat, les collectivités publiques devraient pouvoir, en échange des données de base qu'elles fournissent, disposer des données d'utilisation des offres de mobilité (données de demande), afin de soutenir la poursuite des activités de planification et d'exploitation des infrastructures de transport. Les accords signés avec les acquéreurs de données (par exemple les développeurs de solutions pour la clientèle / d'applications) devraient ainsi contenir une clause prévoyant en échange la fourniture de données de demande.

En parallèle à la mise en place de l'infrastructure des données de mobilité, le Conseil d'Etat relève qu'il y aurait lieu de planifier les investissements et les mises à niveau garantissant la capacité des transports publics à fournir de manière harmonisée une indication dynamique et fiable sur les temps d'attente et de parcours, sur les possibilités de correspondance et sur le niveau de saturation.

Politique de la donnée, souveraineté numérique et protection des données personnelles

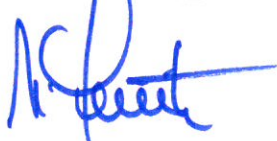
Le Conseil d'Etat souligne la nécessité d'inscrire l'infrastructure des données de mobilité dans le cadre plus large d'une politique publique de la donnée, concrétisant le principe de souveraineté numérique et respectueuse de la législation en vigueur en matière de protection des données personnelles. Comme le relève le rapport explicatif au point 4.1.9.1 en se référant à la votation populaire sur l'e-ID, la confiance de la population et des entreprises est indispensable. S'agissant de l'aspect spécifique de la protection des données personnelles, le Conseil d'Etat relève que la répartition des rôles et des compétences, en particulier sous l'angle de la responsabilité de traitement des données collectées, devrait être clarifiée et ce, afin de prévoir les bases légales permettant d'encadrer les traitements régis par le droit cantonal.

En conclusion, le Conseil d'Etat, convaincu de la nécessité de garantir au niveau national un système de mobilité piloté par les collectivités publiques, permettant des déplacements en toute sécurité des personnes et des marchandises sur un réseau continu, en favorisant les modes de transport collectifs et actifs respectueux de l'environnement, ne peut, en l'état, soutenir le projet mis en consultation.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Aurélien Buffat

Annexe

- Questionnaire relatif à la consultation sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Copies

- DGMR
- OAE



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input checked="" type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
<p>Expéditeur :</p> <p>Etat de Vaud Conseil d'Etat Château cantonal 1014 Lausanne</p>	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI et ☒ NON

Remarques :

Le Conseil d'Etat soutient le fait que l'infrastructure de données de mobilité soit exploitée par la Confédération mais estime qu'en l'état le projet ne donne pas de garanties suffisantes quant au respect de la souveraineté des collectivités publiques en matière de gestion du trafic, d'utilisation des infrastructures ainsi que des conséquences énergétiques et environnementales de la mobilité.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Le rôle des données et de leur partage au sens de l'« intégration numérique » (soit de manière complète, supramodale et fiable) est indéniable pour un fonctionnement optimisé des transports et de la mobilité. Contrairement aux routes ou aux rails, la multitude et la grande diversité des sources de la matière brute constituent un enjeu colossal pour la fiabilité, la qualité et la durabilité d'une infrastructure de données.

S'agissant de la terminologie utilisée, il y aurait lieu d'affiner quelque peu la conception. D'une part, l'infrastructure numérique qui pourrait être considérée au même titre que les infrastructures physiques (routes, rails, câbles, etc.) devrait être étendue à l'ensemble des dispositifs de collecte, de stockage, de traitement et de diffusion de la donnée (capteurs, émetteurs/récepteurs, serveurs, réseaux, etc.). D'autre part, il y aurait lieu de garder en mémoire que l'échange de données est en soi un trafic qu'il y aurait également lieu d'optimiser, au même titre que le trafic motorisé, au regard de sa consommation énergétique et de son impact sur l'environnement.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'emploi du conditionnel dans cette phrase est essentiel, à double titre.

D'une part, et s'agissant des compétences d'exploitation et de planification des autorités, le soutien évoqué n'est effectif que si l'infrastructure parvient effectivement à mettre à disposition des collectivités publiques les données utiles, de manière fiable et durable, en particulier les données d'utilisation des services de mobilité (données de demande).

D'autre part, le projet de loi mis en consultation est étroitement lié à la question de l'ouverture ouverture des données et de la distribution des titres de transport. Ainsi, indépendamment et parallèlement au projet LIDMo traitant uniquement de l'aspect données, il apparaît absolument nécessaire que les conditions-cadres du futur marché de la mobilité multimodale et connectée soient également réglementées, en impliquant à la mesure de leurs compétences respectives la Confédération, les cantons et les communes.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La mobilité étant sans frontière par nature, une action au niveau national semble plus opportune pour obtenir un service harmonisé et rendre des applications de mobilité multimodale et de bout-en-bout possibles. En faire une tâche étatique fournit un cadre de coordination et devrait donner la garantie que les conditions permettant de respecter la souveraineté des collectivités publiques en matière de politique publique de mobilité sont remplies, dans un contexte où le partage des données est sensible et les partenariats délicats.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Si l'agilité est nécessaire en matière numérique, il est indispensable que toute décision du Conseil fédéral respecte l'ordre institutionnel et les compétences des cantons en matière de mobilité.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Les redevances pour les cas d'une utilisation à des fins commerciales dans un cadre respectant les principes d'une politique publique de mobilité devraient être fixées dans le cadre des accords entre fournisseurs et acquéreurs de données, et prévoir l'échange de données notamment de demande.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Dès lors que cette infrastructure respecte la souveraineté des collectivités publiques en matière de mobilité.

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation,

disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

dès lors qu'ils bénéficient en échange de données sur la demande.

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les cantons doivent être associés à la définition des données nécessaires et des conditions de leur utilisation.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Il nous apparaît que ce principe pourrait poser de sérieuses questions quant à l'acceptabilité de participer à la NADIM. Dans la mesure où cette participation est sur base volontaire, il nous semble indispensable de pousser la réflexion sur les règles de partage des données. Ce sujet est en effet très peu traité dans le rapport explicatif, alors même que cela représente une dimension sensible dans les partenariats entre fournisseurs.

Selon le niveau d'utilité des données, l'open-data gratuit devrait par exemple être privilégié pour les partenaires qui partagent des données. L'utilisation à des fins commerciales devrait faire l'objet d'un traitement spécifique pour s'assurer que l'utilisation des données contribue à l'atteinte des objectifs d'une politique publique favorisant une mobilité durable, fondée sur le report modal vers les transports collectifs et actifs. Cette utilisation devrait faire l'objet de conventions entre fournisseurs et acquéreurs de données, dont les principes doivent être fixés par la Confédération et les cantons.

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous sommes globalement d'accord avec le principe de subventionnement comme mesure incitative à la participation à NADIM. Ce soutien devrait s'inscrire dans la durée et ne pas être limité à deux ans.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Pas d'avis sur cette question qui dépend des coûts réels de raccordement, de la capacité financière de subventionnement, du nombre de bénéficiaires potentiels et de l'utilité totale ou partielle de leurs jeux de données dans la fonctionnalité de la MODI.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Le Réseau de transports CH constituera un système de référence spatial très attendu au niveau cantonal. La détermination d'exigences en termes de structure géométrique et de modèle de données sera primordiale afin d'assurer l'interopérabilité avec les différents utilisateurs et fournisseurs de données. L'opportunité d'harmoniser au niveau fédéral la définition sémantique des objets en lien avec ce réseau de transport devra être prise en considération. Une attention particulière sera à porter au domaine des routes défini par différentes normes et modèles minimaux hétérogènes (exemple : MDGM des routes nationale ID 86, axes de route du thème Adresse des bâtiments de la mensuration officielle, thèmes routes et chemins du swissTLM3D).

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

La mise en place et la mise à jour du Réseau des transports CH devra se faire en collaboration avec les fournisseurs de données intéressés.

Une coordination devra être mise en place afin de pouvoir alimenter ce réseau de référence par des informations provenant de fournisseurs externes comme les Cantons, pour la géométrie de routes cantonales, par exemple.

Swisstopo sera en charge de l'intégration des données, de la vérification de leur qualité et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI et

☒ NON

Remarques :

Ces principes doivent être appliqués dans un cadre garantissant la souveraineté des collectivités publiques en matière de politique de mobilité – à ce stade, le projet ne donne les garanties nécessaires.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI et

☒ NON

Remarques :

Le caractère facultatif devrait concerner l'adhésion au système, des obligations de fourniture de données de demande devraient être incluses dans les conventions conclues avec les acquéreurs privés nationaux ou internationaux en échange des données acquises, dans le cadre des émoluments liés à la mise à disposition des données de base notamment.

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques :

Le CDM pourrait faire partie intégrante du DETEC plutôt qu'être un établissement de droit public, pour garantir la souveraineté des collectivités publiques

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous relevons que, en l'état, les seuls éléments contenus à l'art. 18 LIDMo, dans son commentaire et aux chapitres 4.1.8.6.3 et 4.1.11 ne permettent pas d'analyser si le traitement des données personnelles qui sera opéré dans le cadre de la MODI offre des garanties suffisantes en matière de protection des données.

Il est difficile de comprendre la répartition des rôles et des responsabilités dans le traitement des données entre le CDM et les fournisseurs de données (dont certains pourraient être soumis aux droits cantonaux) sur la base du projet de loi et du rapport explicatif. A notre sens, le projet de loi gagnerait en clarté en précisant qui est le responsable de traitement des données personnelles. Les aspects relatifs au rôle de chacun des acteurs du projet quant à la sécurité des données devraient également être précisés.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

A liminaire, il convient de relever que cet aspect ne ressort pas clairement des dispositions du projet de loi LIDMo mais bien plutôt du rapport explicatif (notamment aux chapitres 4.1.8.6.3 et 4.1.11), ce qui apparaît problématique en termes de transparence.

D'après le rapport explicatif (p. 17), « les fournisseurs de données doivent s'assurer que la protection des données est garantie par des mesures appropriées, comme l'anonymisation ou la conclusion de contrats de protection des données ». Le projet ne précise toutefois pas quelle approche d'anonymisation des données personnelles a été retenue (absolue ou relative) ni avec qui doivent être conclus les contrats de protection des données et sur quel type de traitement des données, ils devront porter.

Un autre passage du rapport explicatif expose que des données pourront être stockées dans les infrastructures de données de la MODI (cf. ch. 4.1.11). La sécurité de ces données ne saurait en pareil cas être laissée entièrement à la responsabilité des fournisseurs de données.

A titre d'exemple, l'art. 18 du projet de loi, prévoit que le traitement des données personnelles par le CDM est soumis aux articles. 33 à 42 nLPD. Au chapitre 4.1.8.6.3, il est également précisé que dans le cas où des données personnelles sont échangées via la NADIM, leur traitement est régi par la LPD. Dans le même paragraphe toutefois, il est précisé que « les fournisseurs de données doivent s'assurer que la protection des données est garantie par des mesures appropriées, comme l'anonymisation ou la conclusion de contrats de protection des données ». L'obligation pour les fournisseurs de données de garantir la protection des données par des mesures appropriées comme l'anonymisation ou la conclusion de contrat de protection des données doit être précisée. Il est notamment important de définir précisément quels sont les rôles et les responsabilités en matière de protection des données de chaque acteur du projet.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Pas d'avis sur cette question.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Pas d'avis sur cette question.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

oui et dans la mesure où l'indication de la source n'affecte pas la protection des données personnelles (par exemple en présence d'un fournisseur disposant d'un nombre de données restreint et où une indication de la source pourrait désanonymiser des données personnelles anonymisées).

Autres thèmes/remarques :

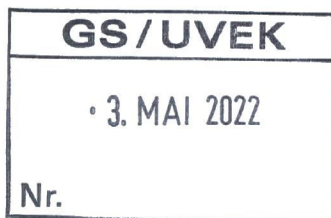
24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :



2022.01666



P.P. CH-1951
Sion

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Notre réf. VP/SB/SD

Date **27 AVR. 2022**

Consultation de la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité

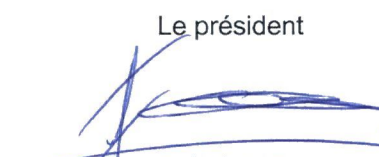
Madame la Conseillère fédérale,


Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'envoi, pour consultation, du projet cité en référence. Nous partageons globalement l'orientation générale de celui-ci. Nous relevons néanmoins certains éléments peu clairs en l'état ainsi que plusieurs incertitudes concernant le financement.


Conformément à votre courrier du 2 février 2022, nous vous remettons ci-joint le questionnaire dûment rempli, lequel contient la position détaillée du canton du Valais.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre plus haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Frédéric Favre



Le chancelier

Philipp Spörri

Annexe: questionnaire rempli

Copies: konsultationen@bav.admin.ch
monika.zosso@bav.admin.ch





Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : BAV

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input checked="" type="checkbox"/>	Canton du Valais
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
<p>Expéditeur :</p> <p>Canton du Valais Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement Service de la mobilité Rue des Creusets 5 1950 Sion</p>	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?

(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Comparer les données de mobilité aux infrastructures existantes est une vue de l'esprit.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Quels sont ces éventuels compléments ?

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

A-t-on déjà une estimation sur le montant de cette redevance ?

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Quelle est l'implication pour les cantons et les villes quant à la fourniture des données (p.ex. ressources humaines et financières à prévoir spécifiquement).

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Pas clair

10.

Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Quelle est la stratégie financière permettant à moyen et long termes de financer de raccordement.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Pas clair

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Non concernant le caractère facultatif.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

C'est dommage car la qualité des données ne sera pas uniforme sur l'ensemble du territoire. Il s'agirait de fixer un minimum obligatoire de données.

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Idéalement oui, mais ça semble excessif.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Non, nous voyons pas d'autres tâches.

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le CDM ne doit pas fixer seul ces exigences. Une consultation préliminaire des cantons doit être prévue.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il serait opportun de ne pas fermer la porte à la sous-traitance pour certaines tâches spécifiques.

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il s'agit d'éviter d'exclure les fournisseurs de données et assurer une coordination pour que le standard minimal des données soit garanti.

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

S'assurer que cet article soit suffisant (cette loi date).

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

La possible perte de parts de marchés peut être un frein pour certains fournisseurs. Une réflexion détaillée sur les opportunités offertes par la NADIM pour toutes les catégories de fournisseurs devrait être menée.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Peut être compliqué à mettre en œuvre.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Cf. question 20

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

A-Post

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Zug, 12. April 2022 sa

**Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone eingeladen, zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung zu nehmen.

Wir begrüßen die Schaffung einer Gesetzesgrundlage, welche die Verfügbarkeit und den Austausch von Mobilitätsdaten grundsätzlich massiv erleichtert und regelt. Unternehmerisches Handeln und Innovationen im sich rasch entwickelnden Mobilitätsmarkt sollen mit dem MODIG ermutigt und gestärkt werden. Der zu diesem Zweck neu zu bildenden Bundesanstalt mit umfassendem Auftrag stehen wir hingegen skeptisch gegenüber. Es ist eine organisatorisch einfachere Plattform zu wählen, deren hoheitliche Kompetenz auf das Wesentliche zu beschränken ist.

Ihre spezifischen Fragen zum MODIG sind in der Beilage dieses Schreibens beantwortet.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Martin Pfister
Landammann

Tobias Moser
Landschreiber

Beilage:

- Fragebogen zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Kopie mit Beilage an:

- konsultationen@bav.admin.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Datenschutzstelle, datenschutz.zug@zg.ch
- Volkswirtschaftsdirektion, info.vds@zg.ch
- Direktion des Innern, info.dis@zg.ch
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch
- Tiefbauamt, info.tba@zg.ch



Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninf- rastruktur (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
<p>Absender:</p> <p>Kanton Zug, Seestrasse 2, Regierungsgebäude am Postplatz, 6301 Zug, info.staatskanzlei@zg.ch</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an 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 der Vorlage stimmen wir überein. Zentral ist für uns, dass diese unterschiedlichen Daten koordiniert, standardisiert und harmonisiert werden, damit eine einfache Nutzung möglich wird.

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 direkte Verknüpfung von Mobilitätsdaten und physischer Mobilitätsinfrastruktur ist zu stark. Das Mobilitätsnetz funktioniert ohne diese Daten, wenn auch weniger optimal.

Mobilitätsdaten sind unbestritten eine wichtige Grundlage, um die stetig wachsenden Bedürfnisse mobiler Menschen effizient, ökologisch und diskriminierungsfrei befriedigen zu können. Diese Daten bergen mögliche Erkenntnisse und Innovation für die Mobilitätsgestaltung, sind aber nicht als «dritte Infrastruktur» zu bezeichnen.

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:

Im öffentlichen Interesse sind vor allem Bewegungsdaten im Verkehr. Die Infrastrukturplanung und deren Betrieb benötigen vermehrt solche Daten. So können zum Beispiel Verkehrsspitzen ohne Bewegungsdaten kaum geglättet werden. Darüber hinaus kann auch das Mobilitätsverhalten im Generellen analysiert und damit für die Gestaltung/Lenkung im öffentlichen Raum (Siedlungs- und übriges Gebiet) genutzt werden. Somit sind diese Daten im öffentlichen Interesse. Umgekehrt ist die verstärkte Kooperation von Transportanbietern zwar erwünscht, aber letztlich eine unternehmerische Entscheidung, die nicht durch die öffentliche Hand gesteuert werden muss. Die für die öffentliche Hand relevanten Mobilitätsdaten sind zu definieren und unter Berücksichtigung des Datenschutzes

als open government data (OGD) allen Interessierten zwecks privatwirtschaftlicher und öffentlicher Innovationsaktivitäten frei zur Verfügung zu stellen. Unabdingbar ist das Zusammenspiel aller Staatsebenen und der Mobilitätsanbieter, auch in Bezug auf die Daten. Hier ist die Vorlage zu wenig genau.

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:

Diese Aufgabe könnten auch private Anbieter übernehmen.
Bei denjenigen Daten, welche im öffentlichen Interesse liegen (Bewegungsdaten), soll der Bund eine zentrale Rolle spielen. Für den Austausch von Marktdaten, Tarifen etc. muss der Bund keine zentrale Rolle übernehmen, die öffentliche Hand soll sich auf Basisaufgaben beschränken und dabei Veredelungen und weiterführende Datennutzungen ermöglichen, diese aber nicht selber anbieten.

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 Dateninfrastruktur als «Basisdateninfrastruktur» soll Basisdaten resp. Kerndaten umfassen, welche klar definiert sein müssen. Die Abgrenzung zu den anderen optionalen Daten ist in der Vorlage zu offen und unklar.
Die Bundesebene ist aber der richtige Massstab, da Mobilität über Kantons- und Gemeindegrenzen hinausgeht.

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:

Wenn aktuell noch nicht klar ist, was dies für Bestandteile sein können und ob sie nicht ins NADIM oder Verkehrsnetz CH integriert werden können, dann ist eine spätere, gezielte Erweiterung des MODIG um diese Bestandteile sinnvoller. Dies wird z. B. aktuell beim Aufbau des nationalen Leitungskatasters so gehandhabt.

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:

Daten, welche im öffentlichen Interesse sind, sollen permanent gratis und im Grundsatz als open government data (OGD) zur Verfügung stehen (analog Geo-Daten). Daten, welche darüber hinaus ausgetauscht werden, sollen von Beginn weg kostenpflichtig behandelt 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:

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 Basis- resp. 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 muss diesbezüglich noch geschärft werden; unseres Erachtens gehören die Tarife nicht zu den Kerndaten. Es wird für diese Daten auch eine Lieferpflicht geben müssen. Um diese Lieferpflicht für die Anbieter zu unterstützen, braucht es aber kostenlos zur Verfügung stehende Datenschnittstellen für die Datenlieferungen.

Im Bericht 4.1.3.2.1 wird erwähnt, «... dass das Gesetz keine über das heutige Mass hinausgehenden spezifischen Pflichten für Dateninhaber zur Nutzung der MODI und Bereitstellung relevanter Daten zuhanden der MODI vorsieht». Dies steht in Widerspruch zu Art. 6 Abs. 1. Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand jener Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Kerndaten). Aus der Bestimmung (Art. 6 Abs. 1) sollte auch klar hervorgehen, dass die Bereitstellung der Daten über die NADIM freiwillig ist («Datenlieferantinnen und -lieferanten, die ihre Daten über NADIM bereitstellen wollen, müssen ...»).

- 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:

Die Abstimmung dieser Kerndaten muss in Abstimmung mit den Datenlieferanten erfolgen, diese Abstimmung sollte im Gesetz festgehalten werden.
Voraussetzung sind stabile und dokumentierte Datenmodelle. Dies erreicht man nicht mit einer einseitigen Vorgabe, sondern nur mit der oben erwähnten Abstimmung. Zudem sollen die Kerndaten auf Verordnungsstufe festgehalten werden.

- 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:

- 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:

Kerndaten sollen durch die öffentliche Hand bereitgestellt werden. Eine Verknüpfung von Datenlieferung und Datennutzung über eine Art von Handel soll vermieden werden.

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:

Die finanzielle Unterstützung soll aber nur für Kerndaten in öffentlichem Interesse möglich sein und auch die Entwicklung von Datenschnittstellen umfassen.

Abzulehnen ist eine finanzielle Unterstützung von «Abnehmer-Systemen», diese liegen im Eigeninteresse der Datennutzerinnen und -nutzer und sollen von diesen selber finanziert werden.

- 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:

Siehe Antwort 10 a. Es ist unklar, welche Kosten gemeint sind. Es ist auch unklar, wie kantonale und kommunale Leistungen finanziert werden.

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:

Ja, unter dem Vorbehalt, dass dessen Nachführung geregelt ist.

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 freiwilliger Basis soll dies möglich sein.

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:

Im Bericht wird erwähnt, dass die Kantone aktuell bestehende Daten zu ihren Verkehrsnetzen zur Verfügung stellen sollen. Zudem sollen die gelieferten Daten auf der Interoperationsplattform öffentlich beschrieben werden. Es stellt sich die Frage, ob für diese Beschreibungen der bereits bestehende GeoCat verwendet werden kann, was die Nutzung bestehender Infrastruktur erlauben würde.

Die bestehenden Daten aus der amtlichen Vermessung genügen den Anforderungen des Verkehrsnetzes CH mutmasslich nicht. In der Vorlage fehlen Angaben zur Kostenteilung für die Erfassung und Nachführung von Geodaten durch Kantone und Gemeinden.

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:

Bei Kerndaten sollte es keine Freiwilligkeit geben. Bei weiteren Daten soll hingegen die Freiwilligkeit gelten.

- 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:

Siehe Antwort 14a.

- 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:

Die Bildung einer Bundesanstalt ist nicht zwingend notwendig, es sind andere Organisationsformen zu suchen.

- 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:

Der Auftrag könnte mittels Leistungsauftrag an eine geeignete Organisation vergeben werden. Denkbar wären Organisationen, welche bereits mit dem Management von Bewegungsdaten Erfahrung haben.

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:

- 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:

Allerdings dürfte dies bei Lieferanten von Kerndaten schwierig sein.

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:

Es bleibt unklar, ob auch Personendaten der Endkundinnen und -kunden zu den Kerndaten (Art. 6) zählen können. Die Lieferung von Personendaten durch die Datenlieferanten sind ausdrücklich als Kerndaten auszunehmen (siehe auch nachfolgende Frage b).
Gemäss Art. 18 Abs. 2 wird eine gesetzliche Grundlage für Bewegungsdaten und besonders schützenswerte Personendaten geschaffen. Daraus könnte gefolgert werden, dass (einfache) Personendaten und personenbezogene Bewegungsdaten an sich bearbeitet werden dürfen (gemäss Art. 13 Abs. 2 Bst. c und d; siehe Erläuterung zu Art. 13 sowie Bemerkungen in Ziff. 7.8).
Im Gesetz ist klar festzuhalten, wem gegenüber Personen- und Bewegungsdaten in welchen Fällen für wie lange zugänglich gemacht werden dürfen bzw. wann diese zu löschen sind (siehe Erläuterungen zu Art. 18).

- 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:

Dass «der Schutz der Personendaten ihrer Endkundinnen und -kunden grundsätzlich Aufgabe der Datenlieferantinnen und -lieferanten» sein soll, geht aus dem Gesetz allerdings nicht hervor. Entsprechend ist ausdrücklich festzuhalten, dass dies Aufgabe der Datenlieferantinnen und -lieferanten ist.

Absatz 1 regelt die Bearbeitung von Personendaten durch die MDA. Es ist zu begrüssen, dass klar die «Bestimmungen zur Datenbearbeitung durch Bundesorgane» als anwendbar erklärt werden.

Verantwortlichkeit (Art. 19)

Es ist gesetzlich klar zu regeln, wer für welche Datenbearbeitungen verantwortlich ist.

Die Verantwortlichkeit der MDA kann nicht ausgeschlossen werden, falls die Aufgaben bzw. die Integration gemäss Art. 13 dazu führen, dass Personendaten gemäss DSG durch die MDA bereitgestellt werden (siehe auch Erläuterungen S. 32). Die Grund- und Persönlichkeitsrechte der Mobilitätsnutzerinnen und -nutzer (Endkundinnen und -kunden) müssen gewährleistet sein.

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:

Diese Frage müssen die Marktteilnehmer beurteilen.

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:

Für ein vollständiges Verkehrsnetz müsste eine Beteiligung verpflichtend vorgeschrieben werden, ansonsten die Gefahr eines ewig unvollständigen Mosaiks besteht.

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:



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

27. April 2022 (RRB Nr. 638/2022)

**Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur zugestellt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Das anhaltende Verkehrswachstum erfordert eine effiziente Bewirtschaftung und Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und Transportmittel. Durch die Nutzung und Verknüpfung von Mobilitätsdaten können neue und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote geschaffen werden, bestehende Verkehrsinfrastrukturen effizienter genutzt und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung gezielter befriedigt werden. Flächendeckende und verlässliche Mobilitätsdaten sowie deren Nutzung bilden hierfür eine grundlegende Voraussetzung. Eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur würde einen massgeblichen Beitrag zur Schaffung der notwendigen Datengrundlage und zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur beitragen.

Wir begrüssen daher die Vorlage, die den Aufbau einer integrierten nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI), ein neues verkehrsträgerübergreifendes Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) und die Errichtung einer Mobilitätsdatenanstalt (MDA) vorsieht. Unsere Anmerkungen zur Vorlage können dem nachstehenden Fragebogen entnommen werden.

Beantwortung der Fragen gemäss Fragenkatalog

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. Das MODIG bildet die Grundlage für die Bereitstellung der MODI durch den Bund. Diese wiederum ist Voraussetzung für eine Förderung der multimodalen Mobilität und eine effizientere Bewirtschaftung und Ausnutzung der bestehenden, physischen Verkehrsinfrastrukturen.

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. Die Nutzung und Verknüpfung von Mobilitätsdaten zu neuen und bedarfsgerechteren Angeboten bieten die Möglichkeit, die Effizienz des bestehenden Verkehrssystems zu steigern. Diese Potenziale wären auf anderem Weg nicht zu erschliessen. Zur Erreichung einer bedarfsgerechten, ressourcenschonenden und klimafreundlicheren Mobilität sowie zur Gewährleistung der Funktion des Systems ist die Nutzung von Mobilitätsdaten daher unverzichtbar.

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. Flächendeckende, aussagekräftige und qualitativ hochstehende Daten sind die zwingende Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Planung und Optimierung des Verkehrssystems. Eine staatliche MODI wäre ein massgebender Grundstein zur Erlangung dieser Datengrundlage und würde somit wesentlich zu einem bedarfsgerechten und effizienten Verkehrssystem beitragen.

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. Der Bund kann die erforderliche neutrale Handhabung frei von kommerziellen Interessen sicherstellen. Er ermöglicht damit einen diskriminierungsfreien Marktzugang und wirkt Monopolsituationen entgegen. Dies fördert die Akzeptanz und das Vertrauen in die MODI und wirkt Wettbewerbsverzerrungen entgegen. Der Anreiz und die Chance für eine breite Nutzung und einen entsprechend vermehrten Austausch von Mobilitätsdaten werden daher gesteigert.

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. Eine neutrale, staatlich bereitgestellte Dateninfrastruktur bietet gute Voraussetzungen für eine breit akzeptierte Nutzung und damit für ein effizientes Verkehrssystem.

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. Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Ausweitungen der MODI sollten aber im politischen Prozess beschlossen werden. Dabei sind insbesondere die finanziellen Konsequenzen zu berücksichtigen, die den Datenlieferantinnen und Datenlieferanten sowie den Datenbezügerinnen und Datenbezügern entstehen (z. B. bei Kantonen und Gemeinden).

7. Finanzierung der MODI (vgl. Art. 34 ff Gesetz und Ziff. 6 erl. Bericht): Sind Sie damit einverstanden, dass die MODI langfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden soll?

Ja. Die Option für eine spätere Gebührenfinanzierung sollte offengehalten werden. Es ist jedoch wichtig, für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang zu ermöglichen, um die Hürden für die Nutzung zu minimieren. Die im Entwurf enthaltene kostenfreie Nutzung mindestens in den ersten zehn Jahren erscheint angemessen. Für die geplante neue MDA besteht gemäss erläuterndem Bericht ein Personalbedarf von 45 Vollzeitstellen. Soll die MODI langfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden, besteht angesichts der hohen Kosten das Risiko, dass der Nutzerkreis aufgrund zu hoher Beiträge eingeschränkt wird. Diesem Risiko gilt es, bei der Finanzierung Rechnung zu tragen, damit die Mobilitätsdaten einem möglichst breiten Nutzerkreis zugänglich bleiben.

Unabhängig von der Erhebung von Nutzerbeiträgen sind die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, Open Data / Kostenfreiheit) klar und diskriminierungsfrei zu regeln.

8. NADIM als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem (vgl. Art. 5 ff 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. Flächendeckende Mobilitätsdaten sind die Grundlage für ein effizientes Verkehrssystem. Die heutige Situation zum Austausch und zur Verknüpfung von Daten über vielfach proprietäre Systeme ist sehr aufwendig und erschwert die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote. Die NADIM schafft daher die Voraussetzungen für ein effizienteres Verkehrssystem auf der Grundlage vorhandener und neuer Mobilitätsangebote.

Der Vertrieb von Tickets des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und somit die Tarifoheit muss jedoch ausserhalb von MODI/NADIM bleiben und durch den ÖV gesteuert werden können. Dafür bestehen Nutzungsbedingungen, die durch den ÖV in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr festgelegt werden.

9. Kerndaten der NADIM (vgl. Art. 6 Gesetz und Ziff. 4.1.8.6erl. 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. Die Bereitstellung eines minimalen Kerndatensets ist für die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote zwingend erforderlich. Wir gehen davon aus, dass sich die Kerndaten auf jene Daten beziehen, welche die konzessionierten Transportunternehmen und Verbünde heute schon den SKI-Systemen und NOVA zur Verfügung stellen. Das Einfordern von zusätzlichen Daten löst in den meisten Fällen zusätzliche Kosten bei den Datenlieferantinnen und Datenlieferanten bzw. den Kantonen aus.

Weiter sollte im Vertrieb unterschieden werden zwischen Tarifdaten (Tarife, Sortimente, Preise, Konditionen) und Daten für den eigentlichen Verkauf (Kundendaten, Paymentdaten usw.). Letztere sind wettbewerbs- und finanzkritisch und gehören dem jeweiligen Mobilitätsakteur. Sie sollen deswegen ausdrücklich nicht Teil der Mobilitätsdateninfrastruktur sein. Diesbezüglich ist auch eine klare Unterscheidung zwischen Open Data, veredelten Daten und weiterführenden Diensten zwingend.

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. Die Definition und Festlegung des Kerndatensets sind jedoch unter Einbezug der Datenlieferantinnen und Datenlieferanten vorzunehmen.

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. Die Kerndaten sind für die Entwicklung neuer Angebote unverzichtbar und sollten daher als Open Data zur Verfügung stehen. Dies entspricht auch der im Kanton Zürich verfolgten Philosophie, wonach der Kanton alle vorhandenen nicht schützenswerten Daten der Öffentlichkeit maschinenlesbar zur freien Nutzung zur Verfügung stellen soll und damit die Innovationskraft des Standorts unterstützt (RRB Nr. 1362/2021). Die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, Open Data / Kostenfreiheit) sind jedoch klar und diskriminierungsfrei zu regeln.

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. Dies erscheint opportun, sofern mit den bezogenen Daten ein kommerzielles Angebot betrieben wird (Prinzip des Mutual Data Sharing). Das Prinzip der Reziprozität muss grundsätzlich für alle Daten gelten.

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, sofern die Bereitstellung der Daten für sämtliche Anbieterinnen und Anbieter verpflichtend und nicht freiwillig ist. Bei einer Unterstützung durch den Bund müssen die ÖV-Unternehmen und die privaten Anbieterinnen und Anbieter gleichbehandelt werden. Mit der vorgeschlagenen Frist von zwei Jahren wird ein Anreiz geschaffen, die Daten möglichst rasch zur Verfügung zu stellen.

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

Ja. Der finanzielle Aufwand zur Anbindung an die NADIM sollte möglichst geringgehalten und in Abhängigkeit der Finanzstärke eines Unternehmens unterstützt werden können.

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. Ein gemeinsames räumliches Referenzsystem ist zwingende Voraussetzung für eine effiziente Verknüpfung und Überlagerung verschiedener Fachnetze und Fachdaten und damit die Grundlage zur Gewinnung neuer Informationen. Diese wiederum ermöglichen neue Angebote und Steuerungsansätze.

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. Auf diese Weise kann eine Grundlage geschaffen werden, die für den Austausch aller raumbezogenen Mobilitätsdaten der öffentlichen und privaten Akteurinnen und Akteure dient. Je vielfältiger die verfügbaren Fachdaten sind, umso grösser sind das Potenzial für mögliche (neue) Mobilitätsangebote und damit der mögliche Nutzen einzuschätzen.

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. Die Beauftragung von swisstopo ist sinnvoll, da der Betrieb von Verkehrsnetz CH eng verzahnt ist mit verschiedenen Aktivitäten auf Bundesebene (Nationale Datenbewirtschaftung, Nationale Geodateninfrastruktur usw.) und somit Synergien genutzt, insbesondere aber eine hohe Qualität und Konformität dieser Aktivitäten sichergestellt werden können.

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, mit Ausnahme der Freiwilligkeit. Im Übrigen gewährleisten die allgemeinen Anforderungen bzw. Grundsätze dauerhaft ein hohes Mass an Gerechtigkeit und Zugänglichkeit für die verschiedensten Nutzergruppen und verhindern Diskriminierung und Monopolisierung. Sie leisten so einen Beitrag zu einer möglichst optimalen Nutzung der Mobilitätsdaten. Wir weisen aber darauf hin, dass der Grundsatz der Freiwilligkeit aufgrund von bereits bestehenden gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt werden kann. Somit wäre auch der Grundsatz der Gleichbehandlung bzw. der Diskriminierungsfreiheit infrage gestellt, insbesondere weil der ÖV Dritten den Zugang zu den eigenen Vertriebssystemen gewähren muss. Eine Regulierung müsste in Bezug auf alle Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein, dass es zu keinen Wettbewerbsnachteilen für die ÖV-Unternehmen kommt. Da der ÖV aufgrund der bevorstehenden Verpflichtung zur Öffnung seiner Vertriebsinfrastruktur den Anschluss an die MODI faktisch nicht verhindern kann, müsste die Teilnahme zwingend auch für private Unternehmen mit Mobilitätsangeboten in den Bereichen Mobilitätsvermittlung, Taxi, Mobility on Demand, Mietwagen, Sharing und dergleichen obligatorisch sein (vgl. Gesetzgebung in Deutschland).

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)?

Nein. Für den ÖV besteht faktisch keine Freiwilligkeit (siehe Beantwortung der Frage 14 a). Um die Gleichbehandlung aller Anbieterinnen und Anbieter sicherzustellen, müssten daher auch private Anbieterinnen und Anbieter zur Einlieferung von Daten verpflichtet werden. Ansonsten würde eine nicht zu rechtfertigende Ungleichbehandlung zwischen privaten Anbieterinnen und Anbietern und dem ÖV geschaffen. Je besser die Datengrundlagen sind, desto grösser ist der Anreiz für Mobilitätsanbieter, sich der NADIM anzuschliessen. Die Sichtbarkeit und Verbreitung ihres Angebots würde dadurch verbessert.

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.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

Ja.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

Ja. Im Sinne der Gleichbehandlung von privaten Anbieterinnen und Anbietern, z. B. in den Bereichen Mobilitätsvermittlung, Taxi, Mobility on Demand, Mietwagen, Sharing, und dem ÖV ist eine Einlieferungspflicht notwendig (siehe Beantwortung der Frage 14 a).

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. Mit der Gründung einer neuen MDA sind die Voraussetzungen für einen Betrieb gemäss den definierten Grundsätzen gegeben. Zudem sind die Neutralität und Unabhängigkeit von den Marktakteurinnen und -akteuren als weitere wesentliche Aspekte gewährleistet.

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)?

Nein. Die Gründung einer MDA als öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit scheint für die Aufgabe die geeignete Form zu sein. Die schlechtere Beurteilung der geprüften Alternativen ist nachvollziehbar.

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. Die Aufgaben scheinen umfassend und zweckmässig zu sein.

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. Im Austausch mit unterschiedlichen Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenbezügerinnen und -bezügern ist die Definition einheitlicher Datenstandards und klarer Anforderungen an die Metadaten eine unabdingbare Voraussetzung. Entsprechend ist auch deren Einhaltung zu überprüfen. Wichtig ist die Nutzung anerkannter und erprobter Standards.

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. Dies erscheint zweckmässig, um den Anschluss an die NADIM für Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenbezügerinnen und -bezüger zu vereinfachen.

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. Sofern diese Leistungen nicht in Konkurrenz zu privaten Anbieterinnen und Anbietern stehen, sollte die Möglichkeit zur Durchführung gewerblicher Leistungen bestehen.

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. Die Möglichkeit zum Ausschluss sollte bestehen, sofern zuvor entsprechende Mahnungen erfolgt sind. Es ist zu definieren, unter welchen Voraussetzungen ein erneuter Anschluss an die NADIM stattfinden kann. Konzessionierten Transportunternehmen und Verbänden darf der Zugang jedoch keinesfalls verwehrt werden, wenn sie die definierten Kerndaten nicht im geforderten Umfang bereitstellen können.

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. Der Datenschutz erscheint mit den vorgesehenen Rahmenbedingungen und dem Bundesgesetz über den Datenschutz (SR 235.1) ausreichend gegeben. Der unter Ziff. 4.1.8.6.3 beschriebene Austausch von Personendaten zu Buchungs- und Bezahlungszwecken wäre in Bezug auf den Datenschutz ausgesprochen herausfordernd und teuer. Auch deswegen wäre es nicht zweckmässig, dass diese Funktionen durch die Betreiberin der MODI redundant zu den einzelnen Mobilitätsanbietern abgewickelt würden.

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. Der Schutz von Personendaten und die entsprechenden Anonymisierungen sollten so früh wie möglich im Prozessablauf erfolgen. Er ist daher bereits bei den Datenlieferantinnen und -lieferanten anzusiedeln. Zu prüfen wäre unseres Erachtens, ob dieser Grundsatz im Gesetz festgehalten werden soll. Die Betreiberin der MODI trifft als Datenvermittlerin aber eine Mitverantwortung.

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. Die bessere Sicht- und Nutzbarkeit und die einfachere Verknüpfung der Daten bieten nur dann einen deutlichen Mehrwert, wenn viele Akteurinnen und Akteure angeschlossen und entsprechend qualitativ hochstehende Daten verfügbar sind. Die Beteiligung an NADIM sollte deshalb für alle Anbieterinnen und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen zwingend sein (siehe auch Beantwortung der Frage 14 a). Vor diesem Hintergrund sind keine Anreize notwendig.

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. Die Hoheit über die Daten sollte bei den Datenlieferantinnen und -lieferanten verbleiben. Die Koordination, Qualitätssicherung und das Regelwerk ist von einer zentralen Organisation zu verwalten. Auf diese Weise werden die Voraussetzungen für eine nachhaltige Harmonisierung und Kompatibilität der Verkehrsnetzdaten geschaffen.

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. Der Nutzen, der aus der einfachen Verknüpfung verschiedener Fachdaten über das Verkehrsnetz CH entsteht, sollte für viele Akteurinnen und Akteure ausreichend attraktiv für eine Beteiligung sein. Sollte dies nicht der Fall sein, könnte zu gegebener Zeit zumindest in Teilbereichen eine verpflichtende Beteiligung in Erwägung gezogen werden.

23. Bezug der Mobilitätsdaten über die Mobilitätsdateninfrastruktur: Sind Sie der Ansicht, dass bei Verwendung der bezogenen Daten die Datenquelle ausgewiesen werden muss?

Ja. Es erscheint sachgerecht, die Datenquelle aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Transparenz auszuweisen.

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

Aufgrund des raschen Voranschreitens der technologischen Entwicklung wird beantragt, dass der Bundesrat spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes über die Zielerreichung Bericht erstattet sowie Antrag über die Weiterführung stellt.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Jacqueline Fehr

Dr. Kathrin Arioli



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3. Mai 2022

Stellungnahme der LITRA zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Grundsätzliche Unterstützung der Vorlage

Die LITRA teilt die im erläuternden Bericht dargestellte Einschätzung, dass Daten ein Rohstoff sind, den es mittels einer einfach zugänglichen technischen Infrastruktur zugunsten einer effizienten und attraktiven Mobilität zu nutzen gilt. Sie **unterstützt deshalb die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen, mit denen der Bund die notwendige Dateninfrastruktur zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems zur Verfügung stellen kann**. Dies wird Innovationen im Verkehrsbereich fördern und begünstigen, dank denen auch der öffentliche Verkehr wird profitieren können. Die vorgeschlagene Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) kann demgemäss einen wichtigen Beitrag leisten, um Infrastrukturen effizienter zu betreiben und zu nutzen, Mobilitätsangebote besser auszulasten und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung optimal zu befriedigen. Die MODI kann sowohl aus einer verkehrspolitischen als auch einer volkswirtschaftlichen Perspektive einen Nutzen stiften, indem verschiedene Mobilitätsakteure gemeinsame Daten und Infrastrukturen nutzen und so alle gemeinsam effizienter wirtschaften können.

Die MODI soll zum **Zweck haben, die Nutzung von Mobilitätsdaten (Lieferung, Bereitstellung, Austausch, Verknüpfung, Bezug) sowie die Vernetzung von Mobilitätsangeboten zu vereinfachen und zu verbessern**. MODI soll damit einen Beitrag an ein effizientes und verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätssystem in der Schweiz leisten, aber kein direktes Angebot an die Endkundinnen und -kunden bereitstellen. Die Bevölkerung soll vielmehr indirekt von neuen Angeboten profitieren, welche öffentliche und private Unternehmen und Plattformbetreiber auf der Basis der Nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) für sie entwickeln werden. Eine **Einspeisung von qualitätsvollen Mobilitätsdaten durch die öffentliche Hand und die Privatwirtschaft sind die unabdingbare Voraussetzung, dass gute und anwendergerechte Angebote für Endkundinnen und -kunden entstehen können**. Dies gilt nicht zuletzt auch für die Einbindung des Verkehrsnetzes CH, welches das Schweizer Verkehrsnetz digital abbilden und als räumliches Referenzsystem dienen soll. Welche Mobilitätsdaten allerdings genau als Infrastruktur in MODI zu bezeichnen sind, und wie diese gegebenenfalls laufend angepasst werden können, muss aus Sicht der LITRA noch genauer bestimmt werden.

Weitere Präzisierungen und Anpassungen an der Vorlage

Aus Sicht der LITRA ist es zwingend, dass die **Ziele der MODI Bezug zum Programmteil des Sachplans Verkehr, Mobilität und Raum 2050, nehmen**. Dieser Programmteil gibt bekanntlich den Rahmen für die langfristige, mit Raum und Umwelt abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems vor, wonach sich ebenfalls die Ziele der MODI auszurichten haben. Dies beinhaltet beispielsweise die gezielte Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie eine Stärkung der klimafreundlichen Mobilität oder eine Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Der MODI soll gemäss diesen Überlegungen eine grosse Flexibilität für Ergänzungen und Entwicklungen zugestanden werden, da auf Grund der technologischen und gesellschaftlichen Entwicklung rasche Anpassungen zu dieser Zielerreichung erforderlich sein können.

Die LITRA befürwortet zudem, dass die **Beteiligung an der MODI freiwillig bleiben soll**. Um das Funktionieren und den Nutzen der MODI sicherzustellen, scheint es aber unumgänglich, auch neue Pflichten zur Lieferung von bestimmten Mobilitätsdaten vorzusehen. Der **Umfang dieses notwendigen Sets an Kerndaten ist unter Einbezug der betroffenen Akteure klarer zu definieren**. Allfällige Zusatzaufwände der konzessionierten Transportunternehmen zur Lieferung dieser Daten müssten zwingend ausserhalb des RPV-Verpflichtungskredits abgegolten werden. Für öffentliche und private Mobilitätsanbieter, die an der MODI angeschlossen sind, müssen anschliessend die gleichen Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten gelten (Nicht-Diskriminierung). Weiter müssen die Spielregeln für den Bezug von Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) ebenfalls klarer geregelt werden.

Vertriebsleistungen für Mobilitätsangebote können aus Sicht der LITRA keine Bundesaufgabe werden.

NADIM soll als Schnittstelle dienen und die für den Vertrieb benötigten Informationen und Daten einfach und standardisiert zugänglich machen. Bei Vertriebsdaten sollte zudem unterschieden werden zwischen Tarifdaten (Tarife, Sortimente, Preise, Konditionen) und Daten für den eigentlichen Verkauf (Kundendaten, Paymentdaten etc.), die wettbewerbs- und finanzkritisch sind und den Mobilitätsakteuren gehören. Letztere können nicht Teil von MODI sein. Diese Daten werden vielmehr über die weiterhin notwendigen Geschäftsbeziehungen zwischen den Mobilitätsdienstleistern ausgetauscht. NADIM soll eine unabhängige und neutrale Schnittstelleninfrastruktur bleiben, welche Mobilitätsdaten bereitstellt und einen standardisierten Austausch ermöglicht.

Zur Entwicklung von MODI braucht es ein Vorgehen, das anwenderfreundliche Lösungen und eine hohe Dynamik erlauben. Vor diesem Hintergrund ist es bezüglich der gewünschten Organisationsform und der notwendigen Governance wichtig, dass **Vertreterinnen und Vertreter der interessierten Branchen bei der Wahl der geeigneten Strukturen mitwirken können**. Aus Sicht der LITRA sollte eine möglichst schlanke und agile Organisationsform gewählt werden. Die Bildung einer neuen Mobilitätsdatenanstalt (MDA) beurteilen wir kritisch, zumal in der Vorlage keine hoheitlichen Tätigkeiten vorgesehen sind. Alternative Umsetzungsorganisationen zur MDA wurden aus unserer Sicht zu wenig geprüft.

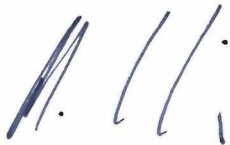
In einem ersten Schritt sollen sich die Daten in MODI auf den landgebundenen Personenverkehr konzentrieren. Ob und wie Daten im Bereich Güterverkehr/Logistik und Luftverkehr miteinbezogen werden sollen, wird gemäss den Unterlagen erst zu einem späteren Zeitpunkt geprüft. Der LITRA ist es ein grosses Anliegen, dass bei der Erarbeitung der Botschaft bereits konkreter auf diese Themen eingegangen wird, respektive deren Einbezug von Anfang an mitgeplant wird. Dazu gehört, dass die Anbindung und Kompatibilität mit internationalen Bestrebungen und Mobilitätsdateninfrastrukturen konsequent vorgesehen werden. Dies vor dem Hintergrund, dass der Gesetzesentwurf den Begriff «multimodal» aus Sicht der LITRA zu eng definiert und zum Beispiel die Dritte Dimension - die Luft - nicht berücksichtigt. Flugangebote sind jedoch ein integraler Teil des öffentlichen Verkehrssystems. Von dem her **muss die multimodale Mobilität von Anfang an gesamtheitlich verstanden und bei der MODI berücksichtigt werden**.

Schliesslich **unterstützt die LITRA die in den ersten zehn Jahren vorgeschlagene Finanzierung von Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI durch den Bund.** Damit kann in den ersten Betriebsjahren ein kostenfreier Zugang ermöglicht und eine niederschwellige Nutzung von Mobilitätsdaten durch zahlreiche Anbieter gefördert werden. Eine finanzielle Unterstützung von reinen Datenbezügern erachten wir hingegen nicht als sinnvoll, weil damit falsche Anreize gesetzt werden. Ebenfalls würde sich die LITRA wünschen, dass nicht erst nach acht, sondern bereits nach vier Jahren die Zweckmässigkeit, die Umsetzung, die Wirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit der MODI überprüft, dem Parlament Bericht erstattet und allenfalls notwendige, weiterführende Massnahmen beantragt werden. Dies soll dann nach acht Jahren ebenfalls die Frage beinhalten, ob und in welchem Umfang eine Finanzierung über Nutzergebühren eingeführt werden kann.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer



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 checked="" 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: LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (www.litra.ch)	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

Allerdings richtet sich MODI primär an die privaten und öffentlichen Mobilitätsdienstleister, die damit neue Angebote entwickeln können.

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:

Die MODI kann sowohl aus einer verkehrspolitischen als auch einer volkswirtschaftlichen Perspektive einen Nutzen stiften, weil verschiedene Mobilitätsakteure gemeinsame Daten und Infrastrukturen nutzen und so insgesamt Kosten eingespart werden können.

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:

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:

Welche Mobilitätsdaten genau als Infrastruktur in MODI aufgenommen werden sollen, muss aus Sicht der LITRA noch genauer spezifiziert und der Prozess zur laufenden Festlegung dieser Daten durch alle Beteiligten klarer definiert werden. Vertriebsleistungen für Mobilitätsangebote können aus Sicht der LITRA keine Bundesaufgabe werden. NADIM soll eine unabhängige und neutrale Schnittstelleninfrastruktur bleiben, welche Mobilitätsdaten bereitstellt und einen standardisierten Austausch ermöglicht.

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:

Nach vier Jahren soll die Zweckmässigkeit, die Umsetzung, die Wirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit der MODI überprüft, dem Parlament Bericht erstattet und allenfalls notwendige, weiterführende Massnahmen beantragt werden. Dies soll nach acht Jahren ebenfalls die Frage beinhalten, ob und in welchem Umfang eine Finanzierung über Nutzergebühren eingeführt werden kann.

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:

Welche Mobilitätsdaten genau als Infrastruktur in MODI aufgenommen werden sollen, muss aus Sicht der LITRA noch genauer spezifiziert und der Prozess zur laufenden Festlegung dieser Daten durch alle Beteiligten klarer definiert werden.

- 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:

- 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:

Welche Mobilitätsdaten genau als Infrastruktur in MODI aufgenommen werden sollen, muss aus Sicht der LITRA noch genauer spezifiziert und der Prozess zur laufenden Festlegung dieser Daten durch alle Beteiligten klarer definiert werden. Weiterführende Daten werden über die weiterhin notwendigen Geschäftsbeziehungen zwischen den Mobilitätsdienstleistern ausgetauscht werden können.

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:

Die Anbindung an NADIM muss so ausgestaltet werden, dass der Initialaufwand für eine Teilnahme so einfach und tief wie möglich ist.

- 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:

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:

- 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:

- 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:

Welche Mobilitätsdaten genau als Infrastruktur in MODI aufgenommen werden sollen, muss aus Sicht der LITRA noch genauer spezifiziert und der Prozess zur laufenden Festlegung dieser Daten durch alle Beteiligten klarer definiert werden.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Welche Mobilitätsdaten genau als Infrastruktur in MODI aufgenommen werden sollen, muss aus Sicht der LITRA noch genauer spezifiziert und der Prozess zur laufenden Festlegung dieser Daten durch alle Beteiligten klarer definiert werden. Allfällige Zusatzaufwände der konzessionierten Transportunternehmen zur Lieferung dieser Daten müssten allerdings zwingend ausserhalb des RPV-Verpflichtungskredits entsprechend abgegolten werden.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Welche Mobilitätsdaten genau als Infrastruktur in MODI aufgenommen werden sollen, muss aus Sicht der LITRA noch genauer spezifiziert und der Prozess zur laufenden Festlegung dieser Daten durch alle Beteiligten klarer definiert werden.

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:

Zur Entwicklung von MODI braucht es ein Vorgehen, das sehr anwenderfreundliche Lösungen und eine hohe Dynamik erlauben. Vor diesem Hintergrund ist es bezüglich der gewünschten Organisationsform und der notwendigen Governance wichtig, dass sämtliche interessierten Branchen in einer Expertengruppe zusammenwirken und selbständig eine geeignetere Organisationsform suchen. Wir sind der Meinung, dass bei der Umsetzung einer geeigneteren Organisationsform der Bund nicht zwingend benötigt wird. Bei Bedarf kann dieser jedoch in der Rolle als Moderator unterstützen.

- 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:

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:

- 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:

- 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:

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:

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:

In einem ersten Schritt sollen sich die Daten in MODI auf den landgebundenen Personenverkehr konzentrieren. Ob und wie Daten zum Güterverkehr / Logistik und zum Luftverkehr miteinbezogen werden sollen, wird gemäss den Unterlagen erst zu einem späteren Zeitpunkt geprüft. Der LITRA ist es ein grosses Anliegen, dass bei der Erarbeitung der Botschaft bereits konkreter auf diese Themen eingegangen wird, respektive deren Einbezug von Anfang an mitgeplant wird. Dazu gehört, dass die Anbindung und Kompatibilität mit internationalen Bestrebungen und Mobilitätsdateninfrastrukturen konsequent vorgesehen werden. Dies vor dem Hintergrund, dass der Gesetzesentwurf den Begriff «multimodal» aus Sicht der LITRA zu eng definiert und beispielsweise die Dritte Dimension - die Luft - nicht berücksichtigt. Flugangebote sind jedoch ein integraler Teil des öffentlichen Verkehrssystems. Von dem her muss die multimodale Mobilität von Anfang an gesamtheitlich verstanden und bei der MODI entsprechend so berücksichtigt werden.



Logo

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
x	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Christian Helbling, Swisscom Directories AG, christian.helbling@localsearch.ch	

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

ISOLogo

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:

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:

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:

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:

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:

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:

Die Infrastruktur sollte alle Daten als fulldump als Open Data gratis zur Verfügung stellen. Die Ausgaben diesbezüglich sollten durch verbesserte Innovation und Vermeidung vieler Doppelspurigkeiten volkswirtschaftlich wieder reinkommen.

Bei Dienstleistungen wie dem Ticketverkauf oder rechenintensiven Services wie z.B. routing sollen hingegen Gebühren verlangt werden können.

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Der Nutzen ist am grössten, wenn alle mitmachen müssen.

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Alle Daten sollen ohne Registrierung für alle zugänglich sein.

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:

- 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:

Ich gehe davon aus, dass NADIM vernünftigt gut implementiert ist und eine genügend grosse Abdeckung bietet, so dass sie auch von den relevanten Plattformen benutzt wird.

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:

Rückmeldungen zu fehlerhaften Daten sollten zentral möglich sein, auch wenn sie dann an dezentrale Stellen weitergeleitet werden.

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:

Die Daten müssen ausserdem möglichst aktuell und vollständig sein.

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:

Es sollte lizenztechnisch möglich sein, die Daten in openstreetmap zu importieren, auch wenn die Datenquelle nur auf <https://www.openstreetmap.org/copyright> sichtbar ist.

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input checked="" type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input checked="" type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : mobilité	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Création de CDM (indépendant)

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

L'intégration des données est faite par les clients

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Obligation légale

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :



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 checked="" 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: Mobility Genossenschaft Suurstoffi 16 CH-6343 Rotkreuz	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

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:

Grundsätzlich ja. Wir würden beispielweise keine Live-Standorte vermieteter Fahrzeuge teilen.

- 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:

Ja, sofern das Set der Kerndaten der Definition unter Ziff 9a entspricht und unter Berücksichtigung unserer entsprechenden Anmerkung.

- 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, sofern das Set der Kerndaten der Definition unter Ziff 9a entspricht und unter Berücksichtigung unserer entsprechenden Anmerkung.

- 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:

Uns ist nicht ganz klar, inwiefern der Datenlieferant von dieser Rücklieferung profitieren würde.

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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

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:

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:

Umsetzung Datenanbindung: Es gibt sicher noch Klärungsbedarf hinsichtlich der Datenlieferungs-Prozesse. Aus dem erläuternden Bericht können wir nicht eindeutig entnehmen, ob sich die NADIM mittels Schnittstelle der bereitgestellten Daten bedient oder ob die Datenlieferanten regelmässig aktiv ihre Daten liefern müssen. Dieser Aspekt ist wesentlich für die Ressourcen-Frage in Bezug auf Planung und Umsetzung.



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 checked="" type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
<p>Absender:</p> <p>MOVE Mobility AG</p> <p>Route du Lavapesson 2</p> <p>1763 Granges-Paccot</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

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:

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:

Nein – MfG Ivo Brügger – Direktor MOVE Mobility AG



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input checked="" type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : Moviplus OpenIT SA Rue de Langallerie 9 1003 Lausanne	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'orientation générale et les objectifs de la loi vont dans le sens d'une utilisation efficiente des infrastructures de mobilité qui doit être soutenue. Le principal enjeu tiendra toutefois à l'acceptabilité d'une telle solution, notamment par les acteurs privés qui devront y trouver un bénéfice.

De fait, ceci pose la question plus globale de la vision à moyen-long terme de la répartition de la mobilité en Suisse notamment avec l'arrivée annoncée des véhicules autonomes. Il semble par conséquent nécessaire de lier ce projet de loi à un questionnement plus profond sur l'évolution de la mobilité.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le partage d'informations ne peut que simplifier le bon fonctionnement des transports et de la mobilité. Dans un contexte de mobilité en évolution rapide et en phase d'accélération (véhicules autonomes, trottinettes et vélos électriques performants, shared transport, ...) la pertinence d'une infrastructure comparable à la route ou au rail pose des questions (complexité, inertie, poids, ...). Ce d'autant plus quand la mobilité passe progressivement en mains privées et que la maîtrise de la donnée représente de plus en plus un avantage concurrentiel.

Il convient donc de soutenir cette infrastructure tout en portant une attention extrême sur sa bonne réalisation.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La création d'un référentiel partagé ne peut être que de nature à faciliter le travail de la confédération, des cantons ou des communes. L'effort demandé pour alimenter une telle infrastructure est-il justifié au regard du gain apporté ?

S'il s'agit vraisemblablement d'un bénéfice additionnel, la mission centrale de la NADIM doit rester celle de faciliter l'accès à la multimodalité aux utilisateurs finaux grâce à un travail simplifié pour les intégrateurs de solutions.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La confédération doit soutenir une utilisation efficiente de la mobilité et de ses infrastructures physiques, notamment dans un contexte de protection du climat.

La question est donc de savoir si la NADIM est la meilleure solution pour ce faire.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficace et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il existe vraisemblablement un risque significatif de non-acceptation d'une telle solution dû à :

- L'augmentation rapide d'une mobilité en mains privées et avec, par conséquent, des enjeux forts de réactivité afin de rester concurrentiels
- Les lenteurs nécessaires à la mise en place d'une infrastructure étatique centralisée (définition concertée des besoins et des solutions, développement, implémentation centrale, implémentation chez les partenaires de mobilité, tests, ajustements, ...)

Une solution alternative étant de définir des standards d'échange de données (format, métadonnées, ...) tout en laissant la responsabilité de l'implémentation technique aux parties prenantes intéressées. Il s'agirait ainsi de permettre la consolidation simplifiée des données de l'OpenData (transport public) avec des données privées. Une incitation financière resterait vraisemblablement nécessaire afin d'encourager l'implémentation d'une telle norme.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Tant qu'il est évident que les solutions mises en œuvre répondent à un besoin et favorisent globalement la multimodalité, le conseil fédéral doit pouvoir étendre le périmètre de fonctionnement.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le principal enjeu doit rester de convaincre de la valeur ajoutée d'un tel service afin que les acteurs privés trouvent un intérêt à la consommation et à la fourniture des données. Il s'agit ainsi d'aborder la création de la NADIM avec une démarche entrepreneuriale à même de convaincre quant à sa plus-value, notamment si le service est payant. Ceci en gardant à l'esprit qu'il le sera de facto puisque les parties prenantes devront investir pour s'y connecter.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le succès de solutions comme google maps tient notamment à la capacité à proposer une vision agrégée des informations combinées de géographie et de mobilité. Il est par conséquent évident que l'accès à l'information facilite l'accès à la mobilité multimodale. Toutefois, un frein important à l'utilisation massive de ces solutions tient à la complexité et aux coûts pour souscrire et accéder à tous ces services. En adressant des problématiques relatives à la disponibilité, aux horaires ou à la charge à bord la NADIM simplifie l'accès sans toutefois répondre à la principale difficulté.

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Comment proposer ces informations si les fournisseurs ne les garantissent pas ?

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Dans un souci de réactivité, notamment afin de conserver les acteurs du domaine privé, il faudra trouver le bon équilibre entre consultation(s) et réactivité. Il faut donc être attentif à clarifier dès le départ le processus de décision afin de prendre rapidement les meilleures décisions.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il s'agit vraisemblablement de la meilleure façon de partager la donnée. Il convient toutefois de laisser la possibilité aux utilisateurs d'être indépendants dans l'exploitation afin de ne pas créer de single point of failure qui seraient inacceptables (OpenData down = plus de mobilité partagée).

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Cette question revient à celle abordée précédemment d'un ratio coût/bénéfice d'une telle plateforme devant permettre de convaincre les acteurs du domaine privé

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il s'agit vraisemblablement de la seule façon de convaincre les partenaires de toute taille, y compris dans le domaine du transport public.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le ratio devrait être différent selon les domaines et le type de partenaires. Ainsi les investissements demandés au transport public devraient être couverts intégralement afin de ne pas reporter une part de la charge des exigences fédérales sur des régions/communes parfois très petites et donc avec moins de marge de manœuvre financière.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
Pas d'avis sur ce point.

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
Pas d'avis sur ce point.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
Pas d'avis sur ce point.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
L'ensemble de ces exigences semble de nature à soutenir la mission.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
RAS

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Il s'agit de montrer l'exemple afin de convaincre les acteurs privés.

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Il s'agit de montrer l'exemple afin de convaincre les acteurs privés.

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Cette question est particulièrement sensible car il s'agit indirectement d'orienter la place réservée aux acteurs privés et publics dans le mix de mobilité à l'avenir. Contraindre équivaut à décourager les initiatives privées en Suisse avec le risque de voir un développement plus lent de nouvelles offres.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

La délégation de responsabilités à des entreprises de transport par l'OFT, notamment aux CFF, génère une certaine méfiance et peut mener à des conflits d'intérêt (Exigences de CUS/QMS VS exigences de l'application mobile). Ceci serait d'autant plus marqué avec l'échanges de données commerciales. Il paraît donc nécessaire de créer une structure indépendante afin de garantir une objectivité de nature à rassurer les acteurs impliqués.

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Un structure privée sous contrôle étatique paraît parfaitement adéquate.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Voir point suivant

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le double mission de définir les exigences et d'exploiter l'interface crée une situation de « juge et parti » comparable à celle de l'alimentation du système CUS. Si cette organisation permet d'être plus réactifs, elle peut également créer un manque de transparence quant aux rôles et responsabilités des parties prenantes. Il pourrait ainsi être intéressant de séparer la définition des interfaces/données/métadonnées de l'exploitation de la plateforme.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

A partir du moment où le CDM a la responsabilité d'exploiter, il est légitime pour aider les parties prenantes à s'intégrer à la NADIM.

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Pour être crédible dans sa fonction et générer la confiance nécessaire à sa mission, le CDM doit être indépendant. La recherche de revenus marginaux semble de nature à diminuer la lisibilité de son positionnement.

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La valeur ajoutée par la NADIM doit inciter les parties prenantes à vouloir conserver leur accès. Il semble donc approprié de pouvoir couper les accès à un partenaire ne respectant pas ses obligations. Toutefois, les modalités d'exclusion doivent être clairement définies et connues de tous.

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le CDM doit se porter garant du respect du cadre légal et de ses évolutions ainsi que de l'application des bonnes pratiques en termes de cybersécurité.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La NADIM doit concentrer ses efforts sur le partage des informations globales permettant d'organiser la multimodalité dans les meilleures conditions. Ainsi, par exemple, les données de charges à bord ou d'utilisation doivent être anonymisées par ceux qui les génèrent et donc avant transmission à d'autres systèmes

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'adéquation entre les besoins et les solutions lors de la phase d'implémentation validera, ou non, la pertinence de la démarche. Si la volonté est louable, c'est la façon dont la solution sera construite qui donnera, ou non, du poids grâce à une visibilité et une utilisabilité accrue.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Comme indiqué à la question 16.b il est important de séparer les responsabilités (législatif VS exécutif). Pour que la NADIM atteigne ses objectifs, il semble nécessaire de donner l'occasion à tous les acteurs de la mobilité d'être consultés.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Pas d'avis sur ce point.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'identification du fournisseur initial est de nature à créer de la confiance et de la transparence nécessaires.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :



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 checked="" type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
<p>Absender:</p> <p>Andreas Kronawitter, Geschäftsführer mybuxi; info@mybuxi.ch; www.mybuxi.ch Hessstrasse 18 3097 Liebefeld +41 79 948 94 30</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Wesentlich wird die Umsetzung und die Unabhängigkeit von einzelnen Akteuren.

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:

«Digitale Souveränität» wird zunehmend wichtiger werden. Die Schweiz wird einen mit Europa (EU) abgestimmten oder gemeinsam entwickelten «Technologie-Stack» benötigen, der über die hier behandelten Dateninfrastrukturen noch hinausgeht. Das kann ggf. innerhalb der MDA angesiedelt oder mit dieser abgestimmt werden.

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:

Als privater Mobilitätsanbieter können wir diese Frage nicht qualifiziert beurteilen.

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:

Wenn der Bund es richtig macht, ja. Bei der Umsetzung ist wichtig, dass die Bedürfnisse immer aus Sicht der NutzerInnen der Mobilitätsangebote entwickelt werden und weiter insbesondere neue Akteure (Startups), die das Mobilitätssystem innovieren oder sogar disruptieren angemessen berücksichtigt werden. Wäre das nicht der Fall, könnte sich die Wirkung umkehren und der Bund statt Enabler zum Verhinderer werden.

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:

Aus unserer Sicht ist «vorhandene» einzig auf die Infrastrukturen (Strasse und Schiene) zu beziehen, nicht jedoch auf die Mobilitätsangebote. Hier muss zwingend sogar die zielgerichtete Innovation im Vordergrund stehen. Es darf keinen «Strukturerhalt von Angeboten» geben. Hier sind insbesondere die Erfahrungen mit der öV-Branche aus den letzten zwei Jahrzehnten ernüchternd; diese dürfen sich mit diesem neuen Ansatz nicht wiederholen. Neben der technischen Ebene geht es hierbei vor allem auch um die Entwicklung von neuen Geschäftsmodelle und Pricing-Strategien. Diese werden zwar ausserhalb der MDA liegen, müssen aber von dieser aktiv gefördert werden.

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 sind der festen Überzeugung, dass NADIM und Verkehrsnetz CH nur die ersten Schritte in die neue Mobilitätswelt sind. Es werden weitere, heute teilweise noch nicht erdachte / bekannte Elemente aufkommen, die einer Regelung bedürfen. Diese können, müssen aber nicht in MODI angesiedelt werden. Dies muss von Fall zu Fall entschieden werden.

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:

MODI kann gemäss des bekannten Funktionsumfangs nur einen Teil der nötigen Informations- und Vertriebsfunktionalität abbilden. Es wird daher noch weitere Elemente brauchen, die Kosten nach sich ziehen. Es kann nicht sein, dass für die «Zugangsfunktion» zu Mobilitätsleistungen hohe Transaktionskosten anfallen. Mobilität ist für private Mobilitätsanbieter ein Geschäftsfeld mit bereits sehr geringen Margen, die unter anderem durch die Subventionen im öffentlichen Verkehr unter Druck sind. Hier würde sogar eine Ungleichbehandlung von privaten zu öffentlichen Akteuren entstehen, die innovative Unternehmen behindern oder sogar von der Entwicklung von Angeboten abhalten können. Das kann sich noch verstärken, wenn den privaten Anbietern «Zuschläge» abverlangt werden, wo sie allenfalls abgeltungsberechtigte öV-Angebote konkurrenzieren könnten (Beispiel Regelung mybuxi in Burgdorf).

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 Alternative wäre eine private Initiative, die allenfalls durch den Bund unterstützt werden kann. Dafür würde sich die Genossenschaft openmobility anbieten. Dies sehen wir als gangbare Alternative, die z.B. im Fall eines Scheiterns dieser Vorlage als «Plan B» möglich wäre.

Die weitere Alternative von «Punkt-Punkt-Verbindungen» zwischen allen möglichen Akteuren wird sich kaum effizient und kostengünstig umsetzen lassen, selbst bei einer Standardisierung (mit oder ohne Zertifizierung).

Eine dritte Alternative wäre eine europäische Initiative, die aber nicht absehbar ist. Alle länderübergreifenden Aktivitäten wie NOMAD («MaaS-Roaming») der skandinavischen Länder benötigen eine nationale Infrastruktur.

Private Akteure sind grundsätzlich möglich. Diese stehen jedoch immer im Zwang zur globalen Skalierung, die zu einer Monopolbildung führen wird. Damit werden die Mobilitätsanbieter von einem Akteur abhängig, andererseits kann die Schweiz die Zielsetzung dieser Plattform(en) nicht mehr beeinflussen.

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:

Es sollte möglich sein, dass die einliefernden Akteure steuern können, welche Daten anderen Akteuren offen stehen. Je nach der Ausprägung der Funktionalität der NADIM wird davon das Geschäftsmodell von Anbietern (und Vermittlern) beeinflusst, z.B. bei direkt konkurrenzierenden Angeboten.

- 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:

Wir glauben nicht daran, dass der Bundesrat die Bedürfnisse der KundInnen und Anbieter ausreichend gut kennt, um diese Festlegung vornehmen zu können. Das muss nahe am Geschäft erfolgen.

Der Bundesrat sollte sich auf die Definition von klar priorisierten Zielen beschränken.

- 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:

Da nicht bekannt ist, was das Kerndatenset ist und dies politisch festgelegt werden soll, hier ein Nein.

Wenn die Vertreter der Akteure oder alle Akteure (geeignet eingebunden) das Kerndatenset festlegen, kann der Open Data Ansatz gerechtfertigt sein. Hier ist zu berücksichtigen, dass Daten für private Unternehmen Teil der Existenzgrundlage sein können.

- 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:

Kann man probieren, aber besser wäre wohl eine Aufwandsentschädigung der Datenlieferanten.

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:

Die Beschränkung auf zwei Jahre ist willkürlich und wird der künftigen Entwicklung von neuen Angeboten nicht gerecht. Daher sollte die zeitliche Beschränkung weggelassen werden.

- 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:

Der Beitrag sollte nicht limitiert sein, sondern sich an den Möglichkeiten und potentiellen Bedeutung des jeweiligen Unternehmens richten.

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 haben uns bereits in den Vorarbeiten zum Verkehrsnetz CH beteiligt und stehen weiterhin z.B. bei der Entwicklung der Fachnetze zur Verfügung.

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:

Unbedingt. Beispielsweise für on demand Angebote.

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:

Das ist mit dem aktuellen Kenntnisstand für uns nicht beurteilbar. Es stellt sich die Frage, ob das Verkehrsnetz und die NADIM nicht beim gleichen «Provider» betrieben werden soll und ob das eine Bundesanstalt selbst machen muss oder dies in Auftrag von Privaten betrieben wird.

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:

Sehr viel kommt dann auf die Umsetzung an. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass sehr oft vom öffentlichen Verkehr aus gedacht wird, der insbesondere hinsichtlich Flexibilität und Offenheit kein geeigneter Benchmark ist.

- 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:

Ja und nein. Massgeblich staatlich finanzierte Unternehmen sollten eine Einlieferungspflicht haben. Für private Akteure ist Freiwilligkeit das passende Konzept. Dies «zwingt» die MDA, attraktive Rahmenbedingungen zu entwickeln, um diese Akteure zur Teilnahme zu motivieren.

- 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:

Siehe oben.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Siehe oben

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:

Grundsätzlich ja. Es besteht jedoch das Risiko, dass die MDA aufgrund von z.B. rechtlichen Einschränkungen nicht das optimale Set von Funktionen, Daten und Schnittstellen zur Verfügung stellen wird. Dann würden weitere Komponenten nötig werden. Im schlimmsten Fall würden diese die NADIM obsolet machen oder einen Parallelbetrieb erfordern.

- 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:

Aus unserer Sicht gibt es eine Alternative mit der Genossenschaft openmobility, die von privaten Akteuren gegründet wurde. Diese unterliegt weniger Einschränkungen als eine Bundesanstalt und könnte damit allenfalls nötige Doppelspurigkeiten vermeiden. Die Genossenschaft openmobility könnte auch durch den Bund beauftragt und ganz oder teilweise finanziert werden.

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 technische Entwicklung schreitet schnell voran, z.B. in der Automatisierung der Mobilität. Hier werden sich Aufgaben ergeben, die heute noch nicht erkannt sind.

Während der Fokus der NADIM auf der Personenmobilität liegt, ist eine stärkere Kombination von Personen- und Warentransporten denk- und wünschbar, z.B. in ländlichen Regionen, aber auch in der City Logistik.

Ebenso liegt der Fokus heute auf dem Landverkehr und berücksichtigt z.B. autonome Drohnen nicht. Es ist denkbar, dass diese zu einem integrierten Angebots-
teil werden.

- 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:

Wichtig ist «Einbezug der relevanten Akteure». Die MDA sollte hier die Rolle der Prozessführerin und der Schlichtungsinstanz bei allfälligen Konflikten einnehmen. Die Expertise für die Anforderungen wird bei den Anbietern der Mobilitätsangebote und den Vermittlern liegen.

- 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 Bemerkung oben zur möglichen Alternative. In diesem Fall würde die MDA dies nicht selbst machen, sondern delegieren.

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:

Dies kann als Option betrachtet werden, aber mit geringer Priorität. Wir würden dies erst in Betracht ziehen, wenn ein Mangel an Expertise erkannt ist, nicht jedoch «auf Vorrat» aufbauen.

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 ja. Wir denken jedoch auch an grenzüberschreitende Angebote und da ist die EU-Verordnung massgebend. Daher ist die Anerkennung des Schweizer DSG durch die EU zwingend nötig. Andernfalls müssten beide «Normen» berücksichtigt 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:

Das muss an realen Beispielen betrachtet werden. 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:

Kosten, Sichtbarkeit, Risiken, Flexibilität und Integrationsfähigkeit sind sicher wichtige Aspekte für private Akteure. Dabei kann eine NADIM / MDA mit ihrer Verlässlichkeit punkten, aber auch mit dem vereinfachten Zugang zu ausländischen Systemen.

Die aktuell definierten National Access Points werden für grenzüberschreitende Angebote noch nicht ausreichen. Die MDA sollte sich dann aktiv für die Weiterentwicklung der NAP's einsetzen.

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:

Wichtig ist dabei die zu erwartende Automatisierung der Mobilität und die Interoperabilität mit den Nachbarländern / EU.

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:

Es kann sein, dass einige Akteure mehr Daten einbringen als sie beziehen. Eventuell braucht es dafür einen Mechanismus zur Entschädigung.

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:

Das ist sinnvoll, insbesondere dann, wenn die Qualitätssicherung nicht für alle Akteure ausreichend ist.

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Wir schätzen die Initiative des Bundes sehr, ebenso das bisher praktizierte partizipative Vorgehen. Dies sollte unbedingt weitergeführt werden.

Für die Akzeptanz der MDA wird die Mitwirkungsmöglichkeit insbesondere der innovativen Akteure sehr wichtig. 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.



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: Opendata.ch, 4000 Basel	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an
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: Wir begrüssen, dass eine konzentrierte Verbesserung der Mobilitätsdaten angestrebt wird, möchten aber zwei grundsätzliche Kritikpunkte anbringen.

Die Mobilitätsdaten müssen als offene Daten allen Interessierten zur freien Nutzung zur Verfügung gestellt werden, wie das die OGD-Strategie 2019 – 2023 umschreibt. Das ist im vorliegenden Entwurf leider nicht der Fall.

Damit hängt zusammen, dass zwar einige Datensilos aufgebrochen werden sollen, aber nur zugunsten eines grösseren Silos. Das ist heute nicht mehr zielführend. Es geht nicht um reine Mobilitätsprobleme, sondern Mobilität muss in einem grösseren Zusammenhang analysiert werden.

Der jetzige Entwurf verhindert, dass das Potential der Mobilitätsdaten voll und auch innovativ genutzt werden kann. Dafür benötigt es offene Daten sowie damit einhergehend die Verknüpfung mit Daten aus anderen Sektoren.

Dazu ist auch keine neue Bürokratie notwendig, Open Government Data kann in den bestehenden Strukturen umgesetzt werden. Eine spezialisierte Bürokratie und opake Dateninfrastruktur dagegen führen zwangsläufig zu Blackbox-Lösungen und unterbinden jede demokratische Lösungsfindung.

Wir empfehlen also eine gründliche Überarbeitung dieses Entwurfs.

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: Grundsätzlich ja, allerdings sollten (offene) Daten nicht themen- / sektorspezifisch behandelt werden. Mobilitätsdaten stellen zusammen mit anderen Daten eine allgemeine Dateninfrastruktur, keine spezifische Mobilitätsdateninfrastruktur dar, wie gerade die unverzichtbare Mitnutzung von Geodaten exemplarisch zeigt.

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:

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:

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: Es sollte "freie Nutzung" heissen statt "Bezug".

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:

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: Nein, wir vertreten, ceterum censeo, die Meinung, dass diese Daten zu den offenen (Behörden-)Daten gehören und folglich kostenfrei nutzbar sein müssen. Ein Bezahlmodell favorisiert wirtschaftlich Interessierte und macht kostenpflichtige Angebote basierend auf diesen Daten wahrscheinlich, die dann wenig genutzt werden oder nicht zielführende Konkurrenzangebote schaffen, was dem Hauptziel, der Optimierung der Mobilität, widerspricht.

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: Zu den Nutzer:innen gehören alle Interessierten d.h. offener Zugang.

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 sind insofern damit einverstanden, als dass wir der Meinung sind, dass die Datenlieferant:innen *mindestens* einen minimalen Bestand der relevanten Mobilitätsdaten bereitstellen müssen. Wir fordern, dass möglichst viele Mobilitätsanbieter:innen (insb. private) möglichst viele relevante Mobilitätsdaten (gemäss Ziff. 4.1.3.1 und 4.1.5.1 erl. Bericht) bereitstellen müssen, damit diese über die NADIM als Open Data zur Verfügung gestellt werden können. Nur so wird gegenüber der bestehenden Lösung ein signifikanter Mehrwert geschaffen, der Innovation fördert und dem internationalen Vergleich standhält. Aus diesem Grund fordern wir ebenfalls, die Definition der "Kerndaten" möglichst breit zu fassen. Zusätzlich zu den Kerndaten möchten wir anregen, "Kernfunktionen" und Dienste (wie Buchungsschnittstellen) via Schnittstellen zur Verfügung zu stellen (ggf. gegen Entgelt), um so den Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Anbieter:innen sowie Innovation zu fördern.

- 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 Set an "Kerndaten" ist möglichst breit zu fassen, um möglichst viele Daten über die NADIM als Open Data zur Verfügung stellen zu können (siehe auch Bemerkung zu 9a).

- 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 sind insofern der Ansicht, als dass wir der Meinung sind, dass *mindestens* die Kerndaten als Open Data zugänglich gemacht werden sollen (siehe auch Bemerkung zu 9a).

- 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:

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: Wir sind einverstanden mit den Grundsätzen Offenheit, Gleichbehandlung, keine Gewinnorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz und Flexibilität. Wir sind *nicht* einverstanden mit dem Grundsatz der Freiwilligkeit.

- 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: Wir fordern, dass die Mobilitätsanbieter:innen (insb. auch private Unternehmen) dazu verpflichtet werden, relevante Mobilitätsdaten (gemäss Ziff. 4.1.3.1 und 4.1.5.1 erl. Bericht) bereitzustellen, damit diese über die NADIM als Open Data zur Verfügung gestellt werden können. Nur so wird gegenüber der bestehenden Lösung ein signifikanter Mehrwert geschaffen, der Innovation fördert und dem internationalen Vergleich standhält.

- 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: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht, um die relevanten Mobilitätsdaten als Open Government Data veröffentlichen zu können.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht, um die relevanten Mobilitätsdaten als Open (Government bzw. Corporate) Data veröffentlichen zu können.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht unter zu definierenden Kriterien (z. B. Grösse der Anbieter:innen in Anzahl Fahrten, Regionen oder Fahrzeuge), um die relevanten Mobilitätsdaten als Open (Corporate) Data veröffentlichen zu können. Siehe auch Bemerkungen zu 14b.

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: Wichtig ist, dass die Mobilitätsdaten rasch verfügbar sind. Es sind deshalb bestehende Strukturen zu nutzen und diese allenfalls personell und finanziell zu stärken.

- 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:

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: Damit diese Daten rasch verfügbar sind, ist am Anfang mit Datenbereinigungen zu arbeiten. Standardisierung ist anschliessend wichtig, soll aber nicht zu Verzögerungen führen.

- 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:

- 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 fordern, dass die Mobilitätsanbieter:innen (insb. auch private Unternehmen) dazu verpflichtet werden, relevante Mobilitätsdaten (gemäss Ziff. 4.1.3.1 und 4.1.5.1 erl. Bericht) bereitzustellen, damit diese über die NADIM als Open Data zur Verfügung gestellt werden können. Nur so wird gegenüber der bestehenden Lösung ein signifikanter Mehrwert geschaffen, der Innovation fördert und dem internationalen Vergleich standhält. Die angedachten Anreize genügen nicht.

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: Wir fordern, dass die Mobilitätsanbieter:innen (insb. auch private Unternehmen) dazu verpflichtet werden, relevante Mobilitätsdaten (gemäss Ziff. 4.1.3.1 und 4.1.5.1 erl. Bericht) bereitzustellen, damit diese über die NADIM als Open Data zur Verfügung gestellt werden können. Nur so wird gegenüber der bestehenden Lösung ein

signifikanter Mehrwert geschaffen, der Innovation fördert und dem internationalen Vergleich standhält.

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:

Per E-Mail an monika.zosso@bav.admin.ch
Bundesamt für Verkehr BAV
Monika Zosso
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Herisau, 26. Mai 2022

Begleitbrief zur Stellungnahme MODIG

Sehr geehrte Frau Zosso,
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit uns zur Vorlage MODI äussern zu können.

Grundsätzlich unterstützt die Genossenschaft openmobility das Bestreben der Eidgenossenschaft mit der Vorlage MODI eine gesetzliche und organisatorische Grundlage für die innovative Entwicklung der Mobilität zu schaffen. Auch erkennen wir an, dass hier der Bund einen neuen, weiterentwickelbaren Rahmen schafft, um auch künftige Themen aufnehmen zu können. Aufgrund der wechselseitigen Abhängigkeiten der Aufgabenfelder – zu Beginn mit dem Verkehrsnetz CH für die topografische Grundlage und der NaDIM für die Stärkung des intermodalen Verkehrs – sehen wir die Notwendigkeit einer zentralen Stelle für die Koordination der künftigen Entwicklung; mit der zu erwartenden Entwicklung der Automatisierung der Mobilität werden diese Abhängigkeiten noch zunehmen. Den entsprechenden Entwicklungsprozess bezüglich der intermodalen Mobilität konnten wir während der letzten anderthalb Jahre beim Vorhaben NaDIM aktiv begleiten.

Die dabei festgestellten Entwicklungen und die gemachten Erfahrungen haben innerhalb der Genossenschaft zur Erkenntnis geführt, dass insbesondere für die Realisierung der NaDIM aufgrund der agilen Entwicklung des Mobilitätsmarkts durch die Mobilitätsakteure mit Unterstützung des Staates erfolgen muss. Bei einer rein staatlich geführten und kontrollierten Organisation in Form einer Bundesanstalt haben wir Zweifel, dass eine effiziente und kostengünstige Lösung agil entwickelt und betrieben werden kann. Nebst dem Aspekt des Time-to-Market spielen auch die Kosten für die Entwicklung und Betrieb eine nicht unwesentliche Rolle für den Erfolg der Plattform, da diese ja mittel- bis langfristig durch die Nutzer finanziert werden soll.

Für die Umsetzung der NaDIM schlagen wir vor, dass die Eidgenossenschaft, zusammen mit den Mobilitätsakteuren, eine gemeinsam getragene juristische Organisation (Aktiengesellschaft oder Genossenschaft) als Public-Private-Partnership gründet. Die für den Aufbau der Plattform notwendigen Mittel sollen dabei unter angemessener Beteiligung der Mobilitätsakteure zu wesentlichen Teilen durch die Eidgenossenschaft eingebracht werden. Die Existenz einer solchen Lösung ist, angesichts der Herausforderungen

und der ambitionierten Ziele des Bundes, absolut in dessen Interesse. Daher rechtfertigt sich auch ein entsprechendes finanzielles Engagement.

Das grundlegende Ziel soll es jedoch sein, dass sich die Eidgenossenschaft mittel bis langfristig aus der Finanzierung von Betrieb und Weiterentwicklung zurückziehen kann. Damit kann sich dann die Eidgenossenschaft primär auf die Ausgestaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Aufsichtsfunktion konzentrieren.

Wir hoffen, dass unsere grundsätzlichen Überlegungen zu einer erfolgreichen Umsetzung von NaDIM beitragen.

Die Genossenschaft openmobility ist auch weiterhin bereit und sehr interessiert daran, sich im Rahmen des laufenden Prozesses einzubringen und eine tragende Rolle beim Aufbau und Betrieb der NaDIM zu übernehmen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'T. Küchler', written in a cursive style.

Thomas Küchler
Präsident



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input checked="" type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : ParkingSwiss	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le modèle économique est loin d'être évident et rien ne permet de garantir aujourd'hui que les redevances permettront de financer à long terme le fonctionnement de la MODI.

Qui plus est, le besoin impératif de couvrir les coûts peut amener à des effets contradictoires avec les objectifs énoncés d'infrastructure « indépendante, fiable, ouverte, non discriminatoire, transparente, à but non lucratif, de haute qualité et techniquement flexible ».

Même si la Confédération assure le financement pour 10 ans, la recherche de « rentabilité » peut conduire à des décisions réduisant l'accès et donc l'intérêt de certains utilisateurs des données. Elle peut également impacter la qualité des prestations ou en reporter la charge sur certains acteurs contraints (comme les régies publiques ou les cantons).

Cela n'exclut pas la mise en place de redevances d'utilisation qui réduiront la charge de la Confédération mais devront tenir compte du marché et de la valeur créée par les prestations offertes.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La détermination des données nécessaires doit être dirigée par les objectifs et une discussion avec les fournisseurs sur la nature, la fiabilité et la disponibilité de celles-ci.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

La mise à disposition en open data semble contredire partiellement le besoin de financement et la perception de redevances évoqués au point 7.
Certaines données doivent bien être accessibles en open data mais celles-ci devront être déterminées en fonction des données minimales demandées aux fournisseurs de données, de l'intérêt commercial ou stratégique que pourraient revêtir ces données pour les fournisseurs et du modèle de redevance retenu.

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Disposition incitative intéressante mais qui devra être complétée par d'autres au-delà des deux ans pour maintenir un intérêt à la connexion et à la fourniture des données. Ces incitations peuvent par exemple prendre la forme d'accès simplifiés à d'autres données ou services.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

D'accord avec tous les principes sauf le caractère facultatif.
Certaines données pour certains fournisseurs (transports publics par exemple) devraient être rendues obligatoires afin d'en assurer l'exhaustivité pour le territoire suisse. En effet, des données manquantes ou incomplètes pourraient réduire l'intérêt de la MODI et par effet d'entraînement en limiter l'utilité et l'alimentation.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :
Cf. point précédent

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

A noter que le domaine des parkings est caractérisé par un nombre d'acteurs important et donc un morcellement des fournisseurs de données de tailles très variées.

Afin d'inciter les acteurs privés à fournir leurs données, la MODI devra leur en montrer la valeur à travers des services ou des retombées directes en terme de clientèle.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Contrairement à ce qui est proposé à l'article 19 traitant des responsabilités du CDM : « Il ne garantit en rien l'actualité, l'exactitude, l'exhaustivité, la disponibilité ou la précision des données sur la mobilité fournies par les fournisseurs de données », celui-ci devrait bien assumer un rôle sur la qualité des données.

Ce rôle pourra être plus ou moins étendu selon les données et les fournisseurs mais reste primordial pour maintenir la confiance nécessaire à la pertinence des services et donc à leur utilisation.

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La standardisation est indispensable pour l'interopérabilité des systèmes. Elle devra néanmoins tenir compte des disparités évidentes entre les différents fournisseurs et les différents métiers de la mobilité. Les exigences ne devront pas rebuter les fournisseurs par leur complexité ou leur rigidité qui briderait l'innovation. Les standards devront en outre tenir compte d'éventuels standards internationaux existants pour les domaines considérés afin de simplifier les échanges avec des acteurs étrangers.

Cette standardisation sera par ailleurs plus ou moins difficile à établir selon que la NADIM servira de simple connecteur ou de réceptacle de données.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Dans un premier temps au moins le traitement de données personnelles devrait être exclu du périmètre de la MODI et laissé sous la responsabilité des fournisseurs.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Accès à d'autres données et services simplifié, étendu ou à coûts réduits pour les fournisseurs.

Accès à des prestations de conseil ou d'analyse de la part du CDM.

Publication dans un annuaire des fournisseurs / données / services.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

La participation devrait être une obligation pour certains fournisseurs (publics).

Pour les autres un accès étendu ou simplifié au Réseau des transports CH ou à des services associés peut être une incitation.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La question de la qualité de la donnée sera déterminante pour que les usages soient pertinents. A ce titre la provenance mais aussi la « fraîcheur » et la fréquence de mise à jour sont intéressantes à restituer.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

Pour que la MODI donne toute sa mesure, elle devra proposer des prestations avec une valeur indéniable par rapport aux acteurs internationaux. Les « concurrents » comme Google ou d'autres prestataires cartographiques proposent déjà des services avancés autour de la mobilité avec l'avantage de le faire à très vaste échelle et avec des moyens colossaux.

Pour démontrer son intérêt la MODI devra, sur le territoire Suisse, être plus complète, plus fiable, plus à jour ou plus pratique que ces acteurs.

Idéalement ces grandes plateformes devraient être invitées à contribuer puis, à terme, à se reposer sur les données de la MODI pour leurs services.



Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
X	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: Piratenpartei Schweiz	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Sie könnten eine zentrale Bedeutung einnehmen, wenn der Datenschutz gewährleistet ist. Daran zweifeln wir jedoch sehr.

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:

Sie könnte unterstützen, wenn der Datenschutz gewährleistet ist. Daran zweifeln wir jedoch sehr.

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:

Also wenn, dann der Bund, jedoch muss man eingestehen, dass in Anbetracht der vom Bund umgesetzten IT-Projekte dieser nur als kleinstes Übel betrachtet werden muss.

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:

Wir zweifeln an der Umsetzungsfähigkeit durch den Bund.

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:

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:

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:

Theoretisch ja, in der Praxis zweifeln wir an der Fähigkeit des Bundes hierfür.

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:

- 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:

- 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:

Müsste auf offenen und freien Lösungen basieren.

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:

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:

Alle Daten müssen frei zur Verfügung gestellt 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:

- 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:

Könnte auch von bestehenden staatlichen Organisationen übernommen werden.

- 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:

Sicher keine Stiftung, damit sich die Politik dann aus der Verantwortung stehlen kann (siehe Meineimpfungen, Organspenderausweis usw.)

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 digitale Integrität und Selbstbestimmung müssen in jedem Fall gewahrt werden. Freie und offene Standards und Schnittstellen müssen ebenso sichergestellt sein.

- 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:

Nur wenn entsprechend der Datenschutz gewährleistet ist.

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:

Nur ein Verweis auf DSG und Delegation an den BR ist nicht ausreichend.

- 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:

Letztlich haben alle Akteure für den entsprechenden Datenschutz zu sorgen und sollten solidarisch haften.

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:

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:

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:

Wir haben grösste Bedenken bezüglich Datenschutz und Wahrung der digitalen Integrität bezüglich dieser Vorlage. Es fehlen klare Regeln. Ebenso fehlt ein Mitspracherecht der Endnutzer.

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Per Mail:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 2. Mai 2022

Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur; Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum Vorentwurf eines neuen Gesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (VE-MODIG) Stellung nehmen zu können. Aus datenschutzrechtlicher Sicht ergeben sich folgende Hinweise:

1. Allgemeine Bemerkung

Die Erläuterungen unter den Ziffern 4.1.8.6.3 und 4.1.11.2 erwecken den Eindruck, dass (noch) nicht hinreichend klar ist, in welchem Umfang und zu welchen Zwecken Personendaten bearbeitet werden sollen (vgl.: «Eine Bearbeitung von Personendaten durch die Betreiberin der NADIM *kann* erforderlich sein, *wenn bei Bedarf* über die NADIM auch Funktionalitäten angeboten werden, die es erlauben, den Vertrieb von Mobilitätsangeboten einfacher abzuwickeln» und «*Sofern* mit der NADIM Funktionen bzw. weitere Leistungen im Vertrieb entwickelt und/oder zur Verfügung gestellt werden, sind die datenschutzrechtlichen Vorgaben speziell zu betrachten [...]. Es soll *nicht ausgeschlossen* werden, dass eine derartige Bearbeitung von Personendaten im Rahmen der NADIM möglich ist, sie muss aber im Zweck eng begrenzt [...] werden» [*Hervorhebungen* durch den Unterzeichnenden]). Legt das Gesetz den Zweck einer Bearbeitung von Personendaten nicht fest, so kann auch nicht beurteilt werden, ob ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht, welches *zusätzlich* zur gesetzlichen Grundlage als Voraussetzung für einen zulässigen Grundrechtseingriff aus der Datenbearbeitung gilt (Art. 36 Abs. 2 BV). Von einer Erlaubnis von Datenbearbeitungen «auf Vorrat» ist deshalb grundsätzlich abzusehen (siehe dazu auch Ziff. 4 unten).

2. Kerndaten

Nach Art. 6 VE-MODIG legt der Bundesrat die Rahmenbedingungen für die Lieferung der Kerndaten fest, welche als Open Data mittels der nationalen Datenvernetzungs-Infrastruktur

tur Mobilität (NADIM) zugänglich gemacht werden. Die Kerndaten selbst sollen von der Mobilitätsdatenanstalt des Bundes (MDA) festgelegt werden (Art. 13 Abs. 2 Bst. c VE-MODIG). Laut Ziff. 4.1.8.6.1 der Erläuterungen handelt es sich «grundsätzlich» um Sachdaten, unter den möglichen Inhalten der Kerndaten werden dann aber im Bereich «Strassenverkehr/Langsamverkehr, Sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen» auch «Personen» genannt. Wir empfehlen, im Gesetz oder sonst mindestens in der Botschaft unmissverständlich auszuschliessen, dass Personendaten als Kerndaten definiert und damit u.U. auch als Open Data zur Verfügung gestellt werden.

3. Anwendbares Datenschutzrecht und Verantwortung

Gemäss Art. 18 Abs. 1 VE-MODIG gelten für Personendatenbearbeitungen durch die MDA als Bundesorgan die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG) vom 25.09.2020. Dies ist durchaus richtig, allerdings kommen nicht nur die Art. 33–42 DSG zur Anwendung, sondern auch die übrigen Vorschriften des DSG, welche nicht spezifisch für private Personen gelten. Dies gilt insbesondere für die allgemeinen Bestimmungen der Art. 5 ff. DSG (ohne Art. 14 und 15), die Pflichten der MDA als Verantwortliche nach Art. 19 ff. DSG, die Rechte der Betroffenen nach Art. 25 ff. DSG und die Aufsicht durch den Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten nach Art. 43 ff. DSG. Der Verweis ist entsprechend anzupassen (am einfachsten durch Nennung des DSG ohne bestimmte Artikel).

Laut Ziff. 4.1.3.2.3 und 4.1.8.6.3 der Erläuterungen obliegt die Verantwortung für die datenschutzkonforme Einlieferung und Verwendung von Personendaten den Datenlieferanten (s. auch Frage 19.b) und Datenbezüger. Im Sinne einer klaren Verteilung der Rollen und Verantwortungen empfehlen wir, dies in Art. 18 VE-MODIG ausdrücklich festzuhalten.

4. Rechtsgrundlage für Datenbearbeitung

Gemäss Art. 18 Abs. 2 VE-MODIG kann die MDA Bewegungsdaten und besonders schützenswerte Personendaten über die Gesundheit von Reisenden mit Behinderungen bearbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe d VE-MODIG erforderlich ist. Die referenzierte Aufgabe umfasst die Integration der Mobilitätsdaten sowie die Bereitstellung derselben und der Dienste. Die Einzelheiten zur Bearbeitung dieser Daten sollen vom Bundesrat geregelt werden (Art. 18 Abs. 3 VE-MODIG). Wir halten die formell-gesetzliche Grundlage nicht für hinreichend bestimmt im Sinne von Art. 164 Abs. 1 Bst. b BV. Zwar wird die Datenbearbeitung als solche ausdrücklich genannt, die Aufgaben der Integration und der Bereitstellung bleiben aber zu vage, als dass genügend voraussehbar wird, welche Daten wie genau bearbeitet werden. Auch wenn Art. 34 Abs. 3 DSG die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten und Profiling gestützt nur auf Verordnungsrecht zulässt, wenn dies für eine im formellen Gesetz festgelegte Aufgabe unentbehrlich ist, ist diese zwingende Notwendigkeit aus den Aufgaben der MDA nicht ersichtlich. Wir empfehlen deshalb, die Grundzüge der Bearbeitung von Bewegungsdaten und besonders schützenswerten Personendaten durch die MDA ausführlicher zu regeln.

5. Verantwortlichkeit

Nach Art. 19 Abs. 3 VE-MODIG haftet die MDA nicht für Schäden aus der Nutzung der von ihr bereitgestellten Mobilitätsdaten und Dienste. Laut Ziff. 4.1.11.2 der Erläuterungen liegt es in der Verantwortung der Datenlieferanten, mit geeigneten Massnahmen wie Anonymisierung, Aggregation etc. sicherzustellen, dass es sich bei den von ihnen für den Austausch

zur Verfügung gestellten Kerndaten und weiteren Daten um Sachdaten handelt. Wenn die MDA damit zur reinen «Durchleiterin» ohne Verantwortlichkeit für allfällige Grundrechtsverletzungen durch die von ihr bereitgestellten Daten erklärt werden soll, können wir dem kaum zustimmen. Die MDA hat mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass sie nur Daten bekanntgibt, zu deren Bekanntgabe sie gesetzlich ermächtigt ist. Gelingt ihr dies nicht, ist sie für ihre Rechtsverletzungen haftbar.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Ueli Buri
Präsident privatim

Bundesamt für Verkehr

konsultationen@bav.admin.ch

Luzern, 3. Mai 2022

Stellungnahme zur Vernehmlassung Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Wir stellen uns grundsätzlich hinter die Vorlage und begrüßen die Stossrichtung des Gesetzesentwurfes. Wir lehnen Alternativen, welche darauf abzielen, anstelle der MDA nicht-staatlichen Interessenorganisationen mit kommerziellen Zielen die Federführung bei der Entwicklung einer nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur zu überlassen, ab. Hingegen lehnen wir auch eine Bundesanstalt ab, weil wir einen teuren bürokratischen Moloch befürchten, der finanzielle Mittel verschlingt, die direkt für die konkrete Umsetzung zur Steigerung des Modalsplits eingesetzt werden könnten. Auch bestehen unsererseits grösste Zweifel, ob der Bund in der Lage ist, eine kundenfreundliche und kostengünstige Lösung bereitzustellen.

Aus unserer Sicht ist ein alternatives Modell anzustreben, das aus einer Kooperation zwischen inhaltlichen Vorgaben der Dateninfrastruktur durch die öffentliche Hand und einer Umsetzung desselben durch eine öV-Branchenlösung besteht. Dadurch wird die öV-Branche auch mehr in die Verpflichtung genommen, eine schweizweite Lösung zu schaffen und Eigeninteressen hintenan zu stellen. Damit soll der Gefahr entgegenwirkt, dass verschiedene Mobilitätsanbieter parallel mehrere Dateninfrastrukturen aufbauen und damit Unsummen finanzieller Mittel dem öV entziehen, wie das heute schon vielfach der Fall ist.

MODIG soll erstens einen Beitrag dazu leisten, dass der ÖV im Vergleich zu heute attraktiver wird im Verhältnis zum MIV. Und zweitens soll bei der angestrebten verstärkten Vernetzung der Mobilitätsdaten unbedingt sichergestellt werden, dass die gesamte Bevölkerung und alle Altersgruppen an den neuen Möglichkeiten der multimodalen Verkehrsnutzung teilhaben können. Es müssen auch diejenigen von den neuen Möglichkeiten profitieren können, welche sich nicht in der digitalen Welt bewegen können oder wollen und ihr Billett weiterhin am Schalter oder Automaten lösen.

Datenschutz

Datenschutz

Für uns ist es aus Kundensicht zentral, dass falls über die NADIM nicht nur Sach- sondern auch Personendaten ausgetauscht werden, dabei das stricte Prinzip des „Opt-in“ gilt: Sämtliche Personendaten dürfen ausschliesslich und nur dann über die NADIM ausgetauscht werden, wenn sich die betreffende Person aktiv für die Weitergabe ihrer Daten entscheidet. Personen, welche sich nicht ausdrücklich für die Weitergabe ihrer Daten entscheiden, sollen dadurch keine Nachteile – etwa bei der Benutzung der App – erwachsen.

Herzlichen Dank für Ihre Bemühungen und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Pro Bahn Schweiz
im Namen des Zentralvorstandes**



Karin Blättler
Präsidentin

Association faîtière nationale
pour les intérêts des cyclistes
Birkenweg 61 | CH-3013 Berne

Tél 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

A l'attention de l'Office fédéral des
transports :
konsultationen@bav.admin.ch

Berne, 28 avril 2022

**Consultation 2/2022 : Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la
mobilité (LIDMo)**

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la loi relative à l'infrastructure des données de mobilité. Nous en faisons volontiers usage.

Nous soutenons le projet de loi et saluons l'orientation qu'il prend. Il est déterminant que la MODI (et donc la LIDMo) permette aux moyens de transport non motorisés et aux acteurs plus petits de la mobilité active d'être tout aussi visibles que d'autres acteurs et moyens de transport, afin de permettre une réelle mobilité combinée et durable.

Nous vous prions d'examiner nos propositions et nos demandes et restons à votre disposition pour toute question.

Meilleures salutations
PRO VELO Suisse



Valérie Sauter
Cheffe de projet Infrastructure et mobilité combinée

Prise de position sur des aspects centraux du projet de loi

Importance de la mobilité non-motorisée, en particulier du vélo pour la mobilité combinée

La mobilité combinée ne fait sens que si l'on peut vraiment combiner les transports publics (TP) et les véhicules partagés avec d'autres moyens de transport, dont le vélo. La plupart des TP entre eux sont déjà bien visibles et connectés. L'enjeu de la NaDim est de permettre à des moyens de transports moins visibles sur les plateformes numériques, comme le vélo, d'être plus visible et de pouvoir être combinés de manière intelligente. Une priorité doit être mise pour que ces moyens de transports puissent être aussi visibles, sans quoi la MODI n'apportera pas de plus-value.

Il s'agit en particulier de rattraper le retard pris dans les portails de géodonnées gérés par la Confédération pour tout ce qui concerne l'infrastructure cyclable. Celle-ci n'est que très partiellement relevée pour le moment. Pour avoir un réseau de géodonnées pertinent pour le vélo, cela demandera encore beaucoup de travail. Il s'agira de pouvoir y intégrer les pistes et bandes cyclables (ce qui n'est pas possible pour le moment, ou que d'un côté de la route !), les contresens cyclables dans les rues à sens unique, ainsi que les "rues cyclables", soit les rues à 30 km/h sans priorité de droite, ou encore les impasses accessibles aux vélos/piétons, le stationnement vélo sécurisé ou non, etc. Cela nécessite un gros travail, car ces données sont pour le moment quasiment inexistantes et les instruments utilisés actuellement ne permettent généralement même pas de les enregistrer. En effet, les géodonnées utilisées dans le TLM (Topographisches Landschaftsmodell) permettent de voir une route avec une seule ligne par exemple, alors qu'il peut y avoir une ou deux bandes cyclables sur une route selon qu'elles à gauche et/ou à droite de la route. Ainsi il faudra un nouveau modèle de coordonnées pour le vélo. Le MGDM (Modèle minimum de géodonnées) définit actuellement pour le vélo se base sur celui des chemins piétons et de randonnée. Il s'avère inadapté pour le réseau cyclable, et les infrastructures cyclables y sont insaisissables. Un nouveau modèle de géodonnées doit donc être défini.

Cela semble être négligé dans ce projet. Le rapport explicatif dit notamment (6.1.1.3. p.44): «Le Réseau des transports CH se base en grande partie sur des jeux de données déjà exploités d'infrastructures de transport et de mobilité. Il génère ainsi une grande valeur ajoutée avec peu de dépenses supplémentaires. » Le fait que quasiment tout le réseau cyclable existants et à venir devra être enregistré en développant un nouveau modèle de géodonnées semble ici complètement négligé, alors qu'il s'agit d'une pièce centrale pour permettre la mobilité combinée.

Il s'agit d'un gros enjeu pour la MODI si elle veut vraiment permettre cette mobilité combinée. Les futures applications devront permettre de signaler le trajet à vélo plus court que celui en voiture, avec le lieu pour stationner/pomper son vélo, et les services qui y sont liés. Le réseau cyclable doit donc être prioritairement relevé. Il s'agit de mettre les moyens d'abord ici afin de rattraper le retard dans ce domaine, ce qui ne semble actuellement pas prévu ou sous-évalué.

Appréciation générale du projet

Nous saluons le projet. La création d'une base légale pour la mise à disposition d'une infrastructure de données permettant un flux d'informations entre les différents acteurs en faveur d'un système de mobilité plus efficace offre diverses opportunités. Par exemple, dans le cadre de l'objectif d'augmenter enfin la répartition modale des transports publics ou le taux d'occupation des transports individuels par le biais des vélos, du partage de vélos, des taxis collectifs ou des bus à la demande. Le projet peut également contribuer à ce que l'infrastructure et les moyens de transport existants soient utilisés de manière plus efficace en termes de ressources. Pour que les données de mobilité existantes puissent être utilisées de manière optimale, nous considérons que l'infrastructure nationale d'interconnexion des données de mobilité (NADIM), qui crée les conditions techniques nécessaires pour pouvoir garantir la mise à disposition et l'échange de données dans la qualité requise, est judicieuse. Cela vaut également pour l'intégration du Réseau de transport CH, qui doit représenter l'ensemble du réseau de transport suisse (dont le réseau cyclable) de manière uniforme et numérique et servir de système de référence spatial.

A l'inverse, l'échange de données sur le trafic visé comporte aussi des effets potentiellement négatifs pour la durabilité des transports. Premièrement, la nouvelle infrastructure de données abaisse en principe le seuil d'utilisation de tous les modes de transport (cf. Rapport explicatif, page 6). Cela peut entraîner une augmentation du trafic, associée aux effets négatifs connus sur les objectifs climatiques et environnementaux (émissions, consommation d'espace et d'énergie) de la Suisse. Deuxièmement, il est à craindre que les nouvelles possibilités créées par la mise en réseau des données de mobilité pour les développeurs d'applications s'adressant aux citoyens soient utilisées en premier lieu par les prestataires commerciaux du trafic motorisé et que, par conséquent, le trafic piéton et cycliste (TPC) ainsi que les transports publics soient trop peu pris en compte dans les applications correspondantes, car ils ne sont pas ou trop peu commercialisables. C'est aussi pour cette raison qu'il n'est pas clair comment la mise en réseau des offres de mobilité sur la base d'une infrastructure de données nationale, comme mentionné dans le rapport explicatif (page 7), peut potentiellement profiter au TPC.

L'un des objectifs de la LIDMo ne doit pas être de faciliter la mobilité dans son ensemble et de créer ainsi un surplus de trafic. Au contraire, la LIDMo doit premièrement contribuer à rendre le TPC et les transports publics plus attractifs qu'aujourd'hui par rapport au TIM. Deuxièmement, dans le cadre de la mise en réseau renforcée des données de mobilité, il faut absolument s'assurer que l'ensemble de la population et toutes les tranches d'âge (de 8 à 88 ans environ) puissent participer aux nouvelles possibilités d'utilisation multimodale des transports. Il faut également que ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas évoluer dans le monde numérique et qui continuent à acheter leur billet au guichet ou à l'automate puissent profiter de ces nouvelles possibilités. Nous partons du principe qu'une mise en réseau renforcée des données de mobilité des différents modes de transport, avec ou sans LIDMo, aura de toute façon lieu, nous soutenons donc très clairement le projet du Conseil fédéral : si une infrastructure nationale de données de mobilité doit voir le jour, elle doit se faire sur une base objective, définie et gérée par l'État, libre de tout intérêt économique (cf. rapport

explicatif, page 10). Nous estimons donc que la création du nouvel institut de données sur la mobilité (CDM) est judicieuse tant que l'objectif final est de promouvoir la marche, le vélo et les transports publics.

Données essentielles de la NADIM (art. 6 LIDMo)

L'art. 6, al. 2, LIDMo stipule que le Conseil fédéral fixe les conditions-cadres pour la fourniture des données de base, l'art. 13, al. 2, let. c, LIDMo concrétisant le fait que la CDM détermine les données de base en tenant compte des directives du Conseil fédéral et en associant les acteurs concernés. Le rapport explicatif précise à cet égard que les acteurs concernés doivent être impliqués de manière appropriée afin de garantir la flexibilité nécessaire dans un environnement en évolution rapide (ch. 4.1.8.6.1, page 28). La question de savoir ce que l'on entend concrètement par "de manière appropriée" reste ouverte. La LIDMo ne contient pas de dispositions plus détaillées sur les données essentielles. En fin de compte, c'est donc la CDM qui détermine quelles données de base doivent être fournies.

Nous estimons qu'il ne doit pas être possible pour la CDM de définir et d'étendre les données de base à sa guise. Si cela était autorisé, cela pourrait conduire à l'exclusion des fournisseurs de données déjà connectés à NADIM qui refuseraient de fournir des données de base nouvellement définies. En fin de compte, cela pourrait conduire à une obligation de fait de fournir des données, car à partir d'un certain moment, une éventuelle exclusion de NADIM pourrait, le cas échéant, être liée à des inconvénients considérables pour un fournisseur de données, de sorte qu'il/elle se verrait contraint(e) de fournir les données demandées.

En raison de l'importance de ce domaine, il est impératif de définir de manière exhaustive au niveau de la loi les catégories de données clés possibles (par analogie aux catégories déjà mentionnées dans le rapport explicatif ; cf. ch. 4.1.8.6.1, page 28). Les détails supplémentaires concernant les données clés doivent être réglés au niveau de l'ordonnance. D'une manière générale, les données personnelles ne devraient pas pouvoir être définies comme données essentielles, notamment pour des raisons de protection des données. Il ne faut pas que les entreprises de transport, par exemple, puissent être indirectement contraintes de fournir des données personnelles.

Financement des connexions de systèmes à NADIM (art. 10, paragraphe 1, LIDMo)

Nous soutenons les contributions à fonds perdus proposées pour les coûts de connexion des systèmes à NADIM. Comme indiqué dans le rapport explicatif (page 26), celles-ci doivent être effectuées en tenant compte de la capacité financière des entreprises et des organisations : Les contributions doivent avant tout être versées à des acteurs financièrement faibles.

L'art. 10, al. 1, LIDMo stipule que la Confédération peut, pendant deux ans après la mise en service de la MODI, soutenir financièrement les utilisateurs privés pour le raccordement de leurs systèmes à la NADIM (contributions à fonds perdus à hauteur de 40 % au maximum des coûts de raccordement, art. 10, al. 2, LIDMo). Dans le rapport explicatif (page 38), il est précisé que cette réglementation doit également permettre aux

petits utilisateurs de données ou aux utilisateurs financièrement faibles de mettre leurs données à disposition le plus rapidement possible via NADIM.

Cette possibilité devrait perdre plus de deux ans. Il devrait en effet aussi être possible de soutenir un nouvel acteur de mobilité afin qu'il puisse rejoindre la NADIM, même 5 ans après que la MODI soit en service. C'est aussi l'intégration de petits acteurs ayant peu de moyen qui fera la plus-value de la NADIM, les gros acteurs ayant généralement déjà une visibilité forte.



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input checked="" type="checkbox"/>	Autres
<p>Expéditeur :</p> <p>PRO VELO Suisse Valérie Sauter Cheffe de projet Infrastructure et mobilité combinée PRO VELO Suisse Birkenweg 61 3013 Berne Tél. 031 318 54 17 (direct) Tél. 031 318 54 11 (centrale) valerie.sauter@pro-velo.ch</p>	

Veillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, pour autant que cela permette aux moyens de transport non motorisés et aux acteurs plus petits de la mobilité active d'être tout aussi visibles que les autres acteurs afin de permettre une réelle mobilité combinée et durable. C'est avant tout là que les efforts doivent être fait, car c'est là que le retard est grand en la matière et que la MODI apporte une plus-value.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, mais plutôt une 4e infrastructure au même titre que le réseau routier, le réseau cyclable et le rail. Il ne faut pas oublier que le réseau cyclable ne peut pas juste être transposé au réseau routier pour les véhicules motorisés. Tous comme le réseau pédestre d'ailleurs. Le réseau cyclable est à considérer à part entière dans la MODI, en particulier dans le Réseau des transports CH.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Pour autant que le retard pris dans les informations sur les infrastructures cyclables soit rattrapé. Sans ce domaine fondamental pour la mobilité combinée, nous ne voyons pas la plus-value de cette plateforme. Comme il est mentionné dans le ch. 1.1.5 du rapport explicatif, « les réseaux ferroviaires, routiers et de chemins de randonnée pédestre [...] sont aujourd'hui largement disponibles sous forme numérique. » Ce n'est pas le cas des réseaux cyclables.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, pour autant que l'accent soit mis sur les formes de mobilité qui n'ont pas déjà fortement été numérisées et/ou mises à disposition.

De plus, la question de la mise à disposition de ces données via des applications par la suite, pour les utilisateurs finaux, reste centrale. Si les données sont disponibles de manière non discriminatoire, qui les mettra en ligne aussi de façon non discriminatoire ?

La MODI ne règle pas ce point central qui sera aussi à traiter.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques :

Oui, mais là encore pour autant que l'accent soit mis sur les formes de mobilité qui n'ont pas déjà fortement été numérisées et/ou mises à disposition (livraisons à vélo, bikesharing, vélostations (accès, abonnements,...)). Sans ce domaine fondamental pour la mobilité combinée, nous ne voyons pas la plus-value de cette plateforme. Les TP et le réseau routier étant déjà bien fourni en matière de données.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous ne pouvons pas répondre à cette question.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, sous les mêmes réserves que citées précédemment.

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Voir les raisons dans notre prise de position.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Nous ne pouvons pas répondre à cette question.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Cela devrait être possible pas uniquement les deux premières années, mais aussi par la suite. Il devrait être possible de soutenir un petit acteur de mobilité nouvellement sur le marché mais important pour la mobilité durable/combinée afin qu'il puisse rejoindre la NaDim, même plusieurs années après la création de la MODI. C'est l'intégration de ces petits acteurs ayant peu de moyen qui fera la plus-value de la NaDim, les gros acteurs ayant généralement déjà une visibilité forte.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Cette possibilité devrait perdurer plus de deux ans. Voir remarque ci-dessus (10.a.)

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Absolument. Mais ce Réseau de transports CH doit aussi comprendre les réseaux cyclables (pistes et bandes cyclables, contresens cyclables dans les rues à sens unique, "rues cyclables" soit les rues à 30 km/h sans priorité de droite, impasses accessibles aux vélos/piétons, stationnement vélo sécurisé ou non, pompes à vélo, etc.).

Cela nécessite un gros travail, car ces données sont pour le moment quasiment inexistantes et les instruments utilisés actuellement (TLM et MGDM par ex.) ne permettent généralement même pas encore de les enregistrer. Un nouveau modèle de géodonnée doit donc être défini qui permette de modéliser tous les moyens de transports nécessaires à la mobilité combinée.

Il serait utile de préciser à l'art. 8, al. 2a et al.3 de la loi qu'il s'agit des voies de circulation « pour le trafic motorisé et non-motorisé ». Ceci doit être précisé afin de ne pas se retrouver avec la base de données existante sans pouvoir faire le lien avec les réseaux cyclables et pédestres.

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Actuellement les cantons ne sont pas obligés de fournir leurs géodonnées. Cela a pris de nombreuses années avant que la majorité des cantons (21 actuellement) transmettent leur géodonnées sur les réseaux pédestres par exemple. Ils ont en effet un intérêt à y être, mais cela ne constitue pas forcément une priorité, alors qu'il s'agit d'une nécessité au niveau national. Non seulement pour pouvoir informer et inciter à utiliser d'autres moyens de transports que les TIM, mais aussi pour pouvoir évaluer l'évolution des réseaux cyclables, puisque maintenant les Cantons doivent mettre en œuvre leurs réseaux cyclables. Une obligation permettrait d'avoir plus rapidement des données nécessaires et qui seront collectées à terme, mais avec un effort beaucoup plus important de conviction, sans succès garanti.

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous ne pouvons pas répondre à cette question.

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous ne pouvons pas répondre à cette question.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Pour les petits acteurs, la question de la mise à disposition de ces données via des applications par la suite, pour les utilisateurs finaux, restera centrale. Si les données ne sont pas mise à disposition (ou que de façon discriminatoire) pour l'utilisateur final (via des applications), cela aura peu d'intérêt. La question reste donc de savoir qui les mettra en ligne aussi de façon non discriminatoire ? (voir remarque question 4. ci-dessus)

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Même remarque qu'à la question 20.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous ne pouvons pas répondre à cette question.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :



CH-3003 Bern PUE;

POST CH AG

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Aktenzeichen: PUE-463.3-89/2/1/2
Bern, 3. Mai 2022

Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur: Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit grossem Interesse haben wir das geplante Gesetzesprojekt über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) zur Kenntnis genommen.

Obwohl der Gesetzesentwurf in Artikel 6 davon ausgeht, dass Datenlieferantinnen und -lieferanten einen minimalen Bestand jener Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der nationalen Datenvernetzungs-Infrastruktur Mobilität (NADIM) erforderlich sind (Kerndaten), soll die Nutzung der Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) und die Einlieferung der Daten auf dem Prinzip der *Freiwilligkeit* basieren (vgl. primär die Kapitel 4.1.5.1 und 4.1.3.2.1 im Erläuternden Bericht). Sie gehen davon aus, dass für die Datenlieferanten ein starker Anreiz zur Datenlieferung bestehe, weil sie dadurch die Sichtbarkeit der eigenen Angebote erhöhen können und Druck auf diejenigen Mobilitätsanbieter ausgeübt werde, die sich am integrierenden Angebot nicht beteiligen, weshalb sich diese ebenfalls mit ihrer Datenlieferung an der MODI beteiligen würden (S. 20 im Erläuternden Bericht).

Meines Erachtens **muss für eine funktionierende MODI eine Verpflichtung geschaffen** werden. Diese muss sich sowohl auf die Datenlieferantinnen und -lieferanten eines bestimmten Marktes beziehen, als auch auf die Qualität der zu liefernden Daten. Andernfalls droht die Gefahr, dass sich die potenziellen Datenlieferantinnen und -lieferanten eines ganzen Marktes aufgrund der Freiwilligkeit bei der Mitwirkung weigern womit das System erheblich an Qualität und folglich auch Nutzen verlieren würde.

Preisüberwachung PUE
Einsteinstrasse 2
3003 Bern
Tel. +41 58 462 21 01
patricia.kaiser@pue.admin.ch
<https://www.preisueberwacher.admin.ch/>



Gleichzeitig ist jedoch zu **vermeiden**, dass ein **Anreiz für Kollusion** geschaffen wird; aus diesem Grund ist dem bei der allfälligen Aufnahme insbesondere von Benzin-/und Dieselpreisen in das Set der Kerndaten Rechnung zu tragen – beispielsweise mit einer **eingeschränkten Zugänglichkeit**, etwa beschränkt auf die günstigsten Preise, wie diese aus wettbewerblichen Gründen beim sog. «Spritpreisrechner» in Österreich gehandhabt wird. Mit der Schaffung dieses Gesetzes bietet sich eine enorme Chance und es wäre bedauernswert, wenn ihm die Flügel gestutzt werden, bevor es überhaupt fliegen lernen konnte.

Ich danke Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und stehe Ihnen bei Fragen natürlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Meierhans
Preisüberwacher

Beilage:

- Doppel als Word-Version für die barrierefreie Publikation

Kopie:

- Generalsekretariat WBF, Herr Laurent Bernet, Bundeshaus Ost, 3003 Bern



PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.rutz@pusch.ch
www.pusch.ch

Zürich, 28. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Wir stellen uns klar hinter die Vorlage und begrüßen die Stossrichtung des Gesetzesentwurfes. Insbesondere lehnen wir Alternativen, welche darauf abzielen anstelle der MDA nicht-staatlichen Interessenorganisationen mit kommerziellen Zielen die Federführung bei der Entwicklung einer nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur zu überlassen, entschieden ab.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Susanne Rutz, Stiftung Pusch

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Wir begrüßen die Vorlage. Eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems eine Dateninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann, die einen Informationsfluss zwischen verschiedenen Akteuren ermöglicht, bietet diverse Chancen. Dies beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ziel, den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) oder den Besetzungsgrad des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mittels Sammeltaxis oder Rufbusen endlich zu erhöhen. Die Vorlage kann auch dazu beitragen, dass die bestehende Infrastruktur und die vorhandenen Transportmittel ressourceneffizienter genutzt werden. Damit die vorhandenen Mobilitätsdaten optimal verwendet werden können, erachten wir die nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM), welche die technischen Voraussetzungen schafft, um die Bereitstellung und den Austausch von Daten in der notwendigen Qualität gewährleisten zu können, als sinnvoll. Dies gilt auch in Bezug auf die Einbindung von Verkehrsnetz CH, welches das gesamte Verkehrsnetz der Schweiz einheitlich sowie digital abbilden und als räumliches Referenzsystem dienen soll.

Umgekehrt beinhaltet der angestrebte Austausch der Verkehrsdaten auch potentiell negative Effekte für die Nachhaltigkeit des Verkehrs. Erstens wird mit der neuen Dateninfrastruktur grundsätzlich die Schwelle für die Nutzung aller Verkehrsträger gesenkt (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 6). Dies kann Mehrverkehr verursachen, verbunden mit den bekannten negativen Effekten auf die Klima- und Umweltziele (Emissionen, Platz- und Energieverbrauch) der Schweiz. Zweitens ist zu befürchten, dass die durch die Vernetzung der Mobilitätsdaten neu geschaffenen Möglichkeiten für Applikationsentwickler, welche sich an die Bürger und Bürgerinnen richten, primär von kommerziellen Anbietern des motorisierten Verkehrs genutzt werden und deshalb der Fuss- und Veloverkehr (FVV), sowie der ÖV in den entsprechenden Apps zu wenig berücksichtigt werden, weil sie nicht oder zu wenig kommerzialisierbar sind. Auch deshalb bleibt unklar, wie die Vernetzung von Mobilitätsangeboten auf der Basis einer nationalen Dateninfrastruktur wie im Erläuternden Bericht (Seite 7) erwähnt potentiell dem FVV zugutekommen soll.

Es darf nicht ein Ziel von MODIG sein, die Mobilität insgesamt einfacher zu machen und damit Mehrverkehr zu erschaffen. Stattdessen soll MODIG erstens einen Beitrag dazu leisten, dass der FVV, sowie der ÖV im Vergleich zu heute attraktiver werden im Verhältnis zum MIV. Und zweitens soll bei der angestrebten verstärkten Vernetzung der Mobilitätsdaten unbedingt sichergestellt werden, dass die gesamte Bevölkerung und alle Altersgruppen (von etwa 8 bis 88 Jahren) an den neuen Möglichkeiten der multimodalen Verkehrsnutzung teilhaben können. Es müssen auch diejenigen von den neuen Möglichkeiten profitieren können, welche sich nicht in der digitalen Welt bewegen können oder wollen und ihr Billet weiterhin am Schalter oder Automaten lösen.

Aus umwelt- und klimapolitischer Sicht ist derzeit deshalb insgesamt unklar, ob eine verstärkte Vernetzung der Mobilitätsdaten im Vergleich zum Status Quo einen Vor- oder Nachteil darstellt. Da wir aber davon ausgehen, dass eine verstärkte Vernetzung der Mobilitätsdaten der unterschiedlichen Verkehrsträger mit oder ohne MODIG sowieso kommen wird, unterstützen wir ganz klar die Vorlage des Bundesrates: Wenn es eine nationale Mobilitätsdateninfrastruktur geben soll, dann soll sie auf einer objektiven, vom Staat definierten und gepflegten Grundlage, die frei von wirtschaftlichen Interessen ist erfolgen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 10). Wir erachten deshalb die Schaffung der neuen Mobilitätsdatenanstalt (MDA) als sinnvoll.

Das bedeutet auch, dass wir uns klar distanzieren von alternativen Modellen, welche darauf abzielen anstelle der staatlichen MDA privaten Interessenorganisationen die Federführung dieser Entwicklung zu überlassen. Die Prinzipien Unabhängigkeit, Freiwilligkeit, Offenheit und Nicht-Gewinnorientierung der Vorlage (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 20) stützen wir voll und ganz und sehen diese in einem staatlichen Rahmen – so wie in der Vorlage vorgeschlagen – deutlich besser gewährleistet als wenn diese Aufgabe privaten Akteuren übertragen wird. Kommt hinzu, dass durch den Aufbau der Dateninfrastruktur durch die öffentliche Hand der Gefahr entgegengewirkt wird, dass von verschiedenen (privaten) Mobilitätsanbietern parallel mehrere Dateninfrastrukturen aufgebaut werden (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 16), womit die ganze Entwicklung sehr ineffizient würde.

Stellungnahme zu zentralen Aspekten der Vorlagen

Umweltpotential (Erläuternder Bericht, Seite 47)

Im Erläuternden Bericht (Seite 47) wird zurecht erwähnt, dass für die Entfaltung des Umweltpotentials der Vorlage, die „Digitale Integration“ für das Bekannt- und Sichtbarmachen von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten zentral ist, damit jene vom Kunden auch als solche erkannt und gewählt werden können. Diesbezüglich ist für uns zentral, dass sichergestellt wird, dass solche Umweltindikatoren wie beispielsweise die CO₂-Ausstossdaten für die verschiedenen Verkehrsträger über die NADIM zur Verfügung gestellt werden, damit diese Informationen durch die Applikationen, welche auf NADIM zugreifen, mindestens zur Verfügung stehen und den Endnutzern weitergeben werden können. *Im Hinblick auf die umweltpolitischen Ziele der Schweiz wäre es sogar wünschenswert, wenn die Verwendung und Weitergabe dieser Umweltdaten als eine der Bedingungen für den bedingten Open Data-Zugang der die Datenbank nutzenden Mobilitätsanbietern, Flottenbetreibern und Applikations-Anbietern definiert wird.*

Kerndaten der NADIM (Art. 6 MODIG)

Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand von Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Art. 6 Abs. 1 MODIG). Hierbei handelt es sich um die sogenannten Kerndaten. Die Datenlieferantinnen und -lieferanten sind folglich verpflichtet, die entsprechenden Daten zu liefern, wenn sie ihre Daten über die NADIM bereitstellen wollen. Im Erläuternden Bericht wird erwähnt, dass ihnen im Weigerungsfall, wenn nötig der Anschluss zur NADIM verwehrt werden kann. Weiter wird festgehalten, dass der konkrete Umfang des einzuliefernden Kerndatensets je nach Anbieter bzw. Verkehrsmittel unterschiedlich definiert werden kann, da nicht jeder Datenlieferant über alle Bestandteile der Kerndaten verfügt (Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 27).

In Art. 6 Abs. 2 MODIG wird ausserdem festgehalten, dass der Bundesrat die Rahmenbedingungen für die Lieferung der Kerndaten festlegt, wobei Art. 13 Abs. 2 Bst. c MODIG konkretisiert, dass die MDA die Kerndaten unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesrates unter Einbezug der betroffenen Akteure festlegt. Im Erläuternden Bericht wird diesbezüglich ausgeführt, dass die relevanten Akteure zweckmässig einbezogen werden sollen, damit die nötige Flexibilität im sich rasch entwickelnden Umfeld gewährleistet werden kann (Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 28). Was mit dem Begriff «zweckmässig» konkret gemeint ist, bleibt offen. Weitergehende Regelungen zu den Kerndaten lassen sich im MODIG nicht finden. Im Ergebnis bestimmt somit die MDA, welche Kerndaten geliefert werden müssen.

Unserer Ansicht nach darf es nicht möglich sein, dass die MDA die Kerndaten nach Belieben definieren und erweitern kann. Würde dies zugelassen werden, könnte dies dazu führen, dass bereits an NADIM angeschlossene Datenlieferantinnen und -lieferanten, die sich weigern, neu definierte Kerndaten zu liefern, ausgeschlossen werden könnten. Im Ergebnis könnte dies zu einem faktischen Datenlieferungszwang führen, da ab einem gewissen Zeitpunkt ein allfälliger Ausschluss von NADIM für eine Datenlieferantin/einen Datenlieferanten gegebenenfalls mit erheblichen Nachteilen verbunden sein könnte, so dass sie/er sich gezwungen sieht, die geforderten Daten zu liefern.

Aufgrund der Wichtigkeit dieses Bereichs sollten zwingend auf Gesetzesstufe die möglichen Kerndatenkategorien (analog den bereits im erläuternden Bericht erwähnten Kategorien; vgl. Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 28) abschliessend definiert werden. Weitergehende Details betreffend die Kerndaten sind auf Verordnungsstufe zu regeln. *Personendaten sollten generell nicht als Kerndaten festgelegt werden können, dies insbesondere aus Datenschutzgründen. Es darf nicht sein, dass beispielsweise Transportunternehmen indirekt dazu gezwungen werden können, Personendaten zu liefern.*

Prinzip der Freiwilligkeit und der Gleichbehandlung (Art. 9 Abs. 1 Bst. a und b MODIG)

Am Prinzip der Freiwilligkeit bezüglich der Nutzung der MODI ist jederzeit zwingend festzuhalten. Im Weiteren ist die Reziprozität von Rechten und Pflichten aller Akteure sicherzustellen. Im Sinne der Gleichbehandlung müssen für öffentliche und private Akteure unbedingt die gleichen Regelungen gelten. Gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. b MODIG werden sämtliche Nutzerinnen und Nutzer in Bezug auf die MODI gleichbehandelt.

Es stellt sich die Frage, wie dies hinsichtlich des ÖV, einem öffentlich finanzierten Service Public Sektor, im Vergleich zu privaten Nutzerinnen und Nutzern, sichergestellt wird. Der Umstand, dass die konzessionierten Transportunternehmen gestützt auf das PBG und die FPV verpflichtet sind, ihre Betriebs- und Tarifdaten zu veröffentlichen, für andere Akteure hingegen keine entsprechenden gesetzlichen Pflichten bestehen, erscheint unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung problematisch bzw. birgt die Gefahr einer Ungleichbehandlung bezüglich Dateneinlieferungspflichten, was den Grundsatz der Gleichbehandlung verletzen würde. Wir stellen uns dezidiert gegen Bestrebungen, welche für private Akteure keine Lieferpflicht der eigenen Daten vorsehen, während für öffentliche Akteure eine solche Pflicht gelten soll.

Eine Ungleichbehandlung von privaten und öffentlichen Akteuren bei der Lieferpflicht der Daten würde auch die Gefahr bergen, dass private Drittanbieter innovativ und stark im Verkehrsmarkt auftreten können und langfristig den multimodalen Verkehr der Zukunft als prägende Akteure gestalten, während die ÖV-Unternehmen in eine passive Rolle des „Fuhrparkhalters“ gedrängt werden könnten. Dies würde bedeuten, dass beispielsweise Taxiunternehmen oder andere Anbieter attraktive neue Packages vermarkten und verkaufen können, in denen ÖV Produkte enthalten sind, nicht aber die ÖV-Unternehmen selber. Dies schafft ungleich lange Spiesse und der Service Public könnte dadurch deutlich geschwächt werden. In der multimodalen Verkehrswelt soll der Service Public gestärkt werden. Die öffentliche Hand und die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sollen die tragende und zentrale Rolle in der Gestaltung spielen. Sie sollen als aktive Mitgestalter der zukünftigen Verkehrswelt auftreten. Denn nur durch einen klaren öffentlichen Auftrag an entsprechend mandatierte Unternehmen können gesellschaftliche Ziele wie Verkehrsminderung und Nachhaltigkeit im Verkehr verfolgt werden.

Finanzierung von Systemanbindungen an die NADIM (Art. 10 Abs. 1 MODIG)

Grundsätzlich unterstützen wir das Ziel, dass die MODI längerfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden soll. Allerdings gilt es hier eine wichtige Differenzierung zu machen: *Nutzerbeiträge sollen nur bei gewinnorientierten Nutzern erhoben werden. Andere Nutzer der Daten (wie beispielsweise Anbieter von Apps, welche die Förderung von nachhaltigen Verkehrsträgern zum Ziel haben) sollen hingegen auch langfristig von Nutzerbeiträgen befreit sein.*

Ausserdem unterstützen wir die vorgeschlagenen A-Fonds-perdu-Beiträge an die Kosten für die Anbindung von Systemen an die NADIM. Wie im Erläuternden Bericht (Seite 26) dargelegt sollen diese unter der Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Unternehmen und Organisationen erfolgen: Die Beiträge sollen vor allem an finanzschwache Akteure fliessen.

Bezüglich eines Punktes besteht hier im Hinblick auf das Prinzip der Gleichbehandlung noch Klärungsbedarf: Unter Art. 10 Abs. 1 MODIG wird festgehalten, dass der Bund private Nutzerinnen und Nutzer während zwei Jahren nach Inbetriebnahme der MODI finanziell bei der Anbindung ihrer Systeme an die NADIM unterstützen kann (A-Fonds-perdu-Beiträge im Umfang von maximal 40 Prozent der Anbindungskosten, Art. 10 Abs. 2 MODIG). Im Erläuternden Bericht (Seite 38) wird festgehalten, dass mit dieser Regelung auch kleinen bzw. finanzschwachen Datennutzerinnen und -nutzern ermöglicht werden soll, ihre Daten möglichst rasch über die NADIM bereitzustellen. Diese Sonderregelung gilt aber offensichtlich nur für private Nutzerinnen und Nutzer, nicht aber beispielsweise für öffentliche Unternehmen. Weshalb diese Ungleichbehandlung vorgenommen wird, wird im Bericht nicht näher erläutert.

Es stellt sich die Frage, wie mit Fällen umgegangen wird, bei welchen sich beispielsweise ein kleines Transportunternehmen mit einer öffentlich-rechtlichen Rechtsform an NADIM anschliessen möchte, jedoch nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügt. Wir verlangen auch in diesem Punkt eine Gleichbehandlung aller involvierten Akteure. Die Bestimmung ist deshalb dahingehend anzupassen, dass sie für sämtliche Nutzerinnen und Nutzer zur Anwendung gelangt.

Bearbeitung von Personendaten (Art. 18 MODIG) / Datenschutz

Gemäss Art. 18 MODIG richtet sich die Bearbeitung von Personendaten durch die MDA nach den Artikeln 33-43 des Datenschutzgesetzes (DSG; SR 235.1). Die MDA kann Bewegungsdaten und besonders schützenswerte Personendaten über die Gesundheit von Reisenden mit Behinderungen bearbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Art. 13 Abs. 2 Bst. d MODIG erforderlich ist. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten zur Bearbeitung dieser Daten. Im Erläuternden Bericht wird erwähnt, dass eine Bearbeitung von Personendaten durch die Betreiberin der NADIM erforderlich sein kann, wenn über die NADIM auch Funktionalitäten angeboten werden, die es erlauben, den Vertrieb von Mobilitätsangeboten einfacher abzuwickeln, wie beispielsweise Buchungs- und Bezahlfunktionen. Den Datenschutz haben die Datenlieferantinnen und -lieferanten durch geeignete Massnahmen sicherzustellen (Ziff. 4.1.8.6.3, S. 28). Mit der NADIM soll grundsätzlich die Umsetzung der Prinzipien der digitalen Selbstbestimmung aktiv gefördert werden. In der ersten Phase der NADIM stehe dies jedoch voraussichtlich nicht im Fokus (Erläuternder Bericht, Seite 29).



Für uns ist es aus Kundensicht zentral, dass falls über die NADIM nicht nur Sachdaten sondern auch Personendaten ausgetauscht werden, dabei das stricte Prinzip des „Opt-in“ gilt: Sämtliche Personendaten dürfen ausschliesslich und nur dann über die NADIM ausgetauscht werden, wenn sich die betreffende Person aktiv für die Weitergabe ihrer Daten entscheidet. Personen, welche sich nicht ausdrücklich für die Weitergabe ihrer Daten entscheiden, sollen dadurch keine Nachteile – etwa bei der Benutzung der App – erwachsen.



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

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: Pusch Praktischer Umweltschutz Hottingerstrasse 4 Postfach 8024 Zürich	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

Nutzerbeiträge sollen nur bei gewinnorientierten Nutzern erhoben werden. Andere Nutzer der Daten (wie beispielsweise Anbieter von Apps, welche die Förderung von nachhaltigen Verkehrsträgern zum Ziel haben) sollen hingegen auch langfristig von Nutzerbeiträgen befreit sein.

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:

Begründung siehe Stellungnahme.

- 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:

- 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:

Die Gleichstellung von öffentlichen und privaten Nutzerinnen und Nutzern ist sicherzustellen.

- 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:

Vgl. vorherige Bemerkung.

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

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:

Diese Grundsätze sind zentral und unerlässlich für den Betrieb der MODI.

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Die staatliche Betreiberin soll dort - wo es sinnvoll ist - auch dann Beratungen durchführen und ihre Expertise zur Verfügung stellen dürfen, wenn diese Leistungen privatwirtschaftliche Unternehmen konkurrenzieren.

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:

Bei der Weitergabe von Personendaten soll zusätzlich konsequent das Prinzip „Opt-in“ gelten. Grundsätzlich sollen Personendaten nicht weitergegeben 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:

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:



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 checked="" type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
<p>Absender: Repower AG Tao Krauspe Bahnhofplatz 3A 7302 Landquart Schweiz T +41 81 839 7111 F +41 81 839 7299</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

Im E-Mobility Bereich werden heute die Daten im Bereich Ladenetze über teils im Ausland sitzende Unternehmen gewährleistet (z.B. Hubeject, Girefe etc.). Diese stellen einen sehr effizienten Datenaustausch sicher und die Systeme sind in den letzten Jahren mit hohem finanziellem Aufwand etabliert wurden. Möchte neu die MODI hier eine zentrale Rolle spielen, müssen für die Mobilitätsanbieter finanzielle Vor- und keine Nachteile entstehen, möchte man hier strukturelle Änderungen herbeiführen. Eine Überwälzung der Kosten scheint nicht zielführend.

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:

- 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:

- 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:

Dies ist dringend zu empfehlen. Die heutigen Datensysteme wurden teilweise mit hohem finanziellem Aufwand etabliert. Es gilt finanzielle Incentives zu schaffen, dass die Mobilitätsanbieter (insbesondere kleinerer Anbieter) ihre Datensysteme umgestalten.

- 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:

Der Beitrag sollte höher liegen. Ein Umbau der bestehenden Datensysteme muss mittel- bis langfristig finanzielle Vorteile für die Anbieter generieren und auch kurzfristig wird der Entscheid durch finanzielle Anreize begünstigt.

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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

Eine sinnvoller Datenaustausch kann nicht ausschliesslich (bzw. in allen Fällen) über anonymisierte Daten erfolgen

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:

Für Privatunternehmen müssten bereits bestehende Systeme des Datenaustauschs besser und günstiger angeboten werden, damit diese ersetzt bzw. abgelöst werden.

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:

Für Privatunternehmen müssten bereits bestehende Systeme des Datenaustauschs besser und günstiger angeboten werden, damit diese ersetzt bzw. abgelöst werden.

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:

Als Ladenetzanbieter haben wir besonderes Interesse daran, eine ladenetzübergreifende Interoperabilität für Endnutzer kostengünstig und effizient zur Verfügung zu stellen zu können. Dies einerseits innerhalb der CH und andererseits gegenüber ausländischen Playern. Dies geschieht heute primär über die im Ausland ansässigen Anbieter (Hubeject/Girefe), welche wir gerne ersetzen würden. Das Angebotsspektrum der heute etablierten Systeme müsste dupliziert werden.



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (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 checked="" 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
<p>Absender: Rhätische Bahn AG Unternehmensentwicklung Flavio Giovani Bahnhofstrasse 25 7001 Chur</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

Die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen zur Nutzung der Mobilitätsdaten sollen für KTU des öffentlichen Verkehrs und für private Unternehmen gleich sein, damit es hier zu keinerlei Verzerrung kommt. Die Spielregeln des zusätzlichen Wettbewerbs sollen für

alle Akteure in Anbetracht einer unterschiedlichen Regulierungsdichte gleichermassen gelten.

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 Schnittstellen zu den beteiligten Anspruchsgruppen (insb. bei Bereitstellung und Bezug der Daten) soll möglichst einfach, benutzerfreundlich und dennoch sicher (Datenschutz) erfolgen. Damit wird eine erste Hürde zur Nutzung der MODI eliminiert.

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:

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:

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 Nutzung muss einfach und benutzerfreundlich erfolgen.

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:

Der minimale Bestand ist genau, abschliessend und für alle potenziellen Lieferanten gleich aufzuführen. Ein für alle Beteiligten transparenter Prozess zur Anpassung dieser abschliessenden Auflistung ist zu etablieren: Wer entscheidet wie über zu streichende und zu ergänzende Datenelemente?

- 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:

Der Aufwand, je Lieferant die spezifischen Kerndaten zu definieren, ist mit diesem Prozedere sehr gross. Es wäre zweckmässiger, die oben erwähnte abschliessende Liste so festzulegen, dass diese auch im Sinne der Diskriminierungsfreiheit für alle Lieferanten gleichermassen gilt.

- 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:

Das Prinzip der Open Data ist im Grundsatz zu unterstützen. Allerdings muss dabei darauf geachtet werden, dass dies das langfristige Ziel der Finanzierung der MODI durch Nutzergebühren nicht ausgehöhlt wird (vgl. oben).

- 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:

Dem erforderliche Aufwand bei der Lieferung von Daten für die Lieferanten soll genügend Beachtung geschenkt werden. Dieser Aufwand darf je nach Systemlandschaft und weiteren (technischen) Rahmenbedingungen des Lieferanten nicht unterschätzt werden. Insbesondere wenn Daten geliefert werden müssen, die beim Lieferanten erst noch generiert werden müssen (allenfalls in Datenformate und -systeme, die normalerweise nicht durch den Lieferanten genutzt werden), steigt der Aufwand für die Lieferanten signifikant an.

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:

Im Sinne der Diskriminierungsfreiheit sollte der Bund alle Nutzer gleichermaßen unterstützen und sich nicht nur auf eine ausgewählte Gruppe fokussieren. Grundsätzlich ist eine Subventionierung der Lieferanten denkbar, da diese einen gewissen Aufwand betreiben, um Daten zu liefern. Die Abnehmer sollten jedoch ein genügendes wirtschaftliches Interesse an den Daten haben, sodass hier eine zusätzliche Subventionierung nicht zielführend ist.

- 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:

Beiträge sollten diskriminierungsfrei nur bei klarer Ausweisung eines entsprechenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses und weiterer im Voraus definierter Kriterien ausgestellt werden (Business Case).

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:

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:

- 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:

- 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:

Die MDA sollte so nah als möglich «am Markt» stehen. Es ist entsprechend eine andere, geeignetere organisatorische Form zu suchen, welche «näher» zum Mobilitätsmarkt/ -sektor und dessen Bedürfnisse und Entwicklungen steht (z.B. spezialgesetzliche Aktiengesellschaft im Besitz des Bundes).

- 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:

Vgl. Kommentar unter 15. a.

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:

Der Aufwand für die Lieferanten zur Erfüllung der definierten Anforderungen soll beachtet werden. Je nach definiertem Datenformat und Datenanwendungen und -systeme kann dieser Aufwand für die Lieferanten beträchtlich ausfallen (vgl.

Kommentar 9. d.). Die Lieferanten sind als relevante Akteure in den Prozess miteinzubeziehen.

- 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:

Auch hier sollte der Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit gegenüber dem Privatsektor gelten.

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:

- 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:

Die Datenlieferantinnen und -lieferanten sollten bloss nach klaren Vorgaben von Seiten MDA Daten liefern. Die MDA soll Einhaltung Datenschutz kontrollieren.

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:

Es sollten Informationsveranstaltungen mit interessierten Lieferanten erfolgen, an denen die Vorzüge einer Beteiligung an NADIM aufgezeigt werden. Das einfache und benutzerfreundliche Handling der NADIM ist Voraussetzung für deren Akzeptanz. Die Ansprechpartner müssen interessierten Lieferanten sowie Nutzern bekannt sein. Evtl. würden auch lieferantenspezifische Use Cases mögliche neue Angebotsformen und -kombinationen aufzeigen.

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:

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:

Im Sinne der Transparenz und Nachvollziehbarkeit soll die Quelle angegeben werden.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Bemerkungen:

Die Stossrichtungen werden unterstützt und der Handlungsbedarf im Bereich des Datenmanagements im Mobilitätssektor auf nationaler Stufe ist erkannt.

Es entsteht jedoch allgemein der Eindruck, dass man mit dem vorliegenden Gesetz zu viel erreichen möchte. Die ausgewiesenen Kosten von CHF 310 – 380 Mio. während 10 Jahren sind beträchtlich. Allenfalls würde es sich lohnen, die umfassenden Ziele, welche man mit der Vorlage erreichen möchte, zu priorisieren und sich auf die wichtigsten / dringendsten Punkte zu beschränken, dies auch im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes.



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 checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	Weitere: Entwickler und Anbieter von Mobilitätsplattformen, die den Umfang der NADIM bereits beinhalten

Absender:

routeRANK AG/SA/Ltd
EPFL Innovation Park
Building C
CH-1015 Lausanne

Dr. Jochen Mundinger
mundinger@routerank.com

Über Jochen Mundinger:

- Gründer und Chairman routeRANK seit 2006
- Teilnehmer BAV Workshops Mobilität seit 2017
- Gründungsmitglied openmobility mit routeRANK seit 2019
- Mitglied Begleitgruppe Swisstopo seit 2021

Über routeRANK:

Die routeRANK AG wurde 2006 im Innovationspark der EPFL in Lausanne gegründet. Sie entwickelt und betreibt IT-Lösungen im Bereich der intelligenten Mobilität.

Im Gegensatz zu anderen Lösungen berücksichtigt routeRANK die gesamte Route von Tür zu Tür inklusive der Vielzahl multimodaler Kombinationen aus allen relevanten Verkehrsmitteln wie Bahn, öffentlicher Nahverkehr, P+Rail, P+Ride, Pkw, Mietwagen, Car-Sharing, Car-Pooling, E-Bike, Fahrrad und Fußweg. In einer einzigen Suchanfrage findet das mehrfach patentierte System die besten Reiserouten und stellt diese in einer Rangfolge dar. Der Anwender kann die Suchergebnisse nach verschiedenen Kriterien wie Preis, Reisezeit und CO2-Emissionen sortieren und buchen, einschliesslich 'Single-Click Booking' für eine MaaS-Lösung. Wir passen unsere Plattform an die Bedürfnisse unserer verschiedenen Kunden und Partner an, insbesondere im Hinblick auf deren bestehende Systeme, Partner und Ziele.

Unsere Portale werden sowohl als öffentliche als auch als betriebliche Mobilitätsportale (d.h. für die Mitarbeiter unsere Kunden) eingesetzt und verarbeiten jährlich über 250 Millionen Routen und damit verbundene Anfragen. In über 16 Jahren haben wir über 75 verschiedene Versionen für unsere Kunden und Partner implementiert. Die Plattformtechnologie hat dabei über 150 Produktiterationen durchlaufen. Zu den Referenzen gehören:

- Öffentliche Verkehrsbetriebe wie Lausanne (TL&JOJ2020), Freiburg (TPF), Genf (TPG), Neuenburg (TransN), Martigny (TMR), Frimobil, MOB, RHB, SOB, FART, Postauto und SBB
- Mobilitätsanbieter wie Avis, MaaS Global, Mobility, 2EM, Flughafen Genf und der TCS
- Öffentliche Einrichtungen wie die Gemeinde Bagnes, die Stadt Lancy, der Kanton Waadt und der Kanton Wallis sowie das Bundesamt für Energie
- Spitäler wie CHUV, EHC, Hôpital Riviera-Chablais, HUG, EHNV und Inselspital
- Hochschulen wie die EPFL, die ETHZ und die UNIL
- Mobilitätsberater wie 6t, Teamverkehr, Trafiko und Transitec
- Private Unternehmen wie KPMG, Fresenius, Wincasa
- Globale Unternehmen wie BearingPoint, Roche Diagnostics und F.Hoffmann-LaRoche
- Anbieter von Mobilitätstechnologien wie Alturos, Concur und Siemens
- Reisebüros wie American Express, BCD Travel und HRG
- Touristische Ziele und Veranstaltungen wie die Genferseegebiet und das Paléo Festival
- Internationale Organisationen wie das WEF und der WWF

Unsere Erfahrungen in diesem Bereich sind in ihrem Umfang und ihrer Dauer einzigartig auf der Welt.

Die Wissenschaftler des WWF haben die CO2-Berechnungsmethode von routeRANK geprüft und anerkannt. Dr. Klaus Töpfer, ehemaliger Geschäftsführer des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP), beschreibt routeRANK als "ein System, das es ermöglicht, eine fundierte Reiseentscheidung zu treffen, die nicht nur kosten- und zeitoptimiert, sondern auch umweltfreundlich ist".

routeRANK hat bereits mehr als 25 Preise und Auszeichnungen erhalten, unter anderem:

- Swiss National Venture Leaders et Venture Kick
- KPMG Tomorrow's Market Award
- TR35 des MIT Technology Review
- Association of Corporate Travel Executive's EMEA & Global Awards
- Sustainable Entrepreneurship Award

Chairman Jochen Mundinger ist regelmässiger Gast und Redner bei Veranstaltungen der Mobilitätsindustrie. routeRANK wird regelmässig in der Presse erwähnt, unter anderem in den folgenden Publikationen:

- Bilan, Bilanz, Handelszeitung und Le Temps
- Branchen-Publikationen wie BTN, The Beat, Tnooz
- Branchen-Publikationen BizTravel, fww, Smart Mobility Management
- Mashable, Wired, The Economist und The New York Times

Siehe auch <https://business.routerank.com>

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden an 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:

Die Stossrichtung macht nur hinsichtlich des Verkehrsnetz CH Sinn.

Die NADIM sehen wir in der geplanten Form nicht als staatliche Aufgabe, insbesondere die Services im Unterschied zu Dateninfrastruktur. Zwar will NADIM richtigerweise keine App sein, sondern B2B. Dienste (im Unterschied zu Daten) sind aber schon Bausteine einer App. Dienste widersprechen eigentlich bereits dem Namen NADIM: Die «Nationale Datenvernetzunginfrastruktur Mobilität» sollte sich auf Daten beschränken.

In unserer 16-jährigen Erfahrung ist Open Data (z.B. die bereits bestehende opentransportdata.swiss) äusserst wichtig und wir nutzen sie intensiv. Services wie den OJP dagegen nutzen wir nicht, da er schlicht nicht relevant ist für unsere Kunden.

Ein weiteres Problem der NADIM ist, dass diese immer nur einen Teil der Funktionalität abbilden kann, die Bedürfnisse der potentiellen Abnehmer sind zu heterogen. Es braucht also noch weitere Zugänge und Dienste. Staatliche Stellen scheinen wenig geeignet, derartige Services zu leisten.

Darüber hinaus stellt der Markt die entsprechenden Dienste schon bereit, routeRANK ist ein langjähriges Beispiel dafür. In Abwesenheit einer NADIM hat routeRANK in Zusammenarbeit mit der ETH Lausanne alle relevanten technischen Fähigkeiten bereits aufgebaut, und diese kommen in einer Vielzahl von Kundenversionen produktiv zum Einsatz.

Die Entwicklung wurde unterstützt auch durch Innovationsmittel des Bundes und des Kantons Waadt, darunter KTI/Innosuisse-Projekte und KOMO-Projekte. Eine Investition in derartige Dienste würde also bedeuten i. eine staatliche Finanzierung für bereits bestehende Lösungen, ii. eine Doppelfinanzierung für bereits geförderte Themen, und iii. eine Konkurrenzierung von privatwirtschaftlichen Unternehmen. Und zwar insbesondere derjenigen innovativen Jungunternehmen, die mit Ihrer Kreativität und Arbeit Beiträge zur Weiterentwicklung des Mobilitätsökosystems geleistet haben, und deren Innovationen man ja eigentlich fördern möchte.

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 «dritte Infrastruktur» sollte sich jedoch auf die Daten, welche unmittelbar mit der physischen Infrastruktur in Verbindung stehen bzw. durch diese generiert werden, beschränken, also das Verkehrsnetz CH.

Im Gegensatz zu Schiene und Strasse ist das Mobilitätssystem ungleich komplexer, mit einer Vielzahl völlig unterschiedlicher Akteure. Die Nichtberücksichtigung der Zusammenarbeit mit der Open Data Community (z.B. OpenStreetMap) erachten wir als Fehler, insbesondere die mangelnde Sicherstellung der Kompatibilität als Minimalanforderung.

Ansonsten verweisen wir auf die Antwort zu Frage 1.

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:

Ja, für die Daten, im Sinne der Antwort zu Frage 1 (siehe auch Heterogenität).

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 1 und 2 ausgeführt sollte sich die Rolle des Bundes auf das Verkehrsnetz CH beschränken.

Darüber hinaus sollte der Bund seine Aktivitäten in der Vernetzung der unterschiedlichen Stakeholder in der (multimodalen) Mobilität fortführen. Z.B. waren die verschiedenen Workshops des BAV Mobilität seit 2017 äusserst erfolgreich darin, Kontakte herzustellen und ein relevantes Forum für einen regelmässigen Austausch zu bieten. Aus unserer Sicht sollten diese in ähnlicher Form weitergeführt werden.

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 Verkehrsnetz CH ist zweckmässig, siehe auch die Antworten zu Fragen 1 und 2. Falls in diesem Rahmen Dienste angeboten werden, sollten sie Open Source sein.

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:

Bereits die NADIM sehen wir in der geplanten Form nicht als staatliche Aufgabe (Dienste), siehe Antwort zu Frage 1.

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:

Im Sinne der Antwort zu Frage 1 bezieht sich unsere Antwort hier nur auf Verkehrsnetz CH. Die Bereitstellung der Daten sollte ein Public Service sein, der Zugang zu den Daten für die Nutzer kostenlos.

Falls im Rahmen Verkehrsnetz CH Dienste angeboten werden, und diese Open Source sein (siehe Antwort zu Frage 5), dann können diejenigen Projekte mit hohen Volumenansforderungen diese auch selbst betreiben, was die Kosten entsprechend begrenzt hält.

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:

Siehe Antworten zu Frage 1 (Dienste) und zu Frage 4 (Vernetzung der unterschiedlichen Stakeholder in der multimodalen Mobilität).

Bereits bestehende Initiativen wie die Genossenschaft openmobility mit ihren diversen Mitgliedern sollte hier eingebunden werden. Öffentliche Einrichtungen wie auch der Bund sollten ein Engagement im Rahmen von openmobility prüfen.

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:

Die Heterogenität ist zu gross.

- 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:

Zusammenarbeit mit bestehende Open Data Communities und Initiativen wie openmobility scheinen uns zielführender.

- 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:

Prinzipiell ja, wenn auch nicht über die NADIM (im Sinne der Antwort zu Frage 1). Sonderfälle sind zu berücksichtigen (Heterogenität). Finanzielle und allenfalls technische Unterstützung innovativer oder wenig profitabler Datensammlung und Pflege durch die öffentliche Hand sollten möglich sein, wenn diese als relevant erachtet werden (fallweise Entscheidung). In diesem Bereich sehen wir eine Reihe relevanter Projekte, die sich damit anstossen liessen.

- 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:

Mit typische Open Data/Open Source Lizenzen sollte sich diese Problematik ausreichend adressieren lassen.

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:

Die Unterstützung im Sinne der Antwort von Frage 9.c, ja.

Die Unterstützung für die Bereitstellung Daten des eigenen Angebots (und im Sinne der Antwort zu Frage 1), nein, da der Aufwand und damit die Kosten niedrig sind. Insbesondere auch im Anschluss an eine Erstintegration. Eine gewisse Reichweite des Angebots sollte gegeben sein, bevor dies eingefordert wird.

- 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:

Siehe Antwort zu Frage 10.a.

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:

Siehe Antwort zu Frage 2.

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:

Siehe Antwort zu Frage 2.

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:

Swisstopo als Bundesanstalt bietet sich an, umso mehr, da sich MODI auf Verkehrsnetz CH beschränken sollte.

Allerdings sollte swisstopo dies in Zusammenarbeit mit Open Data Communities (z.B. OpenStreetMap) tun, sowohl um von existierenden Datenquellen zu profitieren, als auch um die langfristige Kompatibilität sicher zu stellen.

Tools, die in diesem Zusammenhang benutzt werden um Daten aufzubauen, zu pflegen, zu integrieren und zu veröffentlichen sollten Open Source sein.

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:

Für den Teil der Daten im Sinne der Antwort von Frage 1.

- 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:

Für öffentlich finanzierte Akteure sollte es eine Lieferpflicht geben. Für nicht öffentlich finanzierte private Akteure sollte Freiwilligkeit gelten.

- 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:

Siehe Antwort zu Frage 10.a.

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:

Wie unter Frage 1 und 2 ausgeführt sollte sich die Rolle des Bundes auf das Verkehrsnetz CH beschränken.

Darüber hinaus sollte der Bund seine Rolle in der Vernetzung der unterschiedlichen Stakeholder in der (multimodalen) Mobilität fortführen. Z.B. waren die verschiedenen Workshops des BAV Mobilität seit 2017 äusserst erfolgreich darin, Kontakte herzustellen und ein relevantes Forum für einen regelmässigen Austausch zu bieten. Aus unserer Sicht sollten diese in ähnlicher Form weitergeführt werden.

- 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:

Weiterführend zu der Antwort zu Frage 15.b sollte die Zusammenarbeit mit bestehende Open Data Communities und Initiativen wie openmobility gesucht werden.

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:

Siehe Antwort zu Frage 1.

- 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:

Weder realistisch noch zielführend.

- 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 Antwort zu Frage 1.

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:

Abgesehen von wenigen Ausnahmen (z.B. Themen wie etwa Interoperabilität mit EU) scheint das nicht möglich ohne Konkurrenzierung von privatwirtschaftlichen Unternehmen.

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:

Ja für missbräuchliche Verwendung, nein für die Einlieferung (siehe Antwort zu Frage 14).

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 ja. Für grenzüberschreitende Angebote ist die EU-Gesetzgebung massgeblich. Daher ist die Angleichung zwischen der Schweizer und EU-Datenschutz wichtig. Andernfalls müssen praktisch zwei verschiedene berücksichtigt 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:

Prinzipiell ja, sollte aber bei den von uns als relevant erachteten Daten ohnehin kein Problem sein (es geht um Verkehrsdaten, nicht Personendaten).

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:

Siehe Antwort zu Frage 1.

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:

Interoperabilität mit den Nachbarländern / EU ist zu beachten.

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:

Finanzielle und allenfalls technische Unterstützung innovativer oder wenig profitabler Datensammlung und Pflege durch die öffentliche Hand sollten möglich sein, wenn diese als relevant erachtet werden (fallweise Entscheidung). In diesem Bereich sehen wir eine Reihe relevanter Projekte, die sich damit anstossen liessen.

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:

Das Budget der Vorlage scheint uns um ein Vielfaches zu hoch angesetzt. Selbst für den Gesamtumfang inklusive des Teils, den wir als nicht sinnvoll erachten (siehe Antwort zu Frage 1). Mit einem Bruchteil des Budgets haben bestehende Anbieter bereits Systeme geschaffen, die den Scope im Wesentlichen abdecken, und die im Markt angekommen sind.

Wie in den verschiedenen Antworten erläutert, schlagen wir vor, sich auf das Verkehrsnetz CH zu konzentrieren. Die NADIM sehen wir in der geplanten Form nicht als staatliche Aufgabe, insbesondere die Services im Unterschied zu Dateninfrastruktur. Zwar will NADIM richtigerweise keine App sein, sondern B2B. Dienste (im Unterschied zu Daten) sind aber schon Bausteine einer App. Dienste widersprechen eigentlich bereits dem Namen NADIM: Die «Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität» sollte sich auf Daten beschränken.

In unserer 16-jährigen Erfahrung ist Open Data (z.B. die bereits bestehende opentransportdata.swiss) äußerst wichtig und wir nutzen sie intensiv. Services wie den OJP dagegen nutzen wir nicht, da er schlicht nicht relevant ist für unsere Kunden.

Ein weiteres Problem der NADIM ist, dass diese immer nur einen Teil der Funktionalität abbilden kann, die Bedürfnisse der potentiellen Abnehmer sind zu heterogen. Es braucht also noch weitere Zugänge und Dienste. Staatliche Stellen scheinen wenig geeignet, derartige Services zu leisten.

Die nach unserem Verständnis mit der Vorlage verfolgten Ziele machen für uns Sinn. Was den Weg anbelangt, die Ziele zu erreichen, erscheint es uns zielführender, die bestehenden öffentlichen und nicht-öffentlichen Stakeholder und Initiativen zusammenzubringen, darunter auch BAV, BFE, Swisstopo, Open Data Communities und openmobility, und darauf aufzubauen.

In diesem Sinne sollte der Bund auch seine Aktivitäten in der Vernetzung der unterschiedlichen Stakeholder in der (multimodalen) Mobilität fortführen. Z.B. waren die verschiedenen Workshops des BAV Mobilität seit 2017 äusserst erfolgreich darin, Kontakte herzustellen und ein relevantes Forum für einen regelmässigen Austausch zu bieten. Aus unserer Sicht sollten diese ebenfalls weitergeführt werden.



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input type="checkbox"/>	Politische Parteien
<input checked="" 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
<p>Absender: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB Seilerstrasse 4 / Postfach 3001 Bern</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Die SAB ist überzeugt, dass angesichts der rasch fortschreitenden Digitalisierung und des immer grösser werdenden Stellenwertes dieses Bereiches in Zukunft nicht nur die physischen Infrastrukturen sondern auch der Zugang zu Daten in den Bereich der Grundversorgung gehört und damit als staatliche Aufgabe zu bezeichnen ist. Ob die Erfüllung dieser Aufgabe jedoch von einer staatlichen Stelle erbracht werden muss oder ausgelagert werden kann, ist eine andere Diskussion.

Den Aufbau einer eigenen Bundesanstalt für die Mobilitätsdaten lehnen wir ab. Das Kosten- Nutzenverhältnis einer derartigen Bundesanstalt stimmt aus unserer Sicht nicht.

Wichtiger wäre es, einen gesamtheitlichen Ansatz für den Zugang zu den Daten in allen für die Öffentlichkeit relevanten Bereichen zu wählen statt des vorgeschlagenen rein sektoriellen Ansatzes.

Wir verzichten nachfolgend auf die Beantwortung einiger Fragen, da nicht alle Fragen für die Berggebiete und ländlichen Räume relevant sind.

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:

Siehe Frage 1.

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:

Der freie Zugang zu Daten im Verkehrsbereich ermöglicht völlig neue Lösungsansätze, wie sie im internationalen Kontext z.B. bereits mit dem Konzept MaaS etabliert und erprobt sind. Die nahtlose Fusion zwischen verschiedenen Mobilitätsformen und -trägern kann so wesentlich vereinfacht und so die Mobilität insgesamt erleichtert werden, gerade auch in den Berggebieten und ländlichen Räumen, die gegenüber den städtischen Räumen mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich schlechter erschlossen sind.

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:

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:

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:

Die Digitalisierung schreitet rasch voran und eröffnet laufend neue Möglichkeiten. Das Modell muss deshalb möglichst flexibel ausgestaltet sein, so dass auch neue Elemente integriert werden können.

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:

Eine vollständige Finanzierung über Nutzerbeiträge ist unrealistisch und widerspricht dem Gedanken einer Grundversorgungsleistung.

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:

Keine Stellungnahme.

- 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:

Keine Stellungnahme

- 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:

Die ganze Vorlage macht nur Sinn, wenn alle Daten als Open Data öffentlich zur Verfügung gestellt 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:

Keine Stellungnahme.

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:

Keine Stellungnahme

- 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:
Keine Stellungnahme

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:

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:

- 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:

- 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:

Keine Stellungnahme

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme

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:

Wir sind nicht grundsätzlich gegen die Schaffung einer unabhängigen Anstalt, jedoch scheinen uns der Aufwand und die im erläuternden Bericht dargestellten Kosten für die geplante MDA deutlich zu hoch.

- 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:

Wir stellen uns grundsätzlich die Frage, ob es richtig ist, nur für den spezifischen Bereich der Daten im Mobilitätssektor eine eigene Bundesanstalt auf die Beine zu stellen oder ob es nicht sinnvoller wäre, eine Bundesanstalt zu schaffen, welche ALLE sektoriellen Bereiche abdecken würde. Denn die gleichen Fragen des Zugangs zu Open Data stellen sich auch im Strombereich, im Wassermanagement usw.

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:
Siehe Antwort 16.

- 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:

Die Erfahrungen mit der Vermischung von hoheitlichen und privatwirtschaftlichen Aufgaben bei Bundesanstalten sind eher negativ, z.B. Identitas.

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:
Keine Stellungnahme

- 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:
Keine Stellungnahme.

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:
Keine Stellungnahme.

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:
Keine Stellungnahme.

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:
Keine Stellungnahme.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Bemerkungen:



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 checked="" 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: Bergsportverband
<p>Absender:</p> <p>Schweizer Alpen-Club SAC Monbijoustrasse 61, Postfach 3000 Bern 14</p> <p>Benno Steiner, Fachmitarbeiter Landschafts- und Klimaschutz und Verantwortlicher Schneetourenbus (www.schneetourenbus.ch)</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Wichtig ist die Umsetzung sowie die Unabhängigkeit der Instrumente/Institutionen von einzelnen Akteuren.

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:

keine Bemerkungen

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:

keine Bemerkungen

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:

Bei der Umsetzung müssen die Bedürfnisse der Nutzenden der Mobilitätsangebote immer im Zentrum stehen. Dabei müssen auch neue Akteure und niederschwellige Angebote im Mobilitätssystem angemessen berücksichtigt werden.

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:
keine Bemerkungen

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 sind überzeugt, dass NADIM und Verkehrsnetz CH nur die ersten Schritte in die neue Mobilitätswelt sind. Es werden weitere, heute teilweise noch nicht erdachte / bekannte Elemente aufkommen, die einer Regelung bedürfen. Diese können, müssen aber nicht in MODI angesiedelt werden. Dies muss von Fall zu Fall entschieden werden.

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:

MODI kann gemäss des bekannten Funktionsumfangs nur einen Teil der nötigen Informations- und Vertriebsfunktionalität abbilden. Es wird daher noch weitere Elemente brauchen, die Kosten nach sich ziehen. Für die «Zugangsfunktion» zu Mobilitätsleistungen dürfen keine hohen Transaktionskosten anfallen. Mobilität ist für private Mobilitätsanbieter ein Geschäftsfeld mit bereits sehr geringen Margen resp. die nur durch die Unterstützung Dritter funktionieren (vgl. Bus alpin, Schneetourenbus etc.).

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:

Diese Vernetzung ist für eine zukünftige klimafreundliche Mobilität essenziell. Gerade im Berggebiet ist der multimodale Verkehr in einer Kombination aus ÖV und privaten Angeboten für die Kunden wichtig.

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:

keine 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:

Wir glauben nicht daran, dass der Bundesrat die Bedürfnisse der KundInnen und Anbieter ausreichend gut kennt, um diese Festlegung vornehmen zu können. Der Bundesrat sollte sich auf die Definition von klar priorisierten Zielen beschränken.

- 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:

Keine Bemerkungen

- 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:

keine 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:

Die Beschränkung sollte nicht auf zwei Jahre beschränkt sein, da sie der künftigen Entwicklung von neuen Angeboten nicht gerecht wird.

- 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:

Der Beitrag sollte sich nach den Möglichkeiten der jeweiligen Akteure richten und nicht fix limitiert sein.

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:

keine 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:

Sehr wichtig. Wenn alle Akteure eingebunden werden sollen, muss dies sichergestellt werden.

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:

Swisstopo bietet als Betreiberin des Bundesgeodatenportals sicher eine gute Ausgangslage für den Betrieb. Wichtig ist, dass NADIM in engem Austausch mit Verkehrsnetz CH entwickelt wird.

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:

Diese Grundsätze sind sehr wichtig und müssen bei der Umsetzung strikte beachtet werden. Es darf nicht aus der Optik des öffentlichen Verkehrs gedacht 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:

Massgeblich staatlich finanzierte Unternehmen sollen einer Lieferpflicht unterstehen, damit eine Grundvernetzung der Mobilitätsdaten gewährleistet ist. Gerade kleinere Mobilitätsanbieter z.B. im Berggebiet sind darauf angewiesen, dass ein Grundnetz an Mobilitätsdaten vorhanden ist, damit ihre Angebote funktionieren. Für private Akteure ist die Freiwilligkeit passend. Die MDA muss attraktive Rahmenbedingungen entwickeln, um diese Akteure zur Teilnahme zu motivieren.

- 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:

vgl. oben 14b

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

vgl. oben 14b

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:

- 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:

-

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 technische Entwicklung schreitet schnell voran, z.B. in der Automatisierung der Mobilität. Hier werden sich Aufgaben ergeben, die heute noch nicht erkannt sind.

Während der Fokus der NADIM auf der Personenmobilität liegt, ist eine stärkere Kombination von Personen- und Warentransporten denk- und wünschbar, z.B. in ländlichen Regionen, aber auch in der City Logistik.

- 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:

Wichtig ist «Einbezug der relevanten Akteure». Die MDA sollte hier die Rolle der Prozessführerin und der Schlichtungsinstanz bei allfälligen Konflikten einnehmen. Die Expertise für die Anforderungen wird bei den Anbietern der Mobilitätsangebote und den Vermittlern liegen.

- 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:

Aber nur, wenn ein Mangel an Expertise auftritt. Die gewerblichen Leistungen sollen aber nicht ohne Bedarf aufgebaut werden.

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:
keine 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 ja. Wir denken jedoch auch an grenzüberschreitende Angebote und da ist die EU-Verordnung massgebend. Daher ist die Anerkennung des Schweizer DSG durch die EU zwingend nötig. Andernfalls müssten beide «Normen» berücksichtigt 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:

Neben den genannten Anreizen spielen weiter Kosten, Risiken, Flexibilität und Integrationsfähigkeit auch eine Rolle für private Akteure. Dabei kann eine NADIM / MDA mit ihrer Verlässlichkeit punkten, aber auch mit dem vereinfachten Zugang zu ausländischen Systemen.

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:

Wichtig ist dabei die zu erwartende Automatisierung der Mobilität und die Interoperabilität mit den Nachbarländern / EU.

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:

-

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:

Das ist sinnvoll, besonders wenn die Qualitätssicherung nicht für alle Akteure ausreicht.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Wir als Bergsportverband engagieren uns stark in der Förderung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel einerseits durch Sensibilisierung und andererseits konkret mit dem Angebot Schneetourenbus. Als kleiner Nischenplayer ist für uns die Integrationsmöglichkeit in ein Gesamtsystem von Mobilitätsdaten essenziell. Deshalb erachten wir die Vorschläge des Bundes als sehr sinnvoll. Gerade im Berggebiet ist für eine ressourcenschonende Mobilität die Kombination verschiedener Verkehrsmittel entscheidend für den Verzicht auf das eigene Auto.

Wichtig sind ein weiterhin partizipativer Ansatz und der laufende Check der Entwicklungen aus Sicht der Nutzenden der Systeme. Die gestellte Aufgabe in einem sehr dynamischen Umfeld bedingt auch einen dynamischen Ansatz bei der Umsetzung. Dafür ist die Mitwirkungsmöglichkeit insbesondere der innovativen Akteure sehr wichtig.

Allgemeine Beurteilung

Ziel der Entwicklung muss sein, den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) oder den Besetzungsgrad des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mittels Sammeltaxis oder Rufbussen endlich zu erhöhen. Die Vorlage kann auch dazu beitragen, dass die bestehende Infrastruktur und die vorhandenen Transportmittel ressourceneffizienter genutzt werden. Damit die vorhandenen Mobilitätsdaten optimal verwendet werden können, erachten wir die nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM), welche die technischen Voraussetzungen schafft, um die Bereitstellung und den Austausch von Daten in der notwendigen Qualität gewährleisten zu können, als sinnvoll. Dies gilt auch in Bezug auf die Einbindung von Verkehrsnetz CH, welches das gesamte Verkehrsnetz der Schweiz einheitlich sowie digital abbilden und als räumliches Referenzsystem dienen soll.

Umgekehrt beinhaltet der angestrebte Austausch der Verkehrsdaten auch potentiell negative Effekte für die Nachhaltigkeit des Verkehrs, weil z.B. die Schwelle für die Nutzung aller Verkehrsträger gesenkt wird. Dies kann Mehrverkehr verursachen, verbunden mit den bekannten negativen Effekten auf die Klima- und Umweltziele (Emissionen, Platz- und Energieverbrauch) der Schweiz. MODIG soll einen Beitrag dazu leisten, dass der Langsamverkehr, sowie der ÖV im Vergleich zu heute attraktiver werden im Verhältnis zum MIV. Und zweitens soll bei der angestrebten verstärkten Vernetzung der Mobilitätsdaten unbedingt sichergestellt werden, dass die gesamte Bevölkerung und alle Altersgruppen (von etwa 8 bis 88 Jahren) an den neuen Möglichkeiten der multimodalen Verkehrsnutzung teilhaben können.



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*

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 anderen Infrastrukturen wie Schiene, Strasse, etc. Die vorgeschlagene Mobilitätsinfrastruktur kann nicht durch einen kommerziellen Anbieter betrieben werden, weil dies zu einem Mistrauen 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 Gewinnorientierung, 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.

Public Affairs und Regulation · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 28. April 2022

**Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG):
Stellungnahme SBB.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die SBB teilt die Ziele des Bundes, durch die Vernetzung von Akteuren und den Austausch von Mobilitätsdaten multimodale und nachhaltige Mobilitätsangebote zu fördern. Auch die SBB setzt sich für diese Anliegen ein. Gemeinsam mit Partnern arbeiten wir auf eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs (öV) hin und leisten damit einen wichtigen Beitrag für eine klimafreundlichere Mobilität in der Schweiz.

Die Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) sehen wir als geeignetes Mittel, um diese Bestrebungen zu unterstützen. Das Bedürfnis des Mobilitätssektors nach einer solchen Infrastruktur besteht. Erste Pilotanwendungen des Verkehrsnetzes CH sowie Anwendungsfälle für eine künftige NADIM, welche die in der SBB ansässige Geschäftsstelle SKI im Auftrag des BAV prüft, zeigen die Potenziale einer Datenvernetzungsinfrastruktur auf. In Bezug auf die Vorlage sind die wichtigsten Anliegen der SBB wie folgt:

Verkehrsnetz CH ist erfolgreich unterwegs und soll weiterentwickelt werden.

Die räumliche digitale Abbildung der Verkehrsnetze ist sinnvoll und wird bereits heute angewendet. Swisstopo hat erfolgreich eine harmonisierte Geodatenbasis aufgebaut, an welche NADIM anknüpfen kann und soll. Die SBB erkennt den Nutzen einer solchen einheitlichen Datenbasis und stellt eigene Verkehrsnetzdaten gerne zur Verfügung. Doppelspurigkeiten gilt es zu vermeiden, weshalb das *Once only*-Prinzip - wie es auch im Programm Nationale Datenbewirtschaftung des Bundes stipuliert wird - konsequent angewendet werden muss. Die SBB befürwortet die Weiterentwicklung von Verkehrsnetz CH unter der Federführung von Swisstopo.

SBB AG

Public Affairs und Regulation
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz
meier.bernhard@sbb.ch / www.sbb.ch

Ja zu NADIM, die sich auf eine einfache Schnittstelle zum Datenaustausch beschränken und namentlich keine Vertriebsfunktionen umfassen soll.

Kundinnen und Kunden sollen via Plattformen und Apps attraktive und innovative, verknüpfte multimodale Mobilitätsangebote erhalten. In diesem Bereich soll wie bereits bisher der Wettbewerb spielen. Wir gehen mit dem Bund einig, dass es als Voraussetzung für derartige Angebote eine Datenschnittstelle braucht. Als NADIM ist dafür aus unserer Sicht ein schlanker Datenaustauschstandard ausreichend. Auf Basis dieses Standards können die Teilnehmer ihre Daten zugänglich machen. Die Daten bleiben beim jeweiligen Teilnehmer und werden nicht in einen zentralen Datentopf eingeliefert. Funktionen wie die zentrale Bearbeitung und Speicherung von Daten oder Services sind aus unserer Sicht nicht nötig und dürfen auch nicht Teil von NADIM sein, weil sie die Endkundenlösungen konkurrenzieren würden.

Falls dennoch auch Vertriebsfunktionen in NADIM integriert würden, wird sich der öV in diesem Bereich nicht auf den in der Botschaft postulierten Grundsatz der Freiwilligkeit berufen können, weil der öV im Zuge der laufenden PBG-Revision zur Öffnung seiner Vertriebsdrehscheibe NOVA für Dritte verpflichtet wird. Der öV sähe sich damit einem einseitigen generellen Öffnungszwang für den Vertrieb von öV-Tickets gegenüber. Ein solches Szenario würde zu einer klaren Ungleichbehandlung zwischen öV und Privaten führen und hätte erhebliche Wettbewerbsnachteile für die öV-Unternehmen zur Folge.¹

Ein reiner Datenaustauschstandard entspricht der geltenden Regelung in der EU², die für Mitgliedstaaten die Möglichkeit vorsieht, von der EU definierte Datenaustauschstandards anzuwenden. Die SBB ist der Überzeugung, dass sich NADIM auf einen offenen, diskriminierungsfreien, effizienten und EU kompatiblen Standard zum Datenaustausch beschränken soll.

NADIM soll mit einer schlanken Governance umgesetzt und weiterentwickelt werden.

Zur Entwicklung von NADIM braucht es ein Vorgehen, das marktnahe Lösungen und Dynamik erlaubt. Die direktbetroffenen Mobilitätsanbieter und -vermittler sollten deshalb die Hauptrolle bei der Etablierung und Weiterentwicklung einer offenen Schnittstelle für die Mobilität spielen. Der Mobilitätssektor sollte sich auf einen Standard mit klaren und fairen Regeln einigen (z.B. TOMP). In der Folge kann dieser Standard iterativ weiterentwickelt und mit Pilotprojekten getestet werden. Bei Bedarf kann der Bund in der Rolle als Moderator unterstützen. Eine MDA mit weitreichenden

¹ Wir verweisen auf die SBB-Stellungnahme zur Vernehmlassung „Multimodale Mobilitätsdienstleistungen“ aus dem Jahr 2019. Genauso wie einzelne Kantone, öV-Unternehmen, Verbände und Parteien zeigte die SBB damals auf, dass eine einseitige Vertriebsöffnung des öV weitreichende negative Konsequenzen für die Wirtschaftlichkeit des öV haben kann.

² Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste.

Kompetenzen und grossen Ressourcen würde den Prozess unnötig verlangsamen und verkomplizieren. Die SBB empfiehlt stattdessen, diesen Prozess neutralen, vertrauenswürdigen und marktnahen Playern anzuvertrauen, die ihrerseits das Vertrauen der übrigen Anbieter erarbeiten müssen

Freiwilligkeit und Gleichbehandlung müssen als Prinzipien gesetzlich festgehalten und konsequent angewendet werden.

Die umfassende Kompetenzdelegation an die MDA kommt einem Blankocheck gleich. Weil der Lieferumfang für Kerndaten von der MDA definiert wird und sich in der schnelllebigen Datenwelt zwangsläufig dynamisch entwickelt, wird eine Teilnahme an NADIM unberechenbar und birgt ein hohes Risiko für datenbasierte Geschäftsmodelle. Eine allfällige Definition von Kerndaten müsste auf Gesetzesstufe konkretisiert werden. Weiter wird auch der Grundsatz der Freiwilligkeit durch die weitreichenden Kompetenzen der MDA stark relativiert. Freiwilligkeit muss deshalb als Grundsatz gesetzlich festgehalten werden und gleichermassen für private wie konzessionierte Mobilitätsanbieter gelten.

Generell müssen bei einer Teilnahme an NADIM gleiche Rechte und Pflichten für private Akteure und öV-Unternehmen gelten. Der öV ist bereits heute verpflichtet, gewisse Daten als Open Data zur Verfügung zu stellen. Es darf nicht sein, dass diese faktische Ungleichbehandlung des öV mit NADIM willkürlich ausgebaut wird. ÖV-Unternehmen sind für ihr Datenmanagement genauso auf Rechtssicherheit angewiesen, wie private Unternehmen. Die SBB erwartet, dass klare gesetzliche Prinzipien zur Freiwilligkeit sowie zur Gleichbehandlung stipuliert werden, die für alle Akteure gleichermassen gelten.

Datensicherheit- und Datenschutzanliegen werden kaum berücksichtigt.

Die MDA soll aus Prinzip nicht haften und die Hoheit der über NADIM bereitgestellten Daten bei den Datenlieferanten verbleiben. Das wäre nachvollziehbar, wenn Daten via NADIM nur ausgetauscht und die MDA diese Daten nicht persistent speichern würde (abgesehen von für die Funktion eines Austauschstandards zwingend nötigen Daten wie Teilnehmerverzeichnis, Cache etc.). Die Vorlage sieht aber vor, dass die MDA Kerndatensets definieren sowie diese Daten bearbeiten und speichern können soll. In diesem Fall ist es widersprüchlich, dass bei Fehlern nicht die MDA, sondern immer nur die Unternehmen haften sollen. Falls NADIM wie vorgesehen zusätzlich auch selbst Vertriebsfunktionen anbietet und damit Personendaten bearbeitet, braucht es klare und detaillierte Regeln zum Datenschutz. Die SBB ist der Meinung, dass - wenn eine MDA mit derart weitreichenden Kompetenzen gegründet würde - diese auch gesetzlich klar geregelte Verantwortung im Bereich Datensicherheit, Haftung sowie Datenschutz tragen müsste.

Systemführerschaft Kundeninformation muss Aufgabe der öV-Branche bleiben.

Die Geschäftsstelle Systemführerschaft Kundeninformation (SKI) ist für das Datenmanagement des öV im Bereich Kundeninformation zuständig. Als zentraler Ansprechpartner koordiniert sie eine aktuelle, durchgängige, vollständige, einheitliche und aufeinander abgestimmte Datenbasis

für Reiseinformationen und stellt dabei eine hohe Datenqualität für Kundinnen und Kunden sicher. Eine allfällige Konkurrenzierung dieser Aufgaben durch eine MDA würde zu einer Schwächung der Kundeninformation im öV führen. Die SBB spricht sich dafür aus, dass die SKI von MODIG ausgeklammert und weiterhin durch die SBB im Rahmen der SKI wahrgenommen wird.

Eine verkehrsträgerübergreifende Regulierung wie MODIG ist sinnvoll, um Multimodalität und eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten klimafreundlicher Mobilität zu erreichen. Aus Sicht SBB besteht aber kein Bedürfnis, NADIM und Verkehrsnetz CH zusammen mit weiteren Elementen zu einer umfassenden staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) auszubauen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Unser Eindruck ist, dass die Thematik inhaltlich, technisch, aber auch bezüglich einer guten Regulierung, die auch im Markt und im europäischen Kontext anschlussfähig ist, sehr anspruchsvoll und von vielfältigen unternehmerischen Interessen geprägt ist. Wir empfehlen dem Bund, die Ergebnisse der Vernehmlassung mit den gewichtigen und willigen Akteuren und Unternehmen vor Finalisierung der eigentlichen Botschaft nochmals intensiv und lösungsorientiert zu besprechen. Die SBB ist gerne bereit, unsere Anliegen in einem Gespräch zu vertiefen. Bei Fragen steht Ihnen Herr Luca Arnold (luca.arnold@sbb.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vincent Ducrot
CEO



Dr. Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation

Anlage: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage
Kopien: Herr Matthias Ramsauer, Generalsekretär UVEK
Frau Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin EFV



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 checked="" 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: SBB AG	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Ein wichtiger Unterschied zu den Infrastrukturen Strasse/Schiene liegt darin, dass letztere entweder direkt für die Bürger*innen (Steuerzahler*innen) betrieben oder sich die Unternehmen in einem sehr stark regulierten Umfeld bewegen. Wohingegen auf der Mobilitätsdateninfrastruktur grundsätzlich freier Wettbewerb herrscht und Geschäftsmodelle aufgebaut werden. Dieser Aspekt darf nicht unterschätzt werden, denn die MODI wird Marktverhalten (Rosinenpicking etc.) unterliegen.

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:

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 sollte eine moderierende Rolle einnehmen und die NADIM als Industriestandard vom Mobilitätssektor entwickeln lassen. Die SBB spricht sich im Zusammenhang mit NADIM für ein agiles IT-Projektmanagement aus. Mit der Mobilitätsdatenanstalt geht das Risiko einer schwerfälligen Governance einher.

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 Ziel der besseren Nutzung von Mobilitätsdaten unterstützen wir. Den Weg dahin sehen wir über einen schlanken Industriestandard, der vom Mobilitätssektor entwickelt, anhand von Pilotprojekten erprobt und kuratiert sowie kontinuierlich weiterentwickelt wird.

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:

Über NADIM und Verkehrsnetz CH hinaus sehen wir kein Bedürfnis für weitere Elemente einer MODI.

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:

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 SBB begrüsst die NADIM und misst ihr einen wichtigen Beitrag zur Vernetzung von Mobilitätsdaten bei.

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:

Unter «Datenlieferanten» sind aus Sicht SBB nicht Teilnehmer zu verstehen, die Daten in einen zentralen Topf einliefern; sondern die Daten bleiben immer beim jeweiligen Teilnehmer und dieser macht seine Daten über einen gemeinsamen Standard zugänglich. Der Gesetzesentwurf sieht umfassende Kompetenzen der MDA auf Gesetzesstufe vor, ohne dass klar ist, wie diese in der Umsetzung NADIM wahrgenommen werden. Der Umfang der Kerndaten muss klar definiert werden und darf nicht unkontrolliert wachsen.

Der explizite Verweis auf «Angebote» impliziert, dass NADIM auch Vertriebsfunktionen beinhaltet, was wir ablehnen. Über NADIM zur Verfügung gestellte Mobilitätsdaten sollen nur denjenigen zur Verfügung stehen, die auch etwas einbringen.

- 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:

Die umfassende Kompetenzdelegation an die MDA macht das Einliefern von Daten unberechenbar: Kerndaten wachsen dynamisch und unkontrollierbar.

- 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:

Diese Frage kann nicht beantwortet werden, weil nicht klar ist, welche konkreten Daten das Kerndatenset umfasst.

- 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:

Dito. Es dürfte schwierig werden, für Kerndaten ein Preisschild zu definieren. Der Wert von Daten hängt vom Verwendungszweck ab, welcher von Teilnehmern der NADIM aus Gründen des Betriebsgeheimnisses nicht offengelegt wird.

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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

Der Standard sollte vom Mobilitätssektor entwickelt und kuratiert 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:

- 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:

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:

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:

Unsere Hauptanliegen sowie weitere Bemerkungen sind im Begleitschreiben enthalten.

Die Schweizerische Post AG
Kommunikation
Wankdorfallee 4
3030 Bern

Telefon +41 58 341 10 35
www.post.ch

Die Schweizerische Post AG, K, Wankdorfallee 4, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Datum 2. Mai 2022

Kontaktperson Daniela Walker
E-Mail daniela.walker@post.ch
Direktwahl +41 58 341 10 35

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung «Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur.

Die Post und PostAuto begrüßen den hohen Stellenwert, den das UVEK dem Thema Mobilitätsdaten beimisst

Die Post beobachtet die Entwicklungen rund um die Datenstrategien in der Schweiz und in Europa mit grossem Interesse. Wir begrüßen es, dass die Schweiz das Potenzial von Daten besser ausschöpfen und mit hoher Priorität gute Rahmenbedingungen schaffen will. Erfreut nimmt die Post zur Kenntnis, dass mit der aktuellen Vernehmlassungsvorlage zur Mobilitätsdateninfrastruktur, welche auf den Mobilitätsdatenraum fokussiert, die Mobilität mittels optimierter Datennutzung effizienter ausgestaltet wird.

Seitens Post besteht ein Interesse an einer nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur, da eine solche zu einem besseren Service public und zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs führt. Eine Mobilitätsdateninfrastruktur ermöglicht es, Angebote wie zum Beispiel Mobility as a Service (MaaS) gezielt weiterzuentwickeln. Gleichzeitig ist eine gemeinsame Mobilitätsdateninfrastruktur aus einer volkswirtschaftlichen Perspektive von Interesse, damit die verschiedenen Mobilitätsakteure gemeinsame Infrastrukturen nutzen und so Kosten optimiert werden können. PostAuto als Teil des Post-Konzernbereichs «Mobilitäts-Services» und offensichtliche Lieferantin und Nutzerin von Mobilitätsdaten sowie Anbieterin von zahlreichen Mobilitätsservices ist direkt vom MODIG tangiert. Das MODIG beschränkt sich in der aktuellen Fassung nicht auf den Personentransport, dadurch sind auch die Postbereiche des Güterverkehrs und der Logistik davon betroffen. Zudem sieht sich die Post als Motor für eine digitale und vernetzte Schweiz und ist ein wichtiger Akteur, wenn es um starke digitale Lösungen, Services und Themen geht.

Die Post begrüsst den Entwurf im Grundsatz, jedoch sind Anpassungen notwendig

Neben der grundsätzlichen Zustimmung zum Gesetzesentwurf und zur Idee, eine gesetzliche Grundlage zu einem effizienten Mobilitätssystem zu schaffen, möchten wir aufzeigen, dass wir in den nachfolgenden Punkten noch Handlungsbedarf sehen. Dabei weisen wir unter anderem darauf hin, dass klare und diskriminierungsfreie Spielregeln für alle Teilnehmenden (private oder subventionierte Unternehmen des konzessionierten Verkehrs) eine zwingende Voraussetzung sind, damit die bestehende Verkehrsinfrastruktur und die vorhandenen Transportmittel effektiver und effizienter genutzt sowie Mobilitätsangebote besser betrieben werden können.

1. Mobilitätsdaten-Anstalt (MDA): Fokus, Ausgestaltung und Governance sind zu überprüfen

Die Rechtsform einer Anstalt für die Übernahme dieser Aufgabe ist für uns nachvollziehbar, der Ausgestaltung und der Governance stehen wir aber kritisch gegenüber. Bezugnehmend auf den Bericht des UVEK und des EDA an den Bundesrat zur «Schaffung von vertrauenswürdigen Datenräumen basierend auf der digitalen Selbstbestimmung» soll die MDA zukünftig nicht nur die Mobilitätsdateninfrastruktur betreiben, sondern darüber hinaus auch den Mobilitätsdatenraum sicherstellen. Dies kann dadurch erfolgen, dass sich die MDA in einer ersten Phase vor allem um den technischen Betrieb der Infrastruktur kümmert und mit dem Wissen einer Expertengruppe die Infrastruktur weiterentwickelt. Dieses Vorgehen wird es der MDA ermöglichen, mittelfristig den Betrieb des Mobilitätsdatenraums zu übernehmen. Schlussendlich soll die Möglichkeit geschaffen werden, die MDA nicht nur auf den Mobilitätsdatenraum zu beschränken, sondern auch Aufgaben in weiteren Datenräumen (z.B. E-Health und E-Government) abzudecken, um den Aufbau von redundanten Organisationen und eine Verteuerung des Gesamtsystems zu vermeiden. Daher schlagen wir vor, eine Expertengruppe einzusetzen (siehe auch Hinweise in Punkt 3), welche die definitive Ausgestaltung und Ausarbeitung der Governance der MDA begleitet und zusätzlich mögliche Alternativen zur Organisationsform der Anstalt prüft und dies mit den Marktteilnehmern abstimmt. **Wir sind gerne bereit, bei der Ausgestaltung des Art. 13 E-MODIG und weiteren aktiv mitzuwirken.**

2. Kerndaten: Zweck zu bestimmen und Erweiterung nur nach erneuter Vernehmlassung

Es ist zu regeln, in welcher Form die Daten verwendet werden dürfen. Aus unserer Sicht wird es zwingend notwendig sein, dass sich die MDA im Rahmen allfälliger Bearbeitung von Personendaten (insb. Art. 18 Abs. 2 E-MODIG) mit den datenerhebenden Unternehmen abstimmt. Es ist bspw. zu vermeiden, dass Daten, die von subventionierten Unternehmen für einen klar definierten Zweck erhoben werden und von diesen auch ausschliesslich nur für diesen Zweck genutzt werden dürfen, durch Privatunternehmen für andere Zwecke verwendet werden. Dies würde wiederum zu einer Ungleichbehandlung zwischen subventionierten und privaten Unternehmen führen.

Die Definitionskompetenz hinsichtlich der Kerndaten liegt gemäss Gesetzesentwurf (Art. 13 Abs. 2 lit. c E-MODIG) bei der MDA. Wir sehen darin ein Risiko, dass die MDA als direkt betroffene Partei geneigt sein könnte, die Definition der Kerndaten weiter als nötig zu fassen. Wohl wird sie sich dabei an die Rahmenbedingungen des Bundesrates zu halten haben, wie diese dereinst ausgestaltet sein werden, ist noch nicht klar. Wir regen deshalb an, zu prüfen, ob die Definition der Kerndaten nicht zuletzt auch als Akzeptanzgründen nicht besser durch den Bundesrat über den Verordnungsweg geschehen sollte.

Betreffend Einbezug der Akteure gemäss Art. 13 Abs. 2 lit. c E-MODIG bleibt das Gesetz unbestimmt. Es ist uns bewusst, dass im Laufe der Digitalisierung eine Möglichkeit bestehen muss, den Datenumfang zu erweitern. Unser Anliegen ist, dass im Falle einer initialen Definition sowie der Erweiterung des Kerndatensatzes die betroffenen Akteure mittels erneuter Konsultation und Vernehmlassung einbezogen werden.

3. Befähigung der Unternehmen: Branchennahe, dezentrale Umsetzung und nicht zentrale Institution

Der Erfolg der MODI ist vom Zusammenspiel der einzelnen Datenlieferanten abhängig. Einerseits existieren bereits funktionierende Systeme, andererseits gilt es Lücken in den Daten und deren Qualität zu schliessen. Die Integration aller Beteiligten darf nicht alleinig der MODI obliegen. Bestehende Systeme und spezifische, vorgelagerte Dateninfrastrukturen (z.B. SKI oder NOVA) müssen weiterhin souverän agieren und entstehen können, sofern es die nationale Dateninfrastruktur nicht beeinträchtigt. Andere Akteure, die noch nicht so weit fortgeschritten sind müssen befähigt werden, Daten in ausreichender Qualität zu liefern. Diese Befähigung kann erreicht werden, wenn eine Experten-Gruppe, die sich aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen zusammensetzt, eine Beratungsrolle übernimmt. Wir schlagen vor, einen Experten-Cluster für einzelne Themenbereiche zu bilden. Die MDA kann auf das Wissen dieser Expertengruppe zurückgreifen und Themen bedürfnisgerecht weiterentwickeln.

4. Unsicherheit betreffend Vertriebs- und Güterverkehrsdaten ist zu klären

Im MODIG besteht eine Unschärfe zu Vertriebs- und Güterverkehrsdaten (Logistik). Die Post anerkennt, dass diese Daten grundsätzlich und sinnvollerweise zu einer Mobilitätsdateninfrastruktur gezählt werden. Allerdings kann die Präzisierung dieser Daten nicht ausschliesslich durch die MDA erfolgen. Die formale Erweiterung der MODI um die Vertriebs- und Güterverkehrsdaten soll deshalb nur mit einer erneuten Konsultation und Vernehmlassung erfolgen. Bei einer Integration von Vertriebsdaten müssten insbesondere die nachgelagerten Abrechnungsmechanismen sorgfältig überprüft werden, sodass gleichwertige Bedingungen zwischen Teilnehmern herrschen.

5. Freiwilligkeit: Gleichbehandlung aller Unternehmen

Die aktuell angedachte Freiwilligkeit der Datenbereitstellung bei gleichzeitiger Datennutzung erachten wir als problematisch. Aus unserer Sicht entsteht das Risiko, dass Unternehmen keine Daten einliefern, im Gegenzug aber die Daten der anderen Unternehmen gezielt für die Weiterentwicklungen ihrer Dienstleistungen verwenden. Diese Asymmetrie verschärft sich, da die konzessionierten Unternehmen mit einer Einlieferungspflicht rechnen müssen.

Der Grundsatz der Freiwilligkeit birgt ausserdem das Risiko, dass die Datentransparenz nicht erhöht und keine gesamtheitliche Sicht über die einzelnen Angebote in einem Gebiet geschaffen wird. Entsprechend wird es schwierig, eine Optimierung des Verkehrsangebots zu erreichen.

Wichtig wird sodann sein, dass nicht zuletzt beim Umgang mit Personendaten deren Verwendung und Schutz eindeutig geregelt und die entsprechende Gesetzeseinhaltung überprüft wird.

Detaillierte Ausführungen finden sich in der Beantwortung des Fragebogens.

Freundliche Grüsse

Die Schweizerische Post AG
Konzernleitung



Christian Plüss
Leiter PostAuto AG

Die Schweizerische Post AG
Stab CEO



Matthias Dietrich
Co-Leiter Stab CEO



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (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 checked="" type="checkbox"/>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
<input checked="" type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Die Schweizerische Post AG Kommunikation Wankdorfallee 4 3030 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an 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 einem strukturierten Vorgehen für die Nutzung der Mobilitätsdaten kann die Branche im Grundsatz gestärkt werden. Es wird aber notwendig sein, klare Spielregeln für alle Teilnehmer festzulegen.

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:

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:

Die erhöhte Datentransparenz ermöglicht den Bestellerorganisationen eine gesamtheitlichere Sicht auf die einzelnen Angebote in ihrem Gebiet und entsprechend eine bessere Abstimmung und Optimierung der Angebote.

Gleichzeitig ist anzumerken, dass das reine Vorhandensein der Daten nicht automatisch deren Nutzung bedeutet – wichtig ist eine einfache, zielführende Verwendbarkeit.

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 sollte eine zentrale Rolle bei der Bereitstellung von qualitativen Daten einnehmen und die einfache Vernetzung sicherstellen. Gleichzeitig sollte der Bund aber auch bereit sein, mögliche Innovationen, die sich anhand der neuen Vernetzungsmöglichkeiten ergeben, finanziell zu unterstützen. Die Innovationen können wiederum dazu beitragen, dass die Bestellerorganisationen ein möglichst optimales Angebot für die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner ihres Gebietes erarbeiten können.

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:

Grundsätzlich begrüssen wir das MODI Gesetz, um die Mobilität as a Service zu entwickeln. Die MODI Basisdateninfrastruktur bietet einen diskriminierungsfreien und qualitativen Rahmen, um den Datenaustausch zwischen Anbieter zu fördern.

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:

Im Grundsatz unterstützen wir diese Möglichkeit. Dabei ist darauf zu achten, dass die weiteren Dienstleistungen die Grundsätze der MODI, wie beispielsweise die Diskriminierungsfreiheit, einhalten.

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:

Für eine Beantwortung dieser Frage sind weitere Klärung notwendig. Falls die MODI langfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden soll, müssen klare Regeln definiert und die Diskriminierungsfreiheit zwischen konzessionierten Dienstleistern und privaten Anbietern eingehalten 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:

Im Grundsatz ist die NADIM zweckmässig. Eine übergeordnete Betrachtung muss jedoch ebenfalls stattfinden. Wird in diese smarte Infrastruktur investiert, muss es an anderer Stelle eine Reduktion der Anforderungen an die physische Infrastruktur (Haltestelle), bzw. Fahrzeuge zur Folge haben, damit die Gesamtkosten nicht zunehmen.

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. Es ist aber zu prüfen, ob je Themenbereich unterschiedliche Levels an Anforderungen und damit an Publikation des Angebotes möglich sind, um die Einstiegsnutzung von NADIM möglichst niederschwellig zu gestalten. Andererseits muss die Möglichkeit bestehen, über das Minimum hinaus weitere Daten bereitstellen zu können, um sich über die Daten von Konkurrenten abheben zu können. Das heisst, das Kerndatenset muss eine Minimal- und eine Maximal-Ausprägung aufweisen.

- 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:

Diese minimalen Anforderungen sind zwingend mit den Nutzern abzustimmen, um die Verhältnismässigkeit und den Praxisbezug zu gewähren. Es zeichnen sich in diesem Bereich unterschiedliche Positionen der Beteiligten (Nutzer vs. MDA) und entsprechende Konflikte ab, d.h. hier ist bereits ein Schlichtungsmechanismus resp. Eskalationspfad vorzusehen.

- 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:

Für eine Beantwortung dieser Frage ist eine weitere Klärung notwendig. Grundsätzlich ergibt sich ein Widerspruch zwischen dem Grundsatz von Open Data (Daten anonym zu beziehen) und der gewünschten Datentransparenz. Diese scheint zwar sinnvoll, wird aber kaum umsetzbar sein, da je nachdem wie die Kerndaten definiert werden, gewisse Elemente der Kerndaten zu Betriebsgeheimnissen der Anbieter gehören und nur in aggregierter Form durch die NADIM weitergegeben werden. Wichtiger als Open Data für die Nutzung der Daten ist die Frage nach der

Qualität der Daten. Die NADIM und das Verkehrsnetz CH muss verpflichtet werden eine minimale Aussage zur Datenqualität machen zu müssen (Aktualität, Verlässlichkeit, Umfang, etc.). Insbesondere in Hinblick auf die Freiwilligkeit wird es beispielsweise für MaaS matchentscheidend, ob eine Datenlieferantin übermorgen einfach nicht mehr liefern kann.

- 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:

Diese Möglichkeit soll bestehen. Es wird aber Situationen geben, bei welchen der Zusatzaufwand für die Bereitstellung von Daten nicht ausreichend durch die Rücklieferung von Daten abgegolten werden kann. In diesem Fall müssen andere Kompensationen möglich sein, z.B. Gebühren und finanzielle Unterstützung.

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:

Ja, im Sinne einer Anschubfinanzierung ist dies zielführend. Eine zeitliche Beschränkung auf nur die ersten zwei Jahre nach Inbetriebnahme der MODI ist für uns nicht nachvollziehbar – hier besteht noch Klärungsbedarf. Unseres Erachtens soll die Unterstützung nicht nur die technischen Aspekte umfassen, sondern auch die Befähigung der Akteure, diese Daten in ausreichender Qualität zu generieren.

- 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:

Für eine Beantwortung dieser Frage sind weitere Klärung notwendig. Wichtig ist, dass nach Ablauf der Anstossfinanzierung geklärt ist, wie die wiederkehrenden Kosten getragen werden (technischer Betrieb, personelle Aufwendungen für die Datengenerierung).

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:

Allerdings ist der Zusammenhang mit anderen Referenzsystemen (z.B. semantischen/logischen Referenzsystemen) zu klären. Es stellt sich die Frage, ob diese technische Tiefe für das Verkehrsnetz CH auf Gesetzesstufe geregelt werden soll.

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:

Sofern diese Daten für die Mobilität im öffentlichen Raum relevant sind, ist es richtig.

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:

Für eine Beantwortung dieser Frage sind weitere Klärung notwendig. Wichtig ist, dass wir sowohl als Datenbereitstellerin als auch als Datennutzerin bzgl. Mobilitätsdaten nur mit einer Instanz und nicht mit zwei separaten Parteien (NADIM und Verkehrsnetz CH) agieren müssen.

Wird swisstopo mit dem Betrieb von Verkehrsnetz CH beauftragt, ist ein Schlichtungsmechanismus respektive Eskalationspfad zwischen Swisstopo und MDA vorzusehen.

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:

Im Wesentlichen sind wir mit den Grundsätzen einverstanden. Betreffend die Freiwilligkeit besteht noch Klärungsbedarf, da in den Dokumenten teilweise von Verpflichtungen gesprochen wird, so zum Beispiel für die Dateneinlieferung durch konzessionierte Unternehmen. Hier gilt es mit den Akteuren gemeinsam zu definieren, welche Daten in welcher Qualität etc. einzuliefern sind. Im Bericht steht «es gibt kein Anschlusszwang», wobei der Bericht im Kapitel 4.1.3.2.1 erwähnt, dass die konzessionierten Transportunternehmen via SKI diese Plattform zu nutzen haben. Dieser Umstand ist zu klären.

- 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:

Nein. Zumindest in den bewilligungspflichtigen Mobilitätsdienstleistungen sollte zur Attraktivitätssteigerung eine Dateneinlieferung verpflichtend sein. Eine solche Einlieferungspflicht kann z.B. je nach Reifegrad der Dienstleistung gestaffelt ausgestaltet 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:

Open Government Data ist zu fördern.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Falls eine Einlieferungspflicht für konzessionierte Unternehmen besteht, müssen neben den Unternehmen des regionalen Personenverkehrs auch alle anderen Mobilitätsangebote einbezogen werden (z.B. Ortsverkehr, durch öffentliche Mittel unterstützte Angebote), d.h. insbesondere auch Angebote, welche durch Kantone oder Gemeinden ohne Bundesbeteiligung gefördert oder subventioniert werden. Ausserdem sollte den konzessionierten Mobilitätsanbietern die Möglichkeit gegeben werden, sich als Kompetenzträger für den Bereich Datenanalysen zu positionieren.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ja, insbesondere im Sinne der Diskriminierungsfreiheit gegenüber den öffentlich konzessionierten und subventionierten Mobilitätsanbietern: Für alle bewilligungspflichtigen Mobilitätsdienstleistungen mit dem Argument einer effizienten und nachhaltigen Nutzung von Infrastruktur, dem öffentlichen Raum und Transportmitteln.

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:

Für eine Beantwortung dieser Frage ist eine weitere Klärung notwendig.

Die Rechtsform einer Anstalt für die Übernahme dieser Aufgabe ist für uns nachvollziehbar, der Ausgestaltung und der Governance stehen wir aber kritisch gegenüber.

Bezugnehmend auf den Bericht des UVEK und des EDA an den Bundesrat zur "Schaffung von vertrauenswürdigen Datenräumen basierend auf der digitalen Selbstbestimmung" soll die MDA zukünftig nicht nur die Mobilitätsdateninfrastruktur betreiben, sondern darüber hinaus auch den Mobilitätsdatenraum sicherstellen. Dies kann dadurch erfolgen, dass sich die MDA in einer ersten Phase vor allem um den technischen Betrieb der Infrastruktur kümmert und mit dem Wissen einer Expertengruppe die Infrastruktur weiterentwickelt. Dieses Vorgehen wird es der MDA ermöglichen, mittelfristig den Betrieb des Mobilitätsdatenraums zu übernehmen. Schlussendlich soll die Möglichkeit bestehen, die MDA nicht nur auf den Mobilitätsdatenraum zu beschränken, sondern auch Aufgaben in weiteren Datenräumen (z.B. E-Health und E-Government) abzudecken, um den Aufbau von

redundanten Organisationen und eine Verteuerung des Gesamtsystems zu vermeiden.

- 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:

Für eine Beantwortung dieser Frage ist eine weitere Klärung notwendig. Wir schlagen vor, eine Expertengruppe einzusetzen, welche die definitive Ausgestaltung und Ausarbeitung der Governance der MDA begleitet und zusätzlich mögliche Alternativen zur Organisationsform der Anstalt prüft und dies mit den Marktteilnehmern abstimmt. Wir sind gerne bereit, unter anderem bei der Ausgestaltung des Art. 13 E-MODIG aktiv mitzuwirken.

Bei der Zusammenstellung des Verwaltungsrats würden wir es begrüßen, wenn sich dieser aus fachkundigen Mitgliedern aus der Mobilitätsbranche zusammensetzen würde.

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:

Für eine Beantwortung dieser Frage ist eine weitere Klärung notwendig. Siehe Frage 16 c): Die MDA soll sich auf die Aufgaben fokussieren, welche nicht bereits durch andere Akteure (z.B. Transportunternehmen, Branchenverbände) abgedeckt sind und die Aktivitäten schweizweit koordinieren. Art. 13 Abs. 2 Bst. d - e des Gesetzes sollten daher relativiert werden.

- 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 verwendeten Standards) und deren Einhaltung überprüft?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Für eine Beantwortung dieser Frage ist eine weitere Klärung notwendig. Die Standardisierung und die Interoperabilität brauchen ein schlankes und effizientes Governance-Format.

- 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:

Nur teilweise. Unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips sollten Strukturen geschaffen werden zur adäquaten branchenspezifischen Aufgabenerfüllung. So erachten wir es als nicht sinnvoll, wenn eine zentrale MDA die fachliche Unterstützung über alle Branchen und Mobilitätsbereiche wahrnimmt. Es erscheint sinnvoller, wenn

die MDA die Akteure dabei unterstützt und den Rahmen schafft, um sich entsprechende aufzustellen. Die MDA sollte sich vermehrt als Integrator der unterschiedlichen Datenplattformen verstehen und nur dort aktiv werden, wo die Akteure dies nicht selber bewerkstelligen können. Art. 13 Abs. 2 Bst. d - e des Gesetzes sollten daher relativiert werden.

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:

Solche Dienstleistungen sollten durch die MDA nur dort erbracht werden, wo dies nicht durch Dritte möglich ist. Die MDA soll ihre marktbeherrschende Stellung nicht ausnützen und nicht gewinnorientiert handeln.

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:

Ja, wobei die Kriterien für einen Ausschluss gemeinsame mit den Akteuren (z.B. Branchenverbände) zu definieren sind, um Praktikabilität und Verhältnismässigkeit zu gewährleisten. Auch ist zu prüfen, durch welches Gremium ein solcher Ausschluss entschieden und durchsetzen wird, damit der Praxisbezug gewährleistet ist.

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:

Die MDA soll – soweit für die Aufgabenerfüllung notwendig – auch besonders schützenswerte Personendaten von Menschen ohne Behinderung bearbeiten dürfen. Der Grund hierfür ist, dass weitere schützenswerte Personendaten gegebenenfalls notwendig sein werden, welche nicht als "Behinderung" gelten (z.B. wenn eine Person an Reiseübelkeit leidet und daher einen Sitzplatz im vorderen Bereich eines Busses benötigt, wird dies gemeinhin nicht als "Behinderung" angesehen). Diese Überlegungen sind vor allem relevant, falls die MDA Aktivitäten im Bereich Routing/suchen, buchen oder auch Verkauf aufnimmt.

- 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 Datenlieferant wird den Schutz der Personendaten nicht gewährleisten können, alleine durch die Einlieferung von stets anonymisierten Daten. Um eine Identifikation von Personen zu verunmöglichen müssten die Daten (z.B. Einsteigeort) derart stark verfremdet werden, dass der mittelfristige Nutzen der NADIM gefährdet ist. Aus diesem

Grund scheint es sinnvoll, dass auch die MDA eine Mitverantwortung bei der Einhaltung des Datenschutzes trägt.

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:

Eher Nein. Der Aufwand für die Bereitstellung der Daten scheint den Nutzen einer Sichtbarkeit nicht aufzuwiegen. Dies ist insbesondere der Fall, da die Sichtbarkeit nicht durch NADIM erzeugt wird, sondern durch die erst noch durch Dritte zu entwickelnden Mobilitäts-Apps, etc. Diese Apps werden aber erst entstehen, wenn ausreichend Datenlieferanten ihre Daten zur Verfügung stellen. Um diese Huhn-Ei-Problematik zu lösen und die Diskriminierungsfreiheit zu gewährleisten sollten alle bewilligungspflichtigen Mobilitätsdienstleister und weitere -akteure zum adäquaten Anschluss an die NADIM verpflichtet werden.

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:

Im Grundsatz unterstützen wir diesen Ansatz. In der Praxis wird die dezentrale Datenhaltung in vielen Bereichen durch die im Bericht erwähnten, zentralen Kopien ergänzt werden müssen.

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:

Im Grundsatz könnte dies genügen. Allerdings ist die Verknüpfung mit anderen Daten per se noch kein Anreiz. Zentral sind auch Qualitätsmerkmale, wie beispielsweise die Aktualität der verknüpften Netzdaten.

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?
Nein.



Département fédéral de l'environnement, des
transports de l'énergie et de la communication
DETEC

Par e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 3 mai 2022

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Ce projet de mise en place d'une infrastructure de données (MODI) doit permettre de renforcer l'efficacité globale du système de transport. L'UVS salue cette intention et partage l'analyse du Conseil fédéral : l'utilisation de données sur la mobilité et la mise en réseau des offres de mobilité doivent être simplifiées afin de contribuer à un **système de mobilité plus efficient et plus durable**.

Une meilleure gestion des données de la mobilité apporterait de nombreux avantages aux villes. Les **infrastructures existantes** pourraient être utilisées de manière plus **optimale**, la demande en mobilité mieux répartie, et des réponses plus adéquates apportées aux besoins de mobilité de la population. La mise en place d'une infrastructure de données dont la qualité serait garantie pourrait également stimuler la **multimodalité**, au profit de la mobilité douce et des transports publics. Une standardisation des données faciliterait leur utilisation par les différents acteurs de la mobilité (administrations publiques, acteurs privés, entreprises de transport, etc.), ce qui renforcerait par là même les incitations à participer au système. Très concrètement pour les villes, un échange rapide de données standardisées faciliterait l'adaptation des itinéraires en cas de dérangements, accidents, travaux, ou autres, sur certains tronçons urbains, ce dont profiteraient tous les utilisateurs de l'espace public. Une meilleure mise à disposition des données profiterait également aux villes qui développent actuellement des concepts de **logistique urbaine**. La démarche du Conseil fédéral, qui propose de faire jouer la concurrence sur l'offre d'applications numériques et de plates-formes, mérite également d'être saluée.

Cela étant, les villes soulignent également certains **risques** liés à la mise en place de cette infrastructure de données de mobilité. Elles invitent le Conseil fédéral à tenir compte de ces préoccupations



dans ses futurs travaux. Des **ressources humaines et financières supplémentaires** devraient être employées au sein des villes afin de préparer les données, les standardiser et les transmettre. En outre, les données à livrer n'étant pas listées de manière exhaustive, MODI exercerait une influence directe sur le volume de ces ressources supplémentaires à mettre à disposition, ceci alors que toutes les données demandées ne connaîtront certainement pas d'utilité directe. Par ailleurs, les petites villes et petites entreprises de transport privées, dont les ressources sont très limitées, pourraient être confrontées à des difficultés dans leur participation à MODI. Certaines villes sont également préoccupées par le fait que la mise en place de cette infrastructure puisse donner une impulsion à la mobilité motorisée (Taxis, Carsharing). Elles craignent en outre que certains grands acteurs privés, disposant de plus de ressources et d'un savoir-faire, puissent influencer la mobilité en milieu urbain, engendrant une perte de contrôle des villes. Enfin, des membres de l'UVS estiment que ce projet doit être mieux **harmonisé avec les objectifs des politiques de transport, du logement, de l'aménagement du territoire, ainsi qu'en matière d'énergie et d'environnement**. Ce contexte plus général fait défaut dans le rapport du Conseil fédéral. L'UVS invite donc ce-dernier à aborder cette question dans son message.

Concernant la forme que devrait prendre cette infrastructure de données, les avis des villes sont partagés. Si certaines d'entre-elles soutiennent la proposition de création d'un centre fédéral de données sur la mobilité (CDM), d'autres estiment que la création d'un nouvel organisme fédéral n'est pas nécessaire. Ces-dernières considèrent que la présente loi ne devrait fixer que les standards et règles pour l'échange de données sans discrimination, et que la mise en place et la gestion de l'infrastructure devrait être laissée aux fournisseurs de mobilité. L'UVS n'émet pas de recommandation sur cette question, mais invite le Conseil fédéral à bien évaluer la pertinence des différentes propositions qui seront faites sur ce point dans la procédure de consultation.

Demandes concernant les différentes dispositions

Données

- ▶ La Confédération doit s'engager à couvrir les éventuels coûts supplémentaires que généreraient l'harmonisation et la livraison des données pour les acteurs publics.
- ▶ L'UVS approuve l'application du principe d'équivalence dans l'échange de données. Les incitations à participer sont suffisantes du point de vue des villes.
- ▶ Certaines villes souhaiteraient conditionner l'autorisation octroyée à un acteur privé d'exercer sur son territoire à une participation à MODI. Le Conseil fédéral est invité à étudier dans quelle mesure cet avant-projet de loi autoriserait cette démarche.
- ▶ Concernant les données clés et leur définition, les villes invitent le Conseil fédéral à étudier la possibilité de les définir plus clairement, afin de créer plus de prévisibilité pour les acteurs de la mobilité. Cela ne doit toutefois pas se faire au détriment d'une certaine flexibilité.
- ▶ Une minorité des villes estime que le Conseil fédéral devrait fixer les mêmes obligations en matière de livraison des données pour tous les acteurs de la mobilité, publics ou privés.



Financement

- L'UVS accepte le mode de financement proposé. La Confédération s'engage à couvrir les coûts pour les 10 premières années. Ensuite, des émoluments d'utilisation pourraient être prélevés. Ces émoluments ne devront toutefois pas être perçus dans le domaine du service public : pour l'UVS il est important qu'aucun coût supplémentaire - par rapport à aujourd'hui - ne soit supporté par les acteurs du service public (v. ci-dessus le chapitre « Données »)

Conseil d'administration

- L'UVS demande qu'une représentation des pouvoirs publics au conseil d'administration de la CDM – si celle-ci voit effectivement le jour - soit prévue au niveau de la loi (art. 21).
- La clause d'indépendance des membres de ce conseil d'administration est définie de manière trop stricte. Elle devrait être relativisée afin de garantir une bonne représentativité de ce comité : les deux critères centraux doivent être l'absence de conflit d'intérêts et l'équilibre des représentations des différents acteurs de la mobilité.

Réseau des transports CH

- Les données à livrer par les villes, communes et entreprises de transport public doivent être précisées dans le message du Conseil fédéral. Les exigences en la matière sont encore trop vagues dans cet avant-projet.

Autres remarques

- L'UVS invite le Conseil fédéral à présenter dans son message les conséquences qu'aurait ce projet pour les activités des grandes entreprises de technologie. Ces dernières seront très intéressées par ces données, et pourraient y avoir accès si elles devaient être directement actives dans le domaine de la mobilité. Cette situation comporterait à la fois des chances – une éventuelle coopération dans la création d'une valeur publique - et des risques.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Kurt Fluri, Conseiller national

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input checked="" type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : Nathanaël Bruchez, responsable mobilité, UVS	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'UVS est également d'avis que les données sur la mobilité jouent un rôle central dans le fonctionnement de la mobilité. Si elles constituent effectivement une troisième infrastructure pour le système de transport ou non est secondaire.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

L'UVS n'est sur le principe pas opposée à cette option. Toutefois, si ces éléments supplémentaires engendrent des coûts additionnels pour les villes, la Confédération doit prévoir des compensations adéquates. En outre, les villes devraient être impérativement consultées avant l'intégration de ces potentiels éléments supplémentaires.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'UVS accepte le mode de financement proposé. Ces émoluments ne devront toutefois pas être perçus dans le domaine du service public : pour l'UVS il est important qu'aucun coût supplémentaire - par rapport à aujourd'hui - ne soit supporté par les acteurs du service public.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation,

disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

L'UVS approuve l'application du principe d'équivalence dans l'échange de données. Les incitations à participer sont suffisantes du point de vue des villes.

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Concernant les données clés et leur définition, les villes invitent le Conseil fédéral à étudier la possibilité de les définir plus clairement, afin de créer plus de prévisibilité pour les acteurs de la mobilité. Cela ne doit toutefois pas se faire au détriment d'une certaine flexibilité.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

L'UVS salue la proposition de rendre accessibles les données en tant que *open data*. Elle invite cependant le Conseil fédéral à évaluer si cette disposition (art. 6 al. 3) est bien compatible avec le contenu de l'art. 6 al. 4.

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Pas de prise de position.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
L'UVS est favorable à une contribution à fonds perdu.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :
Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

L'UVS n'est pas opposée à cette proposition de mise en place d'un CDM. Elle demande toutefois au Conseil fédéral d'étudier les éventuelles alternatives qui seraient proposées dans le cadre de la procédure de consultation.

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

v. réponse précédente.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Indépendamment de la forme juridique que prendrait la NADIM (CDM ou autre).

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Indépendamment de la forme juridique que prendrait la NADIM (CDM ou autre).

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Indépendamment de la forme juridique que prendrait la NADIM (CDM ou autre).

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
Pas de prise de position.

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

Entreprises de technologie

L'UVS invite le Conseil fédéral à présenter dans son message les conséquences qu'aurait ce projet pour les activités des grandes entreprises de technologie. Ces dernières seront très intéressées par ces données, et pourraient y avoir accès si elles devaient être directement actives dans le domaine de la mobilité. Cette situation comporterait à la fois des chances – une éventuelle coopération dans la création d'une valeur publique - et des risques.

Conseil d'administration CDM

- ▶ L'UVS demande qu'une représentation des pouvoirs publics au conseil d'administration de la CDM – si celle-ci voit effectivement le jour - soit prévue au niveau de la loi (art. 21).
- ▶ La clause d'indépendance des membres de ce conseil d'administration est définie de manière trop stricte. Elle devrait être relativisée afin de garantir une bonne représentativité de ce comité : les deux critères centraux doivent être l'absence de conflit d'intérêts et l'équilibre des représentations des différents acteurs de la mobilité.



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 checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	Weitere: Fachorganisation Langsamverkehr (Velo, MTB, Skaten)
Absender: Stiftung SchweizMobil, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Der Begriff der «dritten Infrastruktur» erscheint uns etwas verwirrend für ein virtuelles Datenmodell.

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:

Aus Sicht des Langsamverkehr ist eine Zusammenarbeit über alle drei Stufen (Bund, Kanton, Gemeinde) notwendig, damit mit den Daten ein Mehrwert generiert werden kann.

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:

Ohne die Rolle des Bundes können die Daten im Bereich Langsamverkehr nicht zusammengeführt werden, z.B. für die Umsetzung des Veloweggesetzes ist eine zentrale Rolle des Bundes notwendig.

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 Endkundinnen und -kunden stehen nicht im Fokus dieses Gesetzes. Ob daraus bedürfnisgerechte Angebot für Endkunden bereitgestellt würden, kann mit diesem Gesetz nicht sichergestellt werden.

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:

Im Hinblick auf zukünftige, heute noch nicht absehbare Entwicklungen sollte eine Flexibilität möglich sein

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:

Für die Stiftung SchweizMobil als mögliche Nutzerin der Daten wäre das nicht tragbar. Wir sind der Überzeugung, dass ein einmal unentgeltlich eingeführtes System später nicht auf ein Beitragssystem umgestellt werden kann. Vermutlich würden die Nutzer gar nicht einsteigen vor dem Hintergrund von zukünftigen, in unbekannter Höhe zu erwartenden Nutzergebühren (für SchweizMobil wäre dies jedenfalls so).

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:

Die Festlegung der Kerndaten müsste partnerschaftlich erfolgen

- 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:

Nur als Open Data zugänglich gemachte Daten können die volle Wirkung entfalten.

- 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:

Kein Kommentar

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:

Kein Kommentar

- 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:

Kein Kommentar

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:

Für den Langsamverkehr kann Verkehrsnetz CH eine wichtige Rolle einnehmen. Zum Beispiel soll Verkehrsnetz CH einen wichtigen Beitrag dar für die Umsetzung des Veloweggesetzes bieten (Stichwort Velowegnetz Schweiz).

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:

Aufgrund der jahrelangen Erfahrung von swisstopo im Bereich Geodaten erachten wir dies sinnvoll und zweckmässig.

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:

- 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:

Teilweise Ja, siehe nächste Frage

- 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:

Aus Sicht des Langsamverkehrs macht eine nationale Datenstelle wie MODI nur Sinn, wenn z.B. alle Bundesstellen oder Kantone Daten liefern. Die Kantone sollen im Rahmen ihrer Gesetzgebung Daten an den Bund liefern. Ein Anreiz ist nicht ausreichend. Mittelfristig sollte eine Einlieferungspflicht vorgesehen werden. Dies kann auch erst in 8 Jahren mit der Überprüfung erfolgen.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Nur wenn alle Mobilitätsanbieter bei MODI dabei sind, ist der Nutzen vollständig vorhanden. Mittelfristig sollte eine Einlieferungspflicht vorgesehen werden. Dies kann auch erst in 8 Jahren mit der Überprüfung erfolgen

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:

Kein Kommentar

- 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:

Kein Kommentar

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:
Kein Kommentar

- 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:
Kein Kommentar

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:

- 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:

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:

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:

Es ist aus unserer Sicht schwierig zu beurteilen, ob es Aufgabe des Bundes sein soll, eine übergeordnete Mobilitätsdateninfrastruktur mit einer Agentur aufzubauen und zu betreiben. Die technische Entwicklung schreitet rasch voran. Möglicherweise könnte auch geprüft werden, die Daten innerhalb der Bundesämter aufzubauen und zu betreiben (z.B. Verkehrsnetz CH bei swisstopo, Nadim bei BAV, etc.).

Es ist ebenfalls schwierig abzuschätzen, ob öffentliche oder private Nutzer auf den Schnittstellen des Bundes neue Angebote für die Endkunden entwickeln und betreiben werden.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 79 771 51 44
daniela.lehmann@sev-online.ch

Per Mail

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

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3. Mai 2022
GT/dl

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, schliesst sich der Vernehmlassungsantwort des SGB an.

Mit Interesse haben wir den erläuternden Bericht sowie den Vorentwurf zur vorgeschlagenen Umsetzung des breit gefächerten und eindrucklichen Vorhabens der Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) studiert und dessen Konzeption im Detail nachzuvollziehen versucht – insofern dies für Nichtfachpersonen möglich ist.

Wir teilen die im erläuternden Bericht gemachte Analyse, dass dringender Handlungsbedarf besteht, eine verlässliche nationale Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich aufzubauen, welche die technischen und organisatorischen Voraussetzungen dafür schafft, zuverlässige Informationen zu allen relevanten Aspekten der Mobilität zu sammeln, bereitzustellen und allen involvierten Parteien frei von kommerziellen Interessen zugänglich machen zu können. Es ist dies ein wesentliches Element des Aufbaus eines digitalen Service public im Mobilitätsbereich, welches aus den diversen im Bericht dargelegten Gründen nur vom Staat, beziehungsweise von der vorgeschlagenen neu zu schaffenden Mobilitätsdatenanstalt (MDA) bereitgestellt werden kann.

Die Ermöglichung einer verkehrsträgerübergreifenden Nutzung von Mobilitätsdaten vereinfacht die Vernetzung von Mobilitätsangeboten und stärkt damit die Effizienz des Gesamtverkehrssystems, was sowohl im Sinne der EndkundInnen als auch der Wirtschaft ist. Was wir in dieser Vorlage, beziehungsweise in den Ausführungen des erläuternden Berichts allerdings vermissen, ist eine stärkere Betonung der anderweitig definierten verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes. So wird als eines der Potenziale der MODI aufgeführt, die "Stellung des öV [zu] sichern bzw. sogar [zu] stärken". Letzteres ist eine viel zu schwache

Aussage angesichts der raumplanungs- und klimapolitisch nötigen massiven Verschiebung des Modalsplits weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr. Eine sehr deutliche Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV liegt so etwa allen relevanten Szenarien der "Verkehrsperspektiven 2050" zugrunde, und die Arbeitshypothese der "Perspektive BAHN 2050" geht sogar von einer Verdoppelung des öV-Anteils bis im Jahr 2050 aus. Wir regen daher an, die politischen Zielsetzungen der Umsetzung der MODI über die allgemein aufgeführten Effizienz- und Vernetzungsaspekte hinaus zu schärfen und mit den anderweitig durch den Bund beschlossenen klima- und raumplanungspolitischen Zielsetzungen besser in Einklang zu bringen.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und wünschen allen involvierten Stellen bereits jetzt einen langen Atem sowie eine gute Koordination bei der erfolgreichen Umsetzung dieses sehr ambitionierten und komplexen Projekts.

Beiliegend finden Sie zudem den ausgefüllten Fragebogen mit unseren Antworten zu den detaillierten Teilaspekten der MODI.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Giorgio Tuti
Präsident SEV



Daniela Lehmann
Koordinatorin Verkehrspolitik



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 checked="" 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: SEV, Gewerkschaft des Verkehrspersonals	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Der pauschale Verweis auf einen relativ begrenzten Bereich des Datenschutzgesetzes (Art. 33-42) erscheint uns sehr knapp. Wir bitten daher um eine Prüfung, ob dieser Bereich nicht ausgeweitet werden könnte bzw. sollte.

- 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 verfügen nicht über die Grundlagen/Erfahrungen, um diese Frage realistischerweise beantworten zu können.

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:

Wir verfügen nicht über die Grundlagen/Erfahrungen, um diese Frage realistischerweise beantworten zu können.

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:

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3003 Bern

per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 30. März 2022

Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Mit Interesse haben wir den erläuternden Bericht sowie den Vorentwurf zur vorgeschlagenen Umsetzung des breit gefächerten und eindrücklichen Vorhabens der Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) studiert und dessen Konzeption im Detail nachzuvollziehen versucht – insoweit dies für Nichtfachpersonen möglich ist.

Wir teilen die im erläuternden Bericht gemachte Analyse, dass dringender Handlungsbedarf besteht, eine verlässliche nationale Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich aufzubauen, welche die technischen und organisatorischen Voraussetzungen dafür schafft, zuverlässige Informationen zu allen relevanten Aspekten der Mobilität zu sammeln, bereitzustellen und allen involvierten Parteien frei von kommerziellen Interessen zugänglich machen zu können. Es ist dies ein wesentliches Element des Aufbaus eines digitalen Service public im Mobilitätsbereich, welches aus den diversen im Bericht dargelegten Gründen nur vom Staat, beziehungsweise von der vorgeschlagenen neu zu schaffenden Mobilitätsdatenanstalt (MDA) bereitgestellt werden kann.

Die Ermöglichung einer verkehrsträgerübergreifenden Nutzung von Mobilitätsdaten vereinfacht die Vernetzung von Mobilitätsangeboten und stärkt damit die Effizienz des Gesamtverkehrssystems, was sowohl im Sinne der EndkundInnen als auch der Wirtschaft ist. Was wir in dieser Vorlage, beziehungsweise in den Ausführungen des erläuternden Berichts allerdings vermissen, ist eine stärkere Betonung der anderweitig definierten verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes. So wird als eines der Potenziale der MODI aufgeführt, die *"Stellung des öV [zu] sichern bzw. sogar [zu] stärken"*. Letzteres ist eine viel zu schwache Aussage angesichts der raumplanungs- und klimapolitisch nötigen massiven Verschiebung des Modalsplits weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr. Eine sehr deutliche Erhöhung des Modalsplits zugunsten des ÖV liegt so etwa allen relevanten Szenarien der "Verkehrsperspektiven 2050" zugrunde und die Arbeitshypothese der "Perspektive BAHN 2050" geht sogar von einer Verdoppelung des ÖV-Anteils bis im Jahr 2050 aus. Wir regen daher an, die politischen Zielsetzungen der Umsetzung der MODI über die allgemein aufgeführten Effizienz- und Vernetzungsaspekte hinaus zu schärfen und mit den anderweitig durch den Bund beschlossenen klima- und raumplanungspolitischen Zielsetzungen besser in Einklang zu bringen.

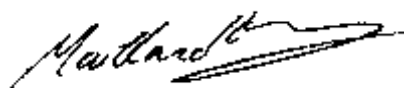
In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und wünschen allen involvierten Stellen bereits jetzt einen langen Atem sowie eine gute Koordination bei der erfolgreichen Umsetzung dieses sehr ambitionierten und komplexen Projekts.

Beiliegend finden Sie zudem den ausgefüllten Fragebogen mit unseren Antworten zu den detaillierten Teilaspekten der MODI.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Beilage
Formular



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 checked="" 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: Schweizerischer Gewerkschaftsbund	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Der pauschale Verweis auf einen relativ begrenzten Bereich des Datenschutzgesetzes (Art. 33-42) erscheint uns sehr knapp. Wir bitten daher um eine Prüfung, ob dieser Bereich nicht ausgeweitet werden könnte bzw. sollte.

- 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 verfügen nicht über die Grundlagen/Erfahrungen, um diese Frage realistischerweise beantworten zu können.

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:

Wir verfügen nicht über die Grundlagen/Erfahrungen, um diese Frage realistischerweise beantworten zu können.

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:



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 2. Mai 2022 sg-v-ml/ap

Vernehmlassungsantwort: Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sg-v über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Der Schweizerische Gewerbeverband sg-v unterstützt die Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen sowie das Bestreben, Mobilitätsangebote effizienter zu gestalten, um dem Endkunden die erleichterte Buchung einer Reise von A nach B unabhängig vom Verkehrsträger zu ermöglichen. **Die Vorlage zur Mobilitätsdateninfrastruktur erachtet der sg-v allerdings nicht als zweckdienlich und lehnt sie daher ab. Begründet wird dies wie folgt:**

Der Nutzen und die Zweckdienlichkeit der MODI sind nicht ausreichend ausgewiesen, weder für die Datenlieferanten noch für den Endkunden.

Für private Mobilitätsanbieter ist es nicht zweckdienlich, auf Basis der MODI Angebote zu entwickeln, welche den Kunden direkt zur Konkurrenz führen. Deshalb besteht seitens Anbieter kein ausgeprägtes Interesse, sich mit Datenlieferungen an der MODI zu beteiligen. Des Weiteren haben private Anbieter bereits heute Zugang zu Kundendaten, weshalb für sie durch den Zugriff auf ein erweitertes Netzwerk kein nennenswerter Mehrwert entstünde. Auch für den Endkunden, an den sich die MODI laut Vorlage richten soll, besteht kaum ein direkter Nutzen durch die neue Plattform, da die Vorlage keine Entwicklung von Diensten wie z. B. Apps auf Basis der gesammelten Daten vorsieht. Ohne den Verkauf von Mobilitätsangeboten bietet die neue Infrastruktur daher kaum einen Mehrwert, wohingegen der Aufwand für die Sammlung und Vernetzung der Daten sowie für die Verwaltung der MODI verhältnismässig gross ist. Ausserdem besteht die Gefahr, dass der Prozess der Datensammlung und -vernetzung so lange dauert, dass bis zur Fertigstellung von auf diesen Daten basierenden Dienstleistungen bereits bessere Angebote bestehen. Darauf ist besonderes Augenmerk zu legen, da die Inkraftsetzung des MODIG erst ab 2025 vorgesehen ist und da die Entwicklung neuer Angebote heutzutage sehr schnell erfolgt. Zuletzt gilt es zu vermerken, dass mit der MODI lediglich gewisse Vernetzungen im Freizeitverkehr erreicht werden können, da der Arbeits- und Pendlerverkehr, welcher am Gesamtverkehr gemessen prozentual weit stärker ins Gewicht fällt, schlechter auf alternative Verkehrsmittel oder auf eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel umsteigen kann. Der tatsächliche Effekt der Vorlage ist folglich eher gering einzuschätzen.

Trotz grossem Aufwand für Datenbeschaffung, -pflege und -vernetzung ermöglicht die Vorlage keinen Aufbau eines lückenlosen Datennetzes.

Durch die Freiwilligkeit der Datenabgabe wird es kaum möglich sein, eine Mehrheit, geschweige denn sämtliche Mobilitätsanbieter zur Einspeisung ihrer Daten in die MODI zu aktivieren. Dadurch wird bestenfalls ein lückenhaftes Datennetz entstehen, welches es weder vermag, die Komplexität der Mobilitätsnetze und deren Auslastung aufzuzeigen, noch eine Lenkung des Mobilitätsverhaltens und damit eine bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur herbeizuführen. Ausserdem werden in der Vorlage nicht sämtliche Verkehrsträger einbezogen: So wird zum Beispiel der Luftfahrtbereich überhaupt nicht angesprochen. Auch die Verknüpfung mit grenzübergreifenden und internationalen Mobilitätsangeboten fehlt. Dies wäre allerdings besonders wichtig, da viele Menschen in der Schweiz international reisen. Um das gesamte Potenzial einer besseren Vernetzung ausschöpfen zu können, müssten daher sowohl sämtliche Verkehrsträger einbezogen als auch die internationale Dimension der Schweizer Mobilität berücksichtigt werden.

Mit der Einsetzung der MDA und der Erbringung von Dienstleistungen auf Basis der gesammelten Daten reisst der Staat Aufgaben an sich, welche durch den Markt erfüllt werden sollen und auch bereits erfüllt werden.

Einerseits existieren bereits Plattformen zur Verknüpfung von Mobilitätsdaten, sowohl auf privater wie auch auf staatlicher Seite. Es besteht demnach kein ausgesprochener Handlungsbedarf auf staatlicher Seite, diese Daten zu sammeln. Andererseits soll die Entwicklung und Erbringung von Leistungen auf Basis dieser aggregierten und verknüpften Daten privaten Unternehmungen vorbehalten sein und nicht durch staatliche Stellen übernommen werden.

Durch die MDA angebotene Dienstleistungen bergen die Gefahr der Konkurrenzierung privater Anbieter.

Gemäss Art. 14 des MODIG besteht die Absicht, der MDA mit der Zeit weitere Aufgaben zuzusprechen. Mit zunehmendem Wachstum der staatlichen Anstalt besteht die Gefahr, dass diese Angebote weiterentwickeln, welche in Konkurrenz zu privaten Anbietern stehen. Der erläuternde Bericht legt zwar dar, dass solche von der MDA erbrachten Dienstleistungen die Privatwirtschaft nicht konkurrenzieren sollen, doch dies ist im MODIG nur ungenügend festgehalten. Gemäss Art. 15, Abs. 2 kann die MDA «insbesondere Beratungen und Expertisen durchführen, sofern diese Leistungen keine Konkurrenzierung von privatwirtschaftlichen Unternehmen darstellen». Die Bedingung der Nicht-Konkurrenzierung bezieht sich dabei lediglich auf Beratungs- und Expertiseleistungen, nicht jedoch auf alle anderen Angebote. Dies ist zwingend in Art. 15, Abs. 1 zu definieren.

Die Finanzierung der MODI als staatliche Plattform ist unzureichend geregelt.

Zum einen scheinen die veranschlagten Kosten für die Umsetzung der Vorlage sehr hoch, besonders da deren Zusammensetzung schwer nachvollziehbar ist. Zum anderen ist die Finanzierung der MODI nach Ablauf der zehnjährigen Anfangsphase nicht definiert. Es soll zwar eine Finanzierung durch Nutzergebühren erfolgen, doch scheint die Einführung solcher Beiträge angesichts der Tatsache, dass die MODI keinen Verkauf beinhalten soll, äusserst fragwürdig. Des Weiteren bestünde gemäss dem erläuternden Bericht bei der Einsetzung einer privaten Aktiengesellschaft (AG) anstelle der MDA ein Zielkonflikt, da eine AG zwingend gewinnorientiert handeln muss. Da jedoch die MODI nach zehn Jahren ebenfalls über Nutzergebühren finanziert werden soll, besteht ab diesem Zeitpunkt auch bei der Einsetzung einer staatlichen MDA eine gewisse Gewinnorientierung. Dieses Argument gegen die Einsetzung einer AG ist daher nicht schlüssig, weshalb der sgV für die privatwirtschaftliche Organisation plädiert.

Durch das Open Data Prinzip der MODI werden private Daten öffentlich gemacht und dadurch die Ersteller dieser Daten enteignet.

Da Datenlieferanten, welche sich an der MODI beteiligen wollen, dazu verpflichtet werden, einen bestimmten vordefinierten Datensatz zu liefern, welcher anschliessend nach dem Open Data Prinzip öffentlich zur Verfügung gestellt wird, werden faktisch die Eigentumsrechte der privaten Datenlieferanten verletzt. Eine solche Enteignung ist nicht nur rechtswidrig, sie bremst auch die Digitalisierung.

Die Vorlage führt allgemein zu mehr Bürokratisierung und Regulierung.

Der sgv spricht sich seit jeher gegen eine übermässige Bürokratisierung und für den Abbau von unnötigen Regulierungskosten aus. Dadurch werden seitens der Unternehmen Ressourcen frei, welche als Wachstumstreiber in die Innovation investiert werden können. Dadurch kann auch die Vernetzung der Mobilitätsangebote vorangetrieben werden. Die durch die MODI angestrebte zusätzliche Regulierung bremst diese Entwicklungen, was im Konflikt mit den Zielen der Vorlage steht.

Die Vorlage bevorteilt den öffentlichen Verkehr mit Fokus auf die Interessen der SBB zu Lasten der anderen Verkehrsträger und schafft somit die Grundlage für Mobility Pricing.

Da laut Vorlage der öffentliche Verkehr (öV) das Rückgrat der multimodalen Mobilität darstellt, wird dieser auch entsprechend gefördert und durch die vorgeschlagenen Massnahmen bevorteilt. Der sgv hingegen unterstützt die freie Wahl des Verkehrsmittels. Dies bedeutet, dass gemäss dem Prinzip der Mobilitätsneutralität sämtliche Verkehrsmittel gleich zu gewichten sind. Eine Sonderstellung des öV, wie sie in der Vorlage vorgesehen ist, lehnt der sgv strikte ab. Auch wird die MODI als Rechtfertigung verwendet, um Strassenausbauprojekte auszusetzen: Gemäss Vorlage ist mit einer stärkeren Auslastung des öV zu rechnen, wodurch der Ausbau der Strasseninfrastruktur weniger dringlich wird (siehe erläuternder Bericht, S. 43). Derartige Entwicklungen gilt es im Sinne der Ko-Modalität zu vermeiden, da die Strasse besonders für den gewerblichen Verkehr, allerdings auch für den Individualverkehr von grösster Wichtigkeit ist. Besonders hervorzuheben gilt es, dass mit der MODI die Grundlage für Mobility Pricing geschaffen wird, da das Mobilitätsverhalten besser aufgezeigt und antizipiert werden kann. Der sgv äussert sich seit jeher ablehnend zu Mobility Pricing Vorhaben, da diese nicht nur KMU benachteiligen, sondern auch jene Personen, welche bei den Arbeitszeiten keinen oder nur geringen Spielraum haben.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der sgv zu den weiteren Fragen im beigefügten Fragebogen Stellung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage

- erwähnt



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 checked="" 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
<p>Absender: Schweizerischer Gewerbeverband sgV Michèle Lisibach Schwarztorstrasse 26 3001 Bern</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Grundsätzlich unterstützt der sgv die Stossrichtung multimodaler Mobilitätsdienstleistungen, sowie die Verknüpfung von Mobilitätsdaten. Die Errichtung einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur ist dafür allerdings nicht zweckdienlich. Von privaten Akteuren erstellte Daten sollen auch in privatem Besitz bleiben. Daher bevorzugt der sgv eine privatwirtschaftliche Mobilitätsdatenplattform.

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:

Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung nimmt auch die Bedeutung der Mobilitätsdaten zu. Die Vernetzung dieser Daten bietet grosses Potential, einerseits zur besseren Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur, andererseits zur Entwicklung neuer, verknüpfter Mobilitätsangeboten.

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:

Die Infrastruktur muss auf marktwirtschaftlichen Prinzipien beruhen und nicht staatlich organisiert sein. (Siehe dazu Frage 1)

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:

Daten sind wertvolle ökonomische Güter, welche von privaten Akteuren im Zuge von Wertschöpfungsaktivitäten hergestellt werden. Eine Verstaatlichung dieser Güter kommt

einer Enteignung der Ersteller gleich, was klar abzulehnen ist. Die Bereitstellung und Vernetzung von Mobilitätsdaten muss auf den Prinzipien der Marktwirtschaft beruhen.

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 Ziel, mithilfe der MODI bessere Angebote für den Endkunden zur Verfügung zu stellen, wird komplett verfehlt. Dadurch, dass die Vorlage nicht auf die Entwicklung von konkreten Produkten / Dienstleistungen (z. B. App) abzielt, ist der direkte Nutzen für den Endkunden verschwindend gering.

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:

Um die angestrebten Ziele zu erreichen (siehe Frage 5) ist eine Weiterentwicklung der MODI zwar notwendig, allerdings muss auch diese Aufgabe durch eine private Organisation übernommen werden.

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:

Besonders bei einer privatwirtschaftlichen Lösung ist die Finanzierung durch Nutzergebühren unerlässlich. Wie dies allerdings mit der geplanten Vorlage bewerkstelligt werden soll, ist nicht ersichtlich. Bei einer Plattform auf Open Data Basis, welche zudem keine konkreten Produkte oder Dienstleistungen anbietet, scheint die Erhebung von Nutzergebühren unrealistisch.

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:

Es bestehen bereits diverse Plattformen ähnlicher Art, sowohl private wie auch staatliche. Daher besteht seitens der Privatwirtschaft kaum Interesse, sich an einer NADIM zu beteiligen.

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:

Da die Teilnahme an der NADIM auf dem Prinzip der Freiwilligkeit beruhen soll, muss auch das Ausmass der zu liefernden Daten offengelassen werden. Besonders für kleinere Datenlieferanten würde die Festlegung eines konkreten minimalen Datensatzes die Teilnahme erschweren oder gar verunmöglichen.

- 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:

Die Definition des Kerndatensets hat grundsätzlich durch den Datenlieferanten, bzw. in Absprache zwischen diesem und der Betreiberin der NADIM stattzufinden.

- 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:

Von Privaten erstellte Daten stellen wirtschaftliche Güter dar und sind daher Eigentum der Ersteller. Die kostenlose und freie Veröffentlichung und Weitergabe dieser Daten verletzt die Eigentumsrechte der Ersteller und ist daher nicht zu billigen. (Siehe dazu Frage 4)

- 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:

Da die Teilnahme an der NADIM auf dem Prinzip der Freiwilligkeit und Nichtdiskriminierung beruhen soll, darf die Datenlieferung nicht in einzelnen Fällen an Rücklieferungsforderungen gekoppelt sein.

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:

Um eine adäquate und vollständige Abbildung zu ermöglichen, ist der gleichberechtigte Einbezug von privaten und öffentlichen Anbietern unerlässlich.

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:

Der sgV bevorzugt eine privatwirtschaftlich organisierte Plattform. (Siehe dazu Frage 1)

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:

Eine privatwirtschaftlich organisierte Plattform ist gewinnorientiert. Durch die marktwirtschaftlichen Prinzipien wie z. B. Wettbewerb wird die Innovationsfähigkeit gefördert, was zu mehr Flexibilität, Anpassungsfähigkeit und Agilität führt.

- 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 Teilnahme an der MODI hat auf dem Prinzip der Freiwilligkeit zu basieren. Auch soll für Datenlieferanten jederzeit ein Ausstieg möglich sein.

- 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 sgV bevorzugt im Gegensatz zu einer Bundesanstalt eine privatwirtschaftliche Lösung. Dies gewährleistet nicht nur die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit, die einer staatliche Stelle ganz klar fehlt, sondern stellt auch die Teilnahmebereitschaft privater Akteure sicher, welche bei einer privaten Anstalt im Gegensatz zu einer staatlichen einen Nutzen in der Beteiligung sehen. (Siehe dazu Frage 1)

- 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 Organisationsform einer privaten Anstalt ist zu wählen. Als Finanzierungsform ist das Aktionariat denkbar.

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:

Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden. (Siehe dazu Frage 15)

- 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:

Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden. (Siehe dazu Frage 15)

- 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:

Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden. (Siehe dazu Frage 15)

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:

Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden. (Siehe dazu Frage 15)

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:

Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden. (Siehe dazu Frage 15)

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:

Der Verweis auf Art. 33 bis 42 DSG ist korrekt und 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:

Eine anonymisierte Einlieferung der Daten schützt sowohl Datenlieferanten als auch Endkunden vor einer Verwendung der Daten zu anderen als den im MODI vorgesehenen Zwecken.

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:

Da bereits ähnliche Plattformen bestehen und eine Vielzahl an Daten bereits über bilaterale Lösungen verknüpft werden, ist der Nutzen einer Teilnahme an der NADIM für private Anbieter nicht ersichtlich. (Siehe dazu Frage 8)

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:

Die Hoheit über die Daten muss zwingend bei den einliefernden Akteuren verbleiben.

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:
Siehe dazu Frage 20

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:

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC
3003 Berne

Par courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 3 mai 2022

**Projet de Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité – Prise de position
de l'Association des Communes Suisses**

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 2 février 2022, vous nous avez soumis l'objet en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1600 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

L'ACS a été intégrée au groupe de travail sur l'infrastructure de données de mobilité et soutient donc, sur le principe, la nouvelle Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). L'ACS ne se prononce pas sur les aspects techniques qui constituent l'infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité (MODI) et limite son analyse aux aspects en lien avec le niveau communal.

Dans ce sens, l'ACS souhaite revenir sur deux points. Premièrement, il est important que ce système, après les dix premières années de financement assuré par la Confédération, n'aie aucune conséquence financière sur le niveau communal et soit financé par des tiers. Deuxièmement, l'outil NADIM (l'Infrastructure nationale destinée à mettre en réseau les utilisateurs de données sur la mobilité) doit être simple d'utilisation et ne pas provoquer une surcharge administrative importante pour les communes.

L'ACS partage l'analyse de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) sur les conséquences financières actuellement incertaines pour les cantons et les communes (livraison de données) ainsi que les questions liées à l'harmonisation et l'actualisation des systèmes de données actuels. Ces éléments sont susceptibles de provoquer une surcharge de travail pour les autorités cantonales et communales. Il est important que ces deux points soient approfondis et chiffrés dans le projet actuel.

En vous remerciant de prendre en compte les éléments ci-dessus dans la suite des travaux, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Le président

Le directeur



Thomas Bernhart
Conseiller aux États



Christoph Niederberger

Copie à:

Union des villes suisses (UVS)

Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)



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 checked="" 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
<p>Absender: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein SIA Selnastrasse 16 8001 Zürich</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

Grundsätzlich ja, es muss sichergestellt werden, dass der Datenaustausch über offene Formate garantiert wird und die Datenpflege kontinuierlich gewährt sowie die Datenherkunft nachvollziehbar ist.

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:

Es muss sichergestellt sein, dass die Datenherkunft nachvollziehbar ist und Änderungen ersichtlich sind.

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:

Es ist Aufgabe des Bundes, sichere, qualitativ einwandfreie, offen zugängliche und integre Daten zur Verfügung zu stellen und damit die Bemühungen der Wirtschaft, die Digitalisierung der Branchen voranzutreiben, zu unterstützen. Dies ist nicht möglich, wenn Nutzerbeiträge anfallen, da somit der Zugang nicht für alle gewährt ist und eine Konkurrenzsituation im Markt entsteht.

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:

Die Kerndaten müssen vorher mit der Wirtschaft definiert und plausibilisiert werden, da nur wirtschaftsrelevante Daten wirklich ökonomische und ökologische Nutzung unterstützen

- 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:

Ohne die Einschränkung i. d. R

- 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:

Siehe Bemerkung 7

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:

Bei der Entwicklung von spezifischen Angeboten in Randregionen, für besondere Bevölkerungsgruppen oder sonst förderwürdigen Angeboten von Anbietern mit finanziell geringer Leistungsfähigkeit kann eine höhere Förderung bei der Umsetzung helfen. Die ungenügende Förderung darf einer guten Lösung nicht im Wege stehen, Pauschalisierungen müssen vermieden werden.

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:

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:

- 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 freiwillige Zurverfügungstellung wird den Prozess verlangsamen. Ebenfalls wird die Datenqualität stark abhängig bleiben von den Teilnehmenden und es wird

schwierig, vergleichbare Daten zu erhalten. Bei einer Auflage kann der Datenstandard und die Datenqualität vorgegeben werden, ebenso die Zurverfügungstellung.

- 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:

Nur Daten von öffentlichen Unternehmen wird den Markt zu wenig abbilden, daher ist eine Pflicht für alle zu bevorzugen. Die Pflicht kann allerdings schrittweise eingeführt werden, damit der Prozess nicht unnötig verlangsamt wird.

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:

Begrüssenswert wäre eine zentrale Stelle für das Datenmanagement und die Digitalisierung

- 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:

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:

Relevante Akteure nicht nur aus der Schweiz sind zwingend zu konsultieren.

- 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:

Voraussetzung für den Support ist ein Servicelevel Agreement, welches der Dynamik und der Agilität des Marktes entspricht.

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:

Grundsätzlich ja, dennoch ist es empfehlenswert, keinen Engpass zu schaffen. Vielmehr sollten mit den relevanten Akteuren zusammen Beratungsstellen geschaffen werden, welche agil und flexibel den Bedarf decken. Die Qualitätssicherung muss über Schulung oder / und Zertifikate sichergestellt werden.

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:

- 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:

Das Sicherstellen der Anonymität muss zentral geregelt und somit auch die Sicherheit geschaffen werden, dass kein Missbrauch stattfinden kann. Kleine Datenlieferanten sind angreifbarer als zentrale, vom Bund aus geführte Systeme.

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:

Der Anreiz steigt mit dem offenen Zugang und der unentgeltlichen Nutzung der Daten.

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:

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:

Relevant ist die Datendurchgängigkeit, und daher wäre es prüfenswert, wie auch Daten aus der Vertikalverteilung innerhalb von Gebäuden und Infrastrukturen zugänglich gemacht werden könnten.



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 checked="" 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
<p>Absender:</p> <p>Schweizerische Südostbahn AG</p> <p>Bahnhofplatz 1a</p> <p>9001 St. Gallen</p> <p>marius.schmidt@sob.ch</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Die Stossrichtung ist hinsichtlich des Verkehrsnetz CH und grundsätzlich auch für die NaDIM zu begrüßen. Für die NaDIM muss dabei der Hauptfokus auf die Ausgestaltung der für den erfolgreiche Aufbau und Betrieb notwendigen Rahmenbedingungen liegen.

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:

Die Bedeutung der Mobilitätsdaten wird aus Sicht der übergeordneten Steuerung und Beeinflussung der Mobilitätsströme ein entscheidender Faktor sein. Nur mit Hilfe dieser Daten kann es gelingen, dass die vorhandenen physischen Infrastrukturen dank Vernetzung verschiedenster Mobilitätslösungen besser ausgelastet und somit effizienter genutzt werden 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:

Die Mobilitätsinfrastruktur muss zwingend staatlich initiiert, gefördert und mit beeinflusst werden. Es besteht das nicht unerhebliche Risiko dass nur noch Drittakteure mit ihren rein kommerziell getriebenen Interessen die Nutzung der physischen Infrastrukturen steuern und der Staat seine Anliegen praktisch nicht mehr einbringen und durchsetzen kann.

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 Begriff Mobilitätsdaten ist sehr weit gefasst.

Wir stimmen dem Anliegen unter dem Vorbehalt zu, dass die staatliche Einflussnahme nur auf die für die Mobilitätssteuerung notwendigen Datensets (Kerndaten) begrenzt bleibt. Für alle anderen Datenbereiche soll der Staat nur die Diskriminierungsfreiheit und Verfügbarkeit gewährleisten.

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: siehe Ziff. 3 und 4

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:

Unter Berücksichtigung der in Ziff. 4 dargelegten Abgrenzung.

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:

Die Nutzerfinanzierung begrüssen wir ausdrücklich. Damit so eine Finanzierung erfolgreich sein wird und die angebotene Dienstleistung vom Markt auch akzeptiert wird, müssen die Transaktionskosten möglichst auf einem tiefen Niveau gehalten werden können. Dies bedeutet für den Aufbau und Betrieb müssen möglichst kostengünstige Lösungen angestrebt 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:

Für die Akzeptanz der NaDIM Plattform wird es essentiell sein, dass der Aufbau und der Betrieb, im Gegensatz zum Verkehrsnetz, wegen der erforderlichen Agilität und Marktnähe durch die Mobilitätsakteure definiert und gesteuert werden muss.

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:

Wir stimmen der Aussage nur insofern zu, wenn sich die Kompetenz des Bundesrates auf die grundlegenden Anpassung der entsprechenden Verordnungen beschränkt bleibt. Die inhaltlichen und Detailanforderungen sollen durch die NaDIM Betreiberin unter Einbezug der Mobilitätsakteure definiert und bei Bedarf rasch und flexibel angepasst werden können.

- 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:

Open Data darf sich nur auf das unter Ziff 4 erwähnte Datenset (Kerndaten) beziehen. Die übrigen Mobilitätsdaten müssen im Eigentum der jeweiligen Mobilitätsakteure verbleiben.

- 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:

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:

- 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:

Für öffentlich finanzierte Akteure muss es eine Lieferpflicht geben.

Die Lieferpflicht für private Akteure soll nur für die Kerndaten gelten.

- 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:

Siehe Antwort bei 14b

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:

Gemäss unseren bisherigen Erfahrungen mit SKI+ kann eine rein staatlich geführte und kontrollierte Organisation in Form einer Bundesanstalt keine effiziente und kostengünstige Lösung agil entwickeln und betreiben. Nebst dem Aspekt des Time-to-Market spielen auch die Kosten für die Entwicklung und Betrieb eine nicht unwesentliche Rolle für den Erfolg der Plattform, da diese ja mittel- bis langfristig durch die Nutzer finanziert werden soll.

- 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:

Wir schlagen vor, dass die Eidgenossenschaft, zusammen mit den Mobilitätsakteuren, eine gemeinsam getragene juristische Organisation (Aktiengesellschaft oder Genossenschaft) im Sinne eines Private-Public-Partnerships gründet. Die für den Aufbau der Plattform notwendigen Mittel sollen dabei unter angemessener Beteiligung der Mobilitätsakteure zu wesentlichen Teilen durch die Eidgenossenschaft eingebracht werden. Die Existenz einer solchen Lösung ist, angesichts der Herausforderungen und der ambitionierten Ziele des Bundes, absolut in dessen Interesse. Daher rechtfertigt sich auch ein entsprechendes finanzielles Engagement.

Das grundlegende Ziel soll es sein, dass sich die Eidgenossenschaft mittel bis langfristig aus der Finanzierung von Betrieb und Weiterentwicklung zurückziehen kann. Damit kann sich dann die Eidgenossenschaft primär auf die Ausgestaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Aufsichtsfunktion konzentrieren.

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:

Siehe Ziffer 15.

- 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:

Siehe Ziffer 15.

- 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 Ziffer 15.

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:

Siehe Ziffer 15.

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 sehen hier einen Konflikt zwischen EU-Verordnung und DSG bei grenzüberschreitenden Verkehren.

- 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:

Die NADIM ist nur ein Teilsystem (s. Antwort zu Frage 1). Weitere (Um-)Systeme bspw. Buchung sind notwendig.

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:

Die zu erwartende Automatisierung der Mobilität und die Interoperabilität mit den Nachbarländern / EU sind zu beachten.

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:
Siehe Ziffer 20.

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 SOB als Mitglied von openmobility unterstützt die Aktivitäten der Genossenschaft, damit diese sich im Rahmen des laufenden Prozesses einbringen und die Entwicklung von NaDIM kritisch konstruktiv begleiten kann, um eine erfolgreiche Realisierung ermöglichen zu können.



Consultazione

sulla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo)

N. registrazione/dossier: UFT

Questionario

Parere presentato da:

<input type="checkbox"/>	Cantone
<input type="checkbox"/>	Partito
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dell'economia
<input type="checkbox"/>	Organizzazione nazionale di categoria
<input type="checkbox"/>	Rappresentanza di gruppi d'interesse
<input checked="" type="checkbox"/>	Impresa di trasporto pubblico
<input type="checkbox"/>	Fornitore di mobilità privato
<input type="checkbox"/>	Sviluppatore e fornitore di soluzioni per i clienti finali (app ecc.)
<input type="checkbox"/>	Ricerca e scienza
<input type="checkbox"/>	Altro
Mittente: Società Navigazione del Lago di Lugano – Viale Castagnola 12 – 6900 Lugano	

Spedire il questionario compilato, possibilmente in formato Word (.doc o *.docx), all'indirizzo
monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientamento generale

1. Condividete l'orientamento del progetto, cioè la regolamentazione del tema dei dati sulla mobilità – come contributo a un sistema di mobilità efficiente – all'interno di una nuova legge che riguarda tutti i vettori di trasporto e il cui contenuto principale è un'infrastruttura di dati sulla mobilità statale (cfr. art. 1 della legge e n. 1.2.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità come terza infrastruttura di rilevanza sistemica oltre a quella stradale e ferroviaria

2. Crescente importanza dei dati sulla mobilità
Condividete l'opinione secondo cui i dati sulla mobilità (p. es. sulla situazione del traffico e sulle offerte di mobilità esistenti) rivestono un'importanza centrale per il funzionamento dei trasporti e della mobilità e rappresentano quindi una terza infrastruttura per il sistema di mobilità, accanto a quella ferroviaria e stradale (cfr. n. 1.1.4 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

la definiremmo quarta infrastruttura perché anche le vie di trasporto d'acqua (lago e fiume) devono essere considerate nella rete dei trasporti

Dati sulla mobilità ed ente pubblico

3. Dati sulla mobilità e loro importanza per i compiti di Confederazione, Cantoni e Comuni nel sistema di mobilità
Condividete l'opinione secondo cui un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità gioverebbe a Confederazione, Cantoni, Comuni e città nell'adempimento dei loro compiti attinenti alla mobilità (gestione delle infrastrutture / ordinazione di offerte) (cfr. n. 1.1.5 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

4. Ruolo della Confederazione nel settore dei dati sulla mobilità
Ritenete che la Confederazione debba assumere un ruolo centrale affinché i dati sulla mobilità siano approntati in modo affidabile e non discriminatorio e possano essere interconnessi più facilmente (cfr. n. 4.1.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI)

5. Principio di un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (cfr. art. 1 e 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato che per una migliore utilizzazione di dati sulla mobilità (fornitura, approntamento, scambio, connessione, fruizione) la Confederazione metta a disposizione, con la MODI, un'infrastruttura di base per i dati al fine di gestire e utilizzare con maggiore efficienza le capacità infrastrutturali e le offerte di mobilità esistenti e predisporre offerte per i clienti finali più orientate alle esigenze?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

6. Flessibilità della MODI (cfr. art. 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che considerando gli sviluppi in atto il Consiglio federale possa eventualmente integrare la MODI con elementi supplementari conformi allo scopo, in aggiunta alla NADIM e alla Rete dei trasporti CH?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

7. Finanziamento della MODI (cfr. art. 34 segg. della legge e n. 6 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che a lungo termine la MODI debba essere finanziata attraverso contributi degli utenti?

☒ SÌ

☒ NO

Osservazioni:

NADIM

8. La NADIM come contributo a un sistema di mobilità efficiente (cfr. art. 5 segg. della legge e n. 4.1.8 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato migliorare l'interconnessione dei dati sulla mobilità e i contatti tra i loro utenti (p. es. fornitori di mobilità, sviluppatori di app, ente pubblico, mondo scientifico) mediante un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (NADIM)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

9. Dati essenziali della NADIM (cfr. art. 6 della legge e n. 4.1.8.6 del rapporto esplicativo)

- a. Siete d'accordo che i fornitori di dati debbano approntare un insieme minimo di dati sulla mobilità rilevanti (p. es. ubicazione, disponibilità e tariffe delle offerte di mobilità) se desiderano rendere le loro offerte accessibili attraverso la NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Siete d'accordo che l'insieme di dati essenziali necessario per ogni fornitore di dati per poter rispondere alle sfide future sia determinato dal Consiglio federale e dal gestore della NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- c. Ritenete che in linea di principio i dati essenziali debbano essere resi disponibili come dati aperti (in genere gratuitamente, per un libero riutilizzo) mediante la NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- d. Siete d'accordo che per i dati essenziali che non è possibile rendere accessibili senza un onere aggiuntivo il Consiglio federale possa prescrivere, quale compensazione per la loro fruizione mediante la NADIM, la reciproca fornitura di dati?

☐ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

10. Sovvenzionamento del collegamento tecnico alla NADIM (cfr. art. 10 della legge e n. 4.1.8.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che per i primi due anni il Consiglio federale debba sostenere finanziariamente il collegamento alla NADIM (p. es. lo sviluppo di interfacce) di sistemi di fornitura o fruizione di dati appartenenti a privati, tenendo conto della capacità finanziaria dei soggetti interessati e dell'utilità dei loro dati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- b. Ritenete che un contributo a fondo perso d'importo non superiore al 40 per cento dei costi sia giustificato?

☒ SÌ ☐ NO

Rete dei trasporti CH

11. Contributo a un sistema di mobilità efficiente attraverso la Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Condividete l'opinione secondo cui la Rete dei trasporti CH, creando un sistema di riferimento territoriale per i geodati sull'infrastruttura di trasporto della Svizzera, può contribuire in modo significativo alla rappresentazione, allo scambio semplificato e alla connessione di dati sull'infrastruttura di trasporto e sulla mobilità?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

12. La Rete dei trasporti CH come sistema di riferimento comprendente anche dati privati concernenti la rete dei trasporti (cfr. art. 8 cpv. 2 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete corretto che con la Rete dei trasporti CH si ambisca ad avere un sistema di riferimento non solo per i geodati concernenti le vie di comunicazione dell'ente pubblico ma anche per ulteriori dati sulle vie di comunicazione?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

13. Gestione della Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 cpv. 5 della legge)

Ritenete che il Consiglio federale dovrebbe affidare a swisstopo, al termine della creazione della Rete dei trasporti CH, anche il mandato di gestirla, oppure vedete alternative adeguate?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Confidiamo che comunque vengano considerate tutte le principali alternative di mercato per la migliore soluzione

Requisiti applicabili alla MODI

14. Principi / requisiti generali per la gestione della MODI (cfr. art. 9 cpv. 1 e art. 12 cpv. 4 della legge e n. 4.1.5 del rapporto esplicativo):

- a. Concordate con i requisiti generali rispettivamente i principi (apertura, volontarietà, parità di trattamento, assenza di scopi di lucro, qualità, affidabilità, trasparenza, flessibilità) per la gestione della MODI?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Principio della volontarietà: siete d'accordo che i dati siano approntati mediante la MODI su base volontaria e che non debbano essere introdotti obblighi di fornitura aggiuntivi (cfr. n. 4.1.5.1 del rapporto esplicativo)?

☐ SÌ

☒ NO

Osservazioni:

Per le PMI e per i privati devono essere previsti tempi e sovvenzioni per lo sviluppo delle interfacce

- c. Diversamente dal principio di volontarietà, sareste favorevoli all'introduzione di nuovi obblighi attinenti alla fornitura di dati sulla mobilità rilevanti per i soggetti seguenti (eventualmente in concomitanza con una revisione della Costituzione federale, necessaria a tal fine)?

Obbligo di fornitura per l'ente pubblico (Confederazione, Cantoni, Comuni)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Obbligo di fornitura per i fornitori di mobilità titolari di concessione pubblica o sovvenzionati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

devono essere previsti tempi e sovvenzioni per lo sviluppo delle interfacce

Obbligo di fornitura per le imprese private?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

devono essere previsti tempi e sovvenzioni per lo sviluppo delle interfacce

Ente dei dati sulla mobilità (EDM)

15. Nuovo ente dei dati sulla mobilità (cfr. art. 12 della legge e n. 4.1.9.2 del rapporto esplicativo)

- a. In considerazione dei principi di cui al numero 4.1.5 del rapporto esplicativo (cfr. domanda n. 14), ritenete appropriata la costituzione di un nuovo istituto federale, l'EDM, segnatamente allo scopo di creare, gestire e sviluppare la NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Ritenete che una diversa forma organizzativa e giuridica sarebbe più idonea? In tal caso, quale e perché? Come andrebbe finanziata tale organizzazione (cfr. n. 4.1.9.3 del rapporto esplicativo)?

☐ SÌ

☒ NO

Osservazioni:

16. Compiti dell'EDM nella gestione della NADIM (cfr. art. 13 della legge e n. 4.1.8.2 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che i compiti elencati all'articolo 13 capoverso 2 della legge siano appropriati? A vostro avviso ci sono ulteriori compiti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Standardizzazione nel settore dei dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. b della legge): ritenete opportuno che l'EDM – al fine di garantire l'interoperabilità e con il coinvolgimento degli attori rilevanti – stabilisca i requisiti per i dati sulla mobilità, i metadati e i servizi (p. es. gli standard da utilizzare) e ne verifichi il rispetto?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- c. Scambio di dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. d ed e della legge): ritenete opportuno che l'EDM si occupi di integrare dati e approntare dati e servizi, nonché di fornire assistenza tecnica e specialistica?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

17. Prestazioni commerciali (cfr. art. 15 della legge e n. 4.1.8.4 del rapporto esplicativo)

Il gestore deve poter fornire prestazioni commerciali quali consulenze e perizie che richiedono le sue specifiche competenze, a condizione che non rappresentino una concorrenza per le imprese private?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

18. Clausola di esclusione (cfr. art. 17 della legge)

Ritenete che l'EDM dovrebbe avere la possibilità di escludere dall'utilizzazione della NADIM gli utenti di dati che non ottemperano agli obblighi loro imposti, segnatamente alla fornitura di dati, o che impiegano i dati in senso contrario alle disposizioni di legge o in maniera abusiva?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

19. Protezione dei dati (cfr. art. 18 della legge e n. 4.1.8.6.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che le condizioni quadro per il trattamento di dati personali poste dalla legge all'articolo 18 siano adeguate alla protezione dei dati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Condividete l'opinione secondo cui è sostanzialmente responsabilità dei fornitori di dati garantire la protezione dei dati personali dei loro clienti finali, ad esempio attraverso la fornitura di dati anonimizzati?

☐ SÌ

☒ NO

Osservazioni:

Il nuovo ente dovrebbe assumersi la responsabilità del controllo

Domande aggiuntive

20. Incentivi a partecipare alla NADIM

La maggiore visibilità e usabilità e la connessione semplificata dei dati e delle offerte per i fornitori di mobilità e le altre parti interessate rappresentano un incentivo sufficiente per partecipare alla NADIM? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☐ SÌ

☒ NO

Osservazioni:

Sostegno finanziario per il fornitore dei dati

21. Coordinamento centrale / sovranità decentralizzata per i dati concernenti la rete dei trasporti (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete che l'approccio del coordinamento centrale con sovranità decentralizzata sui dati sia opportuno in un'ottica di armonizzazione sostenibile dei dati concernenti la rete dei trasporti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

22. Incentivi alla partecipazione alla Rete dei trasporti CH (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Secondo voi, il vantaggio della connessione e della compatibilità dei propri dati concernenti la rete dei trasporti con altri dati è un incentivo sufficiente per i fornitori di dati per partecipare alla Rete dei trasporti CH? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

23. Fruizione dei dati sulla mobilità attraverso l'infrastruttura di dati sulla mobilità

Ritenete che la fonte dei dati debba essere esplicitata quando si utilizzano i dati di cui si fruisce?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Altri temi / osservazioni

24. Altre osservazioni in merito al progetto

Avete altre osservazioni da formulare in merito al progetto?

Osservazioni:



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 checked="" 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: Swiss OpenStreetMap Association, Heitersbergstrasse 1, 8962 Bergdietikon	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Es ist ohne Zweifel sinnvoll das Angebot von Mobilitätsdaten der öffentlichen Hand und der Verkehrsbetriebe als Open Data gesetzlich zu regeln. Gleichzeitig scheint es weit übers Ziel hinauszuschiessen, ohne Not ein weiteres staatliches Dienstleistungsmonopol einzurichten, wenn gleichzeitig die Zivilgesellschaft problemlos in der Lage ist selbst solche Dienste anzubieten ist wenn nur die Daten offen verfügbar sind.

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:

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:

Wie bereits bemerkt, muss eine solche Infrastruktur nicht die Form eines staatlichen Dienstleistungsmonopols haben.

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



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bemerkungen:



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:

Eine Regelung des Datenangebotes und die Bereitstellung genügt.

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:

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:

Der Umfang der Dienstleistungen sollen nicht über die Bereitstellung der Daten hinausgehen.

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:

- 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:

- 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?

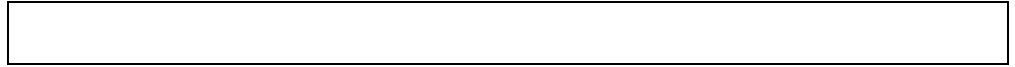
☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK





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:

Natürlich ist ein Monopol «einfacher» als ein marktorientierter Ansatz.

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:

Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, dass die Vorlage ein swisstopo Gefälligkeitsgesetz ist bei dem es darum geht den Personalbestand auszubauen und weitere Monopoldienstleistungen der swisstopo zu schaffen.

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:



- 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:

Konzessionierte Verkehrsbetriebe, staatliche Ämter und Unternehmen die im öffentlichen Raum Mobilitätsdienste anbieten, sollten zur Lieferung von Daten verpflichtet 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:

Siehe oben.

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:

- 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:

Backt man kleinere Brötchen lassen sich die Ziele auch mit weniger Aufwand erreichen.

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:

- 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:

- 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:

Die Bereitstellung von Daten soll zwingend sein, siehe oben.

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:

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:



Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3. Mai 2022

Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens im separaten Word-Dokument sowie in diesem Begleitbrief gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- Gegenstand der Vernehmlassungsvorlage ist ein **neues Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur**. Der vorliegende Gesetzesentwurf über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) hat zum Zweck, als Beitrag für ein effizientes und nachhaltiges Mobilitätssystem der Schweiz **verkehrsträgerübergreifend die Nutzung von Mobilitätsdaten (Lieferung, Bereitstellung, Austausch, Verknüpfung, Bezug) sowie die Vernetzung von Mobilitätsangeboten zu vereinfachen und zu verbessern**. Er enthält die Grundlagen für Aufbau und Betrieb der MODI.
- Als Hauptbestandteile der MODI regelt er einerseits das Verkehrsnetz CH als räumliche digitale Abbildung der Verkehrsnetze und andererseits die NADIM (Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität) für den Austausch von Mobilitätsdaten und zur Vernetzung von Angeboten. Die MODI ist unabhängig, verlässlich, offen, nichtdiskriminierend, transparent, nicht gewinnorientiert, von hoher Qualität und technisch flexibel ausgestaltet. Die Nutzung ist freiwillig, die Daten bleiben in der Regel bei den jeweiligen Eigentümer:innen und werden auch von diesen gepflegt.
- Verkehrsnetz CH hat zum Ziel, eine gemeinsame räumliche Referenz für Verkehrs- und Mobilitätsdaten zu schaffen. Dabei sollen die Verkehrsnetzdaten und die zugehörige Infrastruktur der öffentlichen Hand (u.a. National-, Kantons- und Gemeindestrassen, Schienennetz und Langsamverkehrsnetz) durch den Bund synchronisiert, erweitert und optimiert werden. Diese Daten werden bisher dezentral und auf Basis unterschiedlicher Gesetzesgrundlagen gesammelt. Verkehrsnetz CH bildet damit eine zentrale Basis der NADIM.
- Die NADIM ist die unabhängige und neutrale Schnittstelleninfrastruktur des Bundes zur Bereitstellung und zum standardisierten Austausch von Mobilitätsdaten zwischen allen interessierten Marktteilnehmern im Mobilitätssystem.

Grundsätzliche Stellungnahme SP Schweiz

- Die SP Schweiz teilt die im erläuternden Bericht vorgenommene Analyse, dass **dringender Handlungsbedarf besteht, eine verlässliche nationale Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich aufzubauen**, welche die technischen und organisatorischen Voraussetzungen dafür schafft, zuverlässige Informationen zu allen relevanten Aspekten der Mobilität zu sammeln, bereitzustellen und allen involvierten Parteien frei von kommerziellen Interessen zugänglich machen zu können. Dies ist ein wesentliches Element des Aufbaus eines digitalen Service Public im Mobilitätsbereich, welches aus den diversen im Bericht dargelegten Gründen nur vom Staat, bzw. von der vorgeschlagenen neu zu schaffenden Mobilitätsdatenanstalt (MDA) bereitgestellt werden kann.
- Die Ermöglichung einer verkehrsträgerübergreifenden Nutzung von Mobilitätsdaten vereinfacht die Vernetzung von Mobilitätsangeboten und stärkt damit die Effizienz des Gesamtverkehrssystems, was sowohl im Sinne der Endkund:innen als auch der Wirtschaft ist. **Was wir in dieser Vorlage, bzw. in den Ausführungen des erläuternden Berichts, allerdings vermissen, ist eine stärkere Betonung der anderweitig definierten verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes.** So wird als eines der Potenziale der MODI aufgeführt, die «Stellung des öV [zu] sichern bzw. sogar [zu] stärken». Letzteres ist eine viel zu schwache Aussage angesichts der raumplanungs- und klimapolitisch nötigen massiven Verschiebung des Modalsplits weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Verkehr (öV). Eine sehr deutliche Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV liegt so etwa allen relevanten Szenarien der [«Verkehrsperspektiven 2050»](#) zugrunde und die Arbeitshypothese der «Perspektive BAHN 2050» geht sogar von einer Verdoppelung des öV-Anteils bis im Jahr 2050 aus.
→ Wir regen daher an, die politischen Zielsetzungen der Umsetzung der MODI über die allgemein aufgeführten Effizienz- und Vernetzungsaspekte hinaus zu schärfen und mit den anderweitig durch den Bund beschlossenen klima- und raumplanungspolitischen Zielsetzungen besser in Einklang zu bringen.
- Grundsätzlich sind wir allerdings der Meinung und fordern deshalb auch, dass **das Ganze als Service Public zu verstehen und zu betreiben** ist. Damit würde folglich die **betriebswirtschaftliche Arbeitsweise der Anstalt wegfallen**. Die Aufgabe der Anstalt müsste es sein, den Betreiber:innen, den Nutzenden und der öffentlichen Hand zu ermöglichen, das Verkehrssystem effizienter und im Interesse der Allgemeinheit zu betreiben, zu planen und zu optimieren. Kommerzielle Interessen Privater sollten erst sekundär eine Rolle spielen.
- Deswegen sind wir auch **gegen Gebühren der Datenlieferant:innen**. Daten, welche im öffentlichen Interesse geliefert werden sollen, soll der Bund auch finanzieren und zwar nicht nur bei Privaten, sondern auch bei öffentlich-rechtlichen Lieferant:innen.
- In der Folge sehen wir eigentlich **keine Notwendigkeit, ein neues Amt zu schaffen** – es könnte auch einfach als neue Abteilung des Bundesamts für Statistik, welches ebenfalls schon im Bereich Open Data arbeitet, geschaffen werden.
- Des Weiteren haben wir eine formale Anmerkung in Bezug auf die **Verwendung des Begriffs «Nutzer»** (der Einfachheit halber hier nur die männliche Form). Denn es gibt unseres Erachtens vier Arten von Nutzer:
 1. die Datenlieferanten
 2. die Datenbezüger mit kommerziellen Interessen
 3. die Datenbezüger ohne kommerzielle Interessen
 4. die öffentliche Hand z.B. für PlanungsaufgabenWobei 3. und 4. sehr ähnlich sind und die unter 1. gemeinten auch zusätzlich unter 2. oder 3. fallen können. Wir empfehlen also, eine **klarere Sprachregelung** zu verwenden, die eindeutig zwischen den Datenliefernden und den Datenbeziehern unterscheidet und dort, wo

Liefernde auch beziehen dies explizit auszuformulieren. Dies würde das Zuordnen von Rechten und Pflichten vereinfachen und die Lesbarkeit des Gesetzes erhöhen.

- **Die aufgeführten Änderungsvorschläge haben natürlich Auswirkungen sowohl auf die Zielformulierung als auch danach auf die ganze Ausrichtung des Gesetzes.** Wir bitten Sie, dies folgerichtig zu übernehmen.

Im Folgenden bringen wir ein paar spezifische Anträge zu einzelnen Artikeln an.

Im Fragebogen finden Sie zudem weitere Anmerkungen bei einzelnen Fragen.

Anträge zu einzelnen Artikeln

Art. 2 Abs. a Bst. 4

- **Art. 2** Begriffe
In diesem Gesetz bedeuten:
a. Mobilitätsdaten: folgende Daten einschliesslich deren Metadaten:
[...]
4. Personendaten: Daten nach dem Datenschutzgesetz vom 25. September 2020 (DSG), die für die Funktionen der MODI erforderlich sind;
- **Antrag:** Ziffer 4 ist unseres Erachtens völlig unzureichend. Wir verlangen, dass Personendaten ausschliesslich anonymisiert und nur bei zwingendem Bedarf Teil des Systems werden dürfen.
- **Begründung:** Mobilitätsdaten eröffnen ein sehr grosses Missbrauchspotential, bei dem auch erheblich kriminelle, kommerzielle und nachrichtendienstliche Interessen eine Rolle spielen.

Art. 6 Abs. 4

- **Art. 6** Kerndaten der NADIM
1 Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand jener Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Kerndaten).
2 Der Bundesrat legt die Rahmenbedingungen für die Lieferung der Kerndaten fest.
3 Die Kerndaten werden als Open Data mittels der NADIM zugänglich gemacht.
4 Der Bundesrat kann bei Kerndaten, die nur mit einem zusätzlichen Aufwand zugänglich gemacht werden können, als Entgelt für deren Bezug mittels der NADIM die Lieferung von Mobilitätsdaten vorschreiben.
- **Antrag:** Wir beantragen, dass für Datenlieferanten keine Kostenpflicht vorgesehen wird. Der Dienst soll als Service Public betrieben werden und im Interesse der Allgemeinheit genutzt werden – weswegen ein grosses Interesse an der Dateneinlieferung besteht. Eine Kostenpflicht könnte gegebenenfalls für Bezieher:innen von Daten vorgesehen werden, welche entweder Daten in so grossem Umfang beziehen, dass dies das System übermässig belastet, oder daraus grossen kommerziellen Nutzen ziehen.

Art 9 Abs. 1 Bst. b.

- **Art. 9** Betrieb der MODI
1 Die MODI wird nach den folgenden Grundsätzen betrieben:
[...]
b. alle Nutzerinnen und Nutzer werden gleichbehandelt;
- **Antrag:** Wir plädieren für eine Streichung der Gleichbehandlung. Denn es sollte unseres Erachtens unterschieden werden zwischen einem öffentlichen Interesse bzw. Nutzen für die Allgemeinheit und einem kommerziellen Interesse. Auch sollte eine «Hintertür offen gelassen werden» für den Fall, dass Private – insbesondere grosse Techkonzerne – das System massiv belasten und hohe Gewinne erzielen. Dann sollten Einschränkungen oder über einer bestimmten Intensität der Nutzung eine Kostenpflicht eingeführt werden können.
- **Antrag:** Die internationale Interoperabilität sollte unseres Erachtens in diesem Artikel 9 aufgenommen werden und nicht erst in den Folgeartikel (Art. 13 und 16).

Art. 10

- **Art. 10** Bundesbeiträge für Nutzerinnen und Nutzer
 - 1 Der Bund kann private Nutzerinnen und Nutzer während zwei Jahren nach Inbetriebnahme der MODI finanziell bei der Anbindung ihrer Systeme an die NADIM unterstützen.
 - 2 Er kann diesen Nutzerinnen und Nutzern A-Fonds-perdu-Beiträge im Umfang von maximal 40 Prozent ihrer Kosten dieser Anbindung gewähren. Er berücksichtigt bei der Festlegung der Beiträge die finanzielle Leistungsfähigkeit der Nutzerinnen und Nutzer sowie den Nutzen ihrer Daten.
 - 3 Der Bundesrat regelt das Verfahren der Beitragsgewährung.
- **Antrag:** Wir beantragen, dass alle entschädigt werden sollen, die Aufwand für die Lieferung haben; es soll nicht erneut der öV benachteiligt werden.
- **Antrag zu Abs. 2:** Es sollte nicht einseitig die Leistungsfähigkeit einbezogen werden, sondern auch das öffentliche Interesse.

Art. 12

- **Art. 12** Rechtsform und Handelsregistereintrag
 - 1 Die MDA ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit.
 - 2 Sie ist in ihrer Organisation und Betriebsführung selbstständig und führt eine eigene Rechnung. Sie wird nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt.
 - 3 Sie wird im Handelsregister eingetragen.
 - 4 Sie ist unabhängig und arbeitet nicht gewinnorientiert.
 - 5 Sie hat ihren Sitz in Bern. Der Bundesrat legt die Bezeichnung fest.
- **Antrag:** Die Anstalt sollte Service Public-orientiert – im Interesse von Gesellschaft und Umwelt – und nicht betriebswirtschaftlich orientiert sein.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input checked="" 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
<p>Absender:</p> <p>Sozialdemokratische Partei Schweiz (SP Schweiz) (Claudia Alpiger, claudia.alpiger@spschweiz.ch)</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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 gegen eine Finanzierung durch die datenliefernden Entitäten. Das System soll als Service Public auf Kosten des Bundes aufgebaut und betrieben werden.

Es sollen Vorbehalte eingebaut werden, dass Datenbeziehende, welche durch die Nutzung das System über Gebühr belasten und/oder hohe Gewinne daraus erzielen zur Finanzierung herbeigezogen werden können.

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:

- 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:

- 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:

Wir sind der Meinung, dass der Bund die Infrastruktur zur Datenlieferung voll finanzieren 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:

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:

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:

Wir halten die bedingungslose Gleichbehandlung nicht für zwingend. Der Nutzen für die Allgemeinheit sollte eine Rolle spielen, z.B. bei der Priorisierung. Zu überlegen ist, die Freiwilligkeit von den Grundsätzen zu streichen. Denn jene Daten, die der Gesellschaft Nutzen bringen, sollten verpflichtend zu liefern sein, etwa auch Daten, welche für Umweltmassnahmen oder die Raumplanung nutzbar sind.

- 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:

Siehe Bemerkung zu 14. a.

- 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:

Nein, es braucht unseres Erachtens keine neue Anstalt. Dies sollte z.B. dem Bundesamt für Statistik angesiedelt werden.

Zudem sollte «Service Public» statt «betriebswirtschaftliche Arbeitsweise» vorgeschrieben werden.

- 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 Bemerkung zu 15. a.

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:

- 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:

Lieferant:innen sollten nur dann ausgeschlossen werden, wenn deren Daten für die Allgemeinheit nicht von erheblichem Nutzen ist, andernfalls sollten sie verpflichtet werden, Daten zu liefern – in vorgeschriebener Weise und Qualität.

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:

Der pauschale Verweis auf einen relativ begrenzten Bereich des Datenschutzgesetzes (Art. 33-42) erscheint uns sehr knapp. Wir bitten daher um eine Prüfung, ob dieser Bereich nicht ausgeweitet werden könnte bzw. sollte.

- 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:

Es soll zusätzlich in der Verantwortung der plattformbetreibenden Stelle liegen, zu verhindern, dass Fehlverhalten oder Fehler bei den Lieferanten bei der Auslieferung der Daten zu Verletzungen des Datenschutzes führen können.

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:

Es sollen keine Anreize geschaffen werden, sondern dort, wo öffentliches Interesse besteht eine Verpflichtung geschaffen werden.

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:

Es sollen keine Anreize geschaffen werden, sondern dort, wo öffentliches Interesse besteht eine Verpflichtung geschaffen werden.

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:



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 checked="" 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: TU 193, Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG, Freier Platz 8, 8200 Schaffhausen	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

- 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:

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:

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:

Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input checked="" type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input checked="" type="checkbox"/>	Autres
<p>Expéditeur : GT HABITAT & MOBILITE</p> <p>Conseil Suisse des Aînés / Schweizer Seniorenrat (CSA/SSR)</p>	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Les données et l'échange de données conditionnent tout développement des projets de mobilité. Actuellement, la maîtrise d'utilisation de l'ensemble des données dans le domaine de la mobilité est impossible. Il faut donc qui établir les conditions techniques et organisationnelles permettant de garantir durablement et sans intérêts commerciaux ce flux d'informations de tous les aspects de la mobilité. Nous approuvons la création d'une infrastructure étatique et neutre des données de mobilité.

Nous estimons que l'engagement de la Confédération est indispensable.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Une utilisation rationnelle des données de mobilité s'avère de plus en plus indispensable pour maîtriser croissance et surcharge du trafic et faire face aux nouveaux défis de notre société; au même titre que l'infrastructure routière et ferroviaire, les données sur la mobilité constituent une base de travail d'importance systémique.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Développer un système de mobilité plus efficient doit engager tous les fournisseurs publics et privés de prestations; il permettra de mieux satisfaire l'ensemble des clients des services de transports en Suisse.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : *La création de cette nouvelle infrastructure avec la garantie et protection de la Confédération permettra d'obtenir des résultats souhaités mais aujourd'hui toujours inatteignables. Cet engagement fondamental peut garantir la fiabilité du système et susciter la confiance des prestataires et des clients.*

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Il est absolument urgent d'améliorer, voire de garantir, la sécurité des données en Suisse. Notre Groupe de Travail de Mobilité estime que la sécurité et l'anonymat des données seront des conditions fondamentales pour l'acceptation de ce projet.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous proposons une indication facultative.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques:

Nous considérons que le développement envisagé par cet important projet d'organisation de la mobilité dépend totalement de la sécurité des données. Il est donc primordial que la Suisse adopte des dispositions plus strictes en la matière: il nous paraît indispensable de reconnaître le RGPD européen et de l'enrichir par des mesures complémentaires spécifiques pour notre petit pays très ouvert sur l'international.

Il faut absolument garantir une sécurité optimale des données en Suisse-

HABITAT & MOBILITE	J.Maurice Fournier
Conseil Suisse des Aînés (CSA)	
Berne/Liebefeld, 29.04.2022	
La Co-présidente:	Le Co-président:
Bea Heim	Roland Grunder

Mme la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga
Département fédéral de l'environnement,
de l'énergie, des transports et de la communication DETEC
3003 Bern

Envoi électronique : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 3 mai 2022

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions pour l'invitation à nous prononcer sur le projet mentionné en titre. Veuillez trouver ci-après notre prise de position détaillée.

Remarques introductives

Il convient également de rappeler que le projet mis en consultation fait suite à un premier projet mis en consultation en 2018 ; ce dernier visait à libéraliser la vente des billets de transports publics alors que le projet actuel se concentre essentiellement sur la récolte et la mise à disposition de données, avec pour objectif une mobilité davantage planifiée par l'Etat.

routesuisse regrette que le Conseil fédéral ait décidé de faire marche-arrière par rapport à 2018 et de repartir de zéro avec un second projet actuellement en consultation, qui a été vidé de sa substance par rapport au projet initial. Nous estimons que le développement de la multimodalité répond à un intérêt général et est actuellement bloqué par un monopole.

Notre vision de la multimodalité se fonde sur trois axes : 1) des hubs multimodaux en périphérie atteignables sans embouteillage, 2) des liaisons efficaces entre les hubs et les centres, et 3) des offres combinant tous les modes de transport (« one ticket »). C'est ce concept du billet unique qui doit être rendu possible par le présent projet de loi. Il ne fait en revanche pas sens

de miser une mobilité planifiée par l'Etat, cette vision échouera pour les mêmes raisons que l'économie planifiée (asymétrie d'information, déficit d'innovation, capture des bénéfices, coûts élevés, inefficacité, lourdeur, lenteur, bureaucratie, etc.).

La multimodalité doit être pensée pour répondre aux besoins des pendulaires pendant les pics de trafic ; c'est donc dans les agglomérations que se situe le plus grand potentiel et le plus grand besoin. En outre, cela n'implique pas nécessairement l'utilisation du rail – du moins pas les grandes lignes déjà surchargées aux heures de pointes... il y a de multiples possibilités de développement en combinant la mobilité individuelle, les transports publics urbains et la mobilité douce – ainsi que d'autres services tels que des assurances, des nuits d'hôtels, etc.

Au niveau des infrastructures, des investissements sont nécessaires pour construire des hubs multimodaux, ainsi que pour assurer leur desserte – aussi depuis l'extérieur (ceintures autoroutières, grands axes routiers urbains) que depuis l'intérieur (offres directes de transports publics, itinéraires de mobilité douce). Enfin, pour combiner ces offres et modes de transports de manière simple et permettre un transbordement le plus fluide possible, des standards communs et une infrastructure de données unique nous paraissent indispensables.

Remarques générales

Nous saluons la volonté de créer des standards de données communs à tous les fournisseurs et prestataires ; il s'agit d'un prérequis indiscutable pour créer un marché d'offres multimodales. Pour atteindre les objectifs et agir dans l'intérêt général (rendre la mobilité plus efficace et durable, optimiser l'utilisation des infrastructures existantes), la récolte et la mise à disposition des données ne suffisent pas. En effet, si des offres multimodales ne se sont presque pas développées jusqu'à présent, c'est clairement à cause du blocage émanant d'acteurs en situation de monopole naturel.

Pour que cette plateforme étatique soit justifiée, elle doit donc impérativement apporter une solution au monopole naturel dont profitent les entreprises concessionnaires et subventionnées. C'est sous cette condition uniquement que la plateforme de données doit être confiée à l'Etat, au même titre que les infrastructures routières ou ferroviaires. Or, cette condition n'est atteignable qu'en incluant également la distribution dans la plateforme – comme cela était prévu dans le projet initial de 2018. En particulier, il est central que l'infrastructure de données envisagée ne conduisent pas à une discrimination des acteurs privés, elle doit au contraire garantir la libre-concurrence et le libre-marché.

Dans ce contexte caractérisé par un monopole et un blocage, routesuisse est favorable, sur le principe, à la création d'une plateforme étatique de données pour permettre au marché d'offres de mobilité multimodale de fonctionner. Celle-ci doit cependant impérativement aller plus loin que la définition de standards et la récolte de données ; il faut au minimum garantir un accès non-discriminatoire à la vente de titres de transports subventionnés ou concessionnés. Par ailleurs, la définition des données de mobilité doit être aussi étroite que possible et se limiter aux données indispensables. Les données importantes pour garantir une saine concurrence, en particulier les données appartenant aux fournisseurs de mobilité privés, ne doivent pas être automatiquement intégrées dans une solution étatique et elles ne sont d'ailleurs pas non plus indispensables pour atteindre les objectifs visés.

En revanche, routesuisse s'oppose à la création d'une lourde et coûteuse organisation indépendante pour gérer la plateforme. Il nous semble disproportionné de créer un géant administratif qui pourrait par ailleurs devenir rapidement incontrôlable. C'est pourquoi nous souhaitons que la gestion de la plateforme soit confiée à l'Office fédéral des transports. Au niveau technique, celui-ci devrait attribuer des mandats externes pour créer et lancer cette plateforme. Et pour la garantir la bonne gouvernance, un groupe d'accompagnement intégrant tous les acteurs participant ou souhaitant participer à la plateforme devra être mis sur pieds. Cette solution permettra d'une part de réduire considérablement les coûts grâce à la concurrence et aux connaissances des acteurs privés, tout en gardant le contrôle total sur le développement et l'évolution de la plateforme au sein de l'administration fédérale. Dans un second temps, si ce marché fonctionne correctement et que l'expérience le justifie, nous pourrions envisager la création d'une organisation séparée et auto-financée.

Enfin, nous souhaitons que la plateforme ne se limite pas au transport de personnes en Suisse, d'une part elle doit également pouvoir être mise à disposition de la branche du transport de marchandises dans un développement ultérieur, et d'autre part il nous paraît indispensable de viser une coordination internationale à terme, de sorte à pouvoir intégrer les déplacements et les transports transfrontaliers.

Vu ce qui précède, nous sommes prêts à soutenir ce premier pas dans la bonne direction, à condition que les offres concessionnées et subventionnées figurent obligatoirement dans la plateforme et que la gestion de cette dernière soit confiée à l'Office fédéral des transports.

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS



Olivier Fantino
Directeur

Annexe : Réponses au questionnaire



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input checked="" type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : routesuisse – Fédération routière suisse FRS	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à
monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

routesuisse ne peut pas soutenir l'orientation générale du projet, car celui-ci vise à favoriser une mobilité planifiée par l'Etat contre le libre-choix de l'utilisateur. Pour que nous puissions soutenir la création d'une telle plateforme étatique, celle-ci devrait viser et garantir le libre-accès à la vente de titres de transport concessionnés et subventionnés – comme c'était le cas avec le premier projet mis en consultation en 2018. En particulier, il est central que l'infrastructure de données envisagée ne conduisent pas à une discrimination des acteurs privés, elle doit au contraire garantir la libre-concurrence et le libre-marché.

Sous réserve de cette condition, nous sommes d'avis qu'une infrastructure nationale de données multimodales constitue un monopole naturel – au même titre que le rail ou la route – une intervention de l'Etat est alors nécessaire et justifiée afin de garantir l'accès non-discriminatoire d'une part, et d'autre part pour éviter que les acteurs profitant d'une situation de monopole ne puissent abuser de leur position dominante.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?

(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'infrastructure digitale et les données relatives à la mobilité constituent un monopole naturel à condition qu'elles donnent accès à la vente de titres de transport public en situation de monopole. Si cet accès non-discriminatoire à la vente de billets de transports concessionnés ou subventionnés n'est pas garanti pour des tiers, il ne fait pas sens de créer une telle infrastructure étatique.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

La Confédération, les cantons et les communes ont déjà un accès facilité aux données des entreprises de transport public dont ils sont actionnaires ou propriétaires. Les données sur le trafic routier sont également déjà accessibles en temps réel. Il n'est cependant pas acceptable de se servir d'une plateforme destinée à la création d'offres multimodales pour en réalité récolter des données privées dans le but de créer une mobilité davantage planifiée par l'Etat.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le principe de proportionnalité doit être respecté. La simple mise en réseau des données ne suffit pas à justifier les coûts engendrés et l'effort de récolte des données ; l'accès à la vente des billets de transports doit être rendue possible pour toutes les offres faisant l'objet d'une concession ou d'une subvention fédérale.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Sur le principe, nous sommes favorables à la création d'une infrastructure de données pour développer les offres multimodales. Toutefois, le projet est insuffisant car il ne prévoit pas de faciliter l'accès à la vente de titres de transport pour les offres de mobilité faisant l'objet d'une concession ou d'une subvention fédérale.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous souhaitons que la plateforme puisse évoluer et notamment qu'elle puisse s'adapter aussi aux besoins du transport de marchandises. Toutefois, certains développements pourraient également porter atteinte à la protection de la sphère privée ; il faut donc absolument définir ces éléments dans la loi soumise au Parlement.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :
Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Sur le principe nous sommes d'accord. Il paraît cependant illusoire de penser que cette plateforme va générer des recettes suffisantes pour être auto-financée d'ici 10 ans avec le budget prévu. Dès lors, la plateforme devrait être gérée par l'Office fédéral des transports (via l'attribution de mandats externes) dans un premier temps. Cela permettrait de garantir l'efficacité des coûts, grâce à la concurrence et à l'expérience des mandataires du secteur privé tout en conservant un contrôle direct et étroit sur le développement de cette plateforme.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La récolte des données ne suffit toutefois pas pour générer les gains d'efficacité espérés et la mobilité planifiée par l'Etat n'a aucune chance de fonctionner pour les mêmes raisons que l'économie planifiée n'a jamais fonctionné (asymétrie d'information, déficit d'innovation, coûts élevés, bureaucratie, etc.).

C'est la création de nouvelles offres combinant tous les modes de transports et/ou différents services qui a le potentiel d'optimiser l'utilisation des infrastructures. Dès lors, la vente des titres de transport concessionnés et subventionnés constitue un élément incontournable pour viser l'optimisation souhaitée.

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Un standard minimal et identique à tous est absolument nécessaire pour qu'une telle plateforme fonctionne. La définition des données de mobilité doit être aussi étroite que possible et se limiter aux données indispensables. Les données importantes pour garantir une saine concurrence, en particulier les données appartenant aux fournisseurs de mobilité privés, ne doivent pas être automatiquement intégrées dans une solution étatique et elles ne sont d'ailleurs pas non plus indispensables pour atteindre les objectifs visés.

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les données exigées doivent être définies sur une base technique, et non politique. Par exemple, la plateforme ne doit pas être utilisée pour réclamer des données privées qui ne sont pas techniquement indispensables.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La question se pose pour certaines données privées qui ne font pas l'objet d'une publication ; notamment pour les entreprises du secteur privé qui souhaiteraient mettre à disposition leurs offres sur la plateforme. Dans ce cas, la publication devrait être soumise à l'approbation du propriétaire des données.

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Cette proposition n'est acceptable que pour les données appartenant aux entreprises concessionnaires et subventionnées. Pour les acteurs privés qui ne sont ni subventionnés ni en situation de monopole, toute saisie de leurs données contre leur volonté serait contraire aux droits fondamentaux – notamment la propriété et la liberté économique.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Ce soutien doit être étendu à 10 ans, de sorte à faciliter l'intégration d'un maximum d'acteurs et d'offres – y compris celles qui n'existent pas encore.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Vu les coûts élevés de ces raccordements informatiques et les incertitudes quant à la rentabilité de ces dépenses pour les acteurs souhaitant participer à NADIM, une contribution à fonds perdu semble justifiée.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Ce point doit être clarifié, notamment concernant les autres fournisseurs de données.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les principales exigences sont la neutralité de l'exploitant et l'accès non-discriminatoire aux données ; nous sommes d'accord avec la proposition de confier cela à swisstopo.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous sommes d'accords avec ces principes, mais il faut toutefois préciser quelles sont les tâches de la MODI – en particulier concernant il est nécessaire de définir clairement la vente de billets de transports faisant l'objet d'une concession fédérale ou d'une subvention.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Sur un marché libre, les grandes entreprises subventionnées en situation de monopole n'ont pas suffisamment d'incitation à mettre leurs offres à disposition pour des tiers – sinon elles auraient déjà développé une plateforme ouverte à des tiers aujourd'hui !

Dès lors, l'expérience prouve que la mise à disposition facultative ne suffit pas pour que les acteurs en situation de monopole mettent leurs offres sur le marché. Il faut donc prévoir des obligations pour les offres de mobilité faisant l'objet d'une concession fédérale ou bénéficiant d'une subvention fédérale. Ces dernières doivent être intégrées automatiquement dans la MODI, de même que la plateforme NOVA.

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Cette obligation ne devrait toutefois pas générer une obligation de récolter des données supplémentaires, ni créer de coûts disproportionnés, notamment à charge des communes et des cantons.

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

La création de MODI ne fait aucun sens si les fournisseurs en situation de monopole (concessionnaires) et à charge de la collectivité (subventionnés) ne participent pas pleinement à MODI. Etant donné leur position dominante, la régulation par le marché ne suffit pas à inciter ces acteurs à participer à MODI. Une obligation est donc indispensable. Sans cette obligation, les conditions de neutralité et de non-discrimination ne pourront pas être remplies.

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Cette obligation est disproportionnée pour des acteurs qui ne se trouvent pas en situation de monopole et qui ne sont pas subventionnés, car ils n'ont aucun pouvoir de marché leur permettant de tirer profit de leur position dominante. La régulation par le marché peut donc fonctionner sans une obligation qui porterait gravement atteinte à des principes essentiels du droit suisse, tels que la liberté économique, la propriété privée et la protection de données.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Avant de créer une nouvelle organisation coûteuse et démesurée, il serait judicieux procéder par une adjudication d'un mandat sous la direction de l'OFT. Ainsi, l'administration fédérale profiterait de la concurrence et de l'expérience des prestataires privés pour réduire les coûts – tout en conservant pleinement le contrôle sur le développement de la plateforme. En outre, aussi bien le budget que les tâches et responsabilités nous semblent très théoriques. Il ne fait pas sens de les figer ainsi dans une loi.

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Dans une première phase, il serait judicieux de confier la gestion à l'OFT (via un mandat externe). Ainsi, l'administration fédérale profiterait de la concurrence et de l'expérience des prestataires privés pour réduire les coûts – tout en conservant pleinement le contrôle sur le développement de la plateforme.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

D'une part, permettre la vente d'offres de mobilité multimodales doit être l'objectif principal. D'autre part, cette liste de tâche ne se fonde pas sur une expérience concrète ; elle est donc bien trop incertaine pour être ancrée dans une loi. Il faut d'abord définir des tâches via l'attribution d'un mandat externe afin de pouvoir les adapter aux besoins réels ensuite.

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Sur le principe, ces propositions techniques font sens. Elles peuvent toutefois être exécutées par des mandats externes sous la direction de l'OFT, sans créer immédiatement une nouvelle organisation spécifique.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Sur le principe, ces propositions techniques font sens. Elles peuvent toutefois être exécutées par des mandats externes sous la direction de l'OFT, sans créer immédiatement une nouvelle organisation spécifique.

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :
L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :
Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Les mécanismes du marché sont suffisants pour inciter et attirer les acteurs privés en situation de concurrence. Cependant, une obligation est indispensable pour les offres de transports concessionnées et subventionnées.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

--

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

Nous souhaitons que la plateforme ne se limite pas au transport de personnes en Suisse, d'une part elle doit également pouvoir être mise à disposition de la branche du transport de marchandises dans un développement ultérieur, et d'autre part il nous paraît indispensable de viser une coordination internationale à terme, de sorte à pouvoir intégrer les déplacements et les transports transfrontaliers.

Elektronisch an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 6. Mai 2022

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.
Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP Schweiz lehnt den Entwurf des neuen Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur, womit eine neuen Bundeskompetenz sowie eine neue eigene Bundesstelle geschaffen werden soll, entschieden ab. Die Vorlage widerspiegelt mehr politische und ideologische Gelüste nach staatlich kontrollierte Verkehrs- und Mobilitätslenkung der Bevölkerung, denn systematische oder regulatorische Notwendigkeit. Der angeführte Nutzen für Endbenutzerinnen und Endbenutzer ist dank privater Anbieter, den Transportunternehmen und Verkehrsverbünde der öffentlichen Verkehrsmittel bereits Realität – staatlicher Aktivismus ist somit fehl am Platz.

Aus Sicht der SVP ist das vorliegende neue Bundesgesetz sowie die angestrebte Schaffung einer nationalen, staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur sowie jener einer neuen Bundesstelle weder notwendig noch zielführend. Für die SVP ist es nicht erstaunlich, dass in Folge der massiven Zuwanderung der vergangenen Jahre und des zunehmenden Mobilitätsbedürfnisses der Verkehr stark zugenommen hat und sich ein Ende dieses Wachstums auch in Zukunft nicht abzeichnet. So wird gemäss den Verkehrsperspektiven des UVEK¹ die Verkehrsleistung allein auf der Strasse bis 2040 im motorisierten Individualverkehr um mindestens 18 Prozent und im Güterverkehr um rund 33 Prozent ansteigen (jeweils gegenüber 2010). Gleichzeitig wurde der Ausbau der wichtigsten Verkehrsinfrastruktur der Schweiz – das Nationalstrassennetz – seit Jahren schändlich vernachlässigt, weshalb es zunehmend zu Kapazitätsengpässen und einer wachsenden Zahl an Staustunden kommt, welche wiederum enorme volkswirtschaftliche Kosten verursachen. Siehe hierzu insbesondere auch die Stellungnahme der SVP Schweiz zur «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz» vom 4. Mai 2022. Anstelle dem bedarfsgerechten und längst überfälligen Kapazitätsausbau sämtlicher Verkehrsinfrastrukturen endlich die notwendige Priorität einzuräumen, will das UVEK die Engpässe mit verkehrslenkenden Massnahmen entschärfen. Dies mag als flankierende Massnahmen angezeigt sein, kann den dringend notwendigen Ausbau jedoch nicht ersetzen. Darüber hinaus haben Massnahmen zur effizienten Infrastrukturnutzung in einem demokratischen Staat wie der Schweiz dort ihre Grenzen, wo der Staat beginnt,

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Verkehrsperspektiven 2040, Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz.

seine Bürger bevormundend zu lenken. Genau hierauf scheint es das UVEK und dessen Vorsteherin mit dem vorliegenden Entwurf und der Schaffung der Mobilitätsdateninfrastruktur auf lange Sicht abzusehen.

Keine staatliche Datenkrake mit moralischer Deutungshoheit

Mit der nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur im Rahmen der neuen Bundeskompetenz sollen Daten von der öffentlichen Hand, Transportunternehmen (z. B. SBB), privatwirtschaftlichen Unternehmen (z. B. Google) sowie der Endbenutzerinnen und Endbenutzer systematisch gesammelt und miteinander verknüpft werden. Der Zugriff auf die Mobilitätsdaten soll sämtlichen interessierten Unternehmen, inländischen wie ausländischen, sämtlichen föderalen Stufen und natürlich der Bundesverwaltung offenstehen. Die Vorteile für die Endnutzerinnen und Endnutzer ergibt sich laut Bundesrat aufgrund der erleichterten Beschaffung von Fahrkarten, verlässlichen und verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsdaten. Dabei macht der Bund keinen Hehl daraus, dass er damit insbesondere die Nahverkehrs- und öffentlichen Verkehrsmittel fördern will. Die Vorteile einer neuen Bundeskompetenz, welche es dem Bundesrat erlauben würde, die entsprechenden Stellen und Systeme zu schaffen und zu betreiben, liest sich wie ein Werbeflyer der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz (SP Schweiz). So bewirbt das UVEK die Vorlage und den staatlichen Aktivismus mit Schlagwörtern wie «frei von kommerziellen Interessen» (Erläuternder Bericht S. 2), «unabhängig, verlässlich, offen, nichtdiskriminierend, transparent, nicht gewinnorientiert, von hoher Qualität und technisch flexibel [...]» (Erläuternder Bericht S. 2). Der SVP Schweiz ist schleierhaft, weshalb das UVEK in diesem Bereich ein Marktversagen verortet, erbringt die Privatwirtschaft die angepriesenen Dienstleistungen doch längst. Überdies ist unklar, weshalb das kommerzielle Interesse der Dienstleistungsunternehmen problematisch sein soll, ist die Verwendung doch freiwillig und die Endbenutzerinnen und Endbenutzer werden transparent darüber informiert. Die Verwendung der Daten dürfte hinlänglich bekannt sein. Eine staatliche Intervention würde nicht wie vom Bundesrat behauptet den Wettbewerb und die Innovation stärken, sondern private Akteure verdrängen («Crowding-out-Effekt»), stellen private Unternehmen wie Google doch bereits heute mit ihren Applikationen Verkehrsdaten verkehrsträgerübergreifend und in Echtzeit sowie in Zusammenspiel mit den Endnutzern zur Verfügung. Ebenso können Transportunternehmen und Verkehrsverbünde der öffentlichen Verkehrsmittel verlässliche Daten über Belegung und Preisinformationen zur Verfügung stellen. Mehr noch: Die Applikationen ermöglichen es den Endbenutzern auch, die entsprechende Preisstruktur einzusehen und Ticketkäufe direkt und vollständig digital in den Applikationen abzuwickeln. Eine Entwicklung, welche vor einem Jahrzehnt noch kaum vorstellbar war. Schlüssel dazu bildeten nicht staatlich kontrollierte Datenstrukturen, sondern die zur Verfügungstellung offener Daten durch die Unternehmen und der technologische Fortschritt. Die Aufgabe des Staates besteht aus Sicht der SVP nicht in der Sammlung, Kontrolle, Beeinflussung der Verkehrsdaten oder gar der Bestimmung des Verwendungszweckes ebendieser, sondern vielmehr darin, die Daten über die Verkehrsinfrastruktur an sich in möglichst offener Form und allen zugänglich zur Verfügung zu stellen. Die Verfügbarkeit und die Aggregation von Verkehrsdaten dürfte angesichts der rasch fortschreitenden Digitalisierung und zunehmenden, systemübergreifenden 'Brückenlösungen' weiter zunehmen – getrieben durch die Privatwirtschaft und den Transportunternehmen selbst. Eine staatliche Intervention ist somit nicht angezeigt, son-

dern fehlt am Platz und würde wohl den Weg bereiten, dass der Bund der Bevölkerung und der Wirtschaft bald vorschreibt, wer wann wohin zu gehen hat. Eine solch gefährliche Entwicklung lehnt die SVP entschieden ab.

Effizienzsteigerung als flankierende Massnahme bereits heute möglich

Gegen Massnahmen zur effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, welche die Grenze zur Bevormundung nicht überschreiten und im Rahmen der bereits heute bestehenden gesetzlichen Grundlagen sowie in Verbindung mit einem bedarfsgerechten Kapazitätsausbau erfolgen, hat die SVP nichts einzuwenden. So kann sowohl im Strassen- wie auch im öffentlichen Verkehr bereits mit den bestehenden gesetzlichen Grundlagen in vernünftigem Ausmass die Auslastung zu spezifischen Zeitpunkten beobachtet und erhoben werden, womit bereits zum aktuellen Zeitpunkt Massnahmen ergriffen werden können, um die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur effizienter zu gestalten. Dies kann jedoch angesichts des massiven Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Mobilität lediglich eine Begleitmassnahme darstellen und ersetzt keinesfalls den dringend notwendigen Ausbau der Infrastruktur. Der vorliegende Entwurf geht jedoch aus den bereits dargelegten Gründen entschieden zu weit und ist mit aller Deutlichkeit abzulehnen. Die SVP verortet in diesem Bereich, wie oben dargelegt, keinen derart ausufernden Handlungsbedarf. Aus diesem Grund fordert die SVP Schweiz den Bundesrat auf, auf die Vorlage zu verzichten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat

swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Umwelt, BAFU
3003 Bern

per E-Mail an konsultationen@bern.admin.ch

Zürich, 2. Mai 2022

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Swisscleantech nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Wir unterstützen die Vorlage, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems eine Dateninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann, die einen Informationsfluss zwischen verschiedensten Mobilitätsakteuren ermöglicht. So bieten sich über die Digitalisierung neue und innovative Möglichkeiten, die Dekarbonisierung des Mobilitätssektors voranzutreiben; Die Vorlage kann dazu beitragen, dass die bestehende Infrastruktur und die vorhandenen Transportmittel ressourceneffizienter genutzt werden. Es wird eine verlässliche, nationale Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich aufgebaut, welche die technischen und organisatorischen Voraussetzungen dafür schafft, zuverlässige Informationen zu allen relevanten Aspekten der Mobilität zu sammeln, bereitzustellen und allen involvierten Parteien frei von kommerziellen Interessen zugänglich zu machen.

Damit die vorhandenen Mobilitätsdaten optimal verwendet werden können, erachten wir die nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM), welche die technischen Voraussetzungen schafft, um die Bereitstellung und den Austausch von Daten in der notwendigen Qualität gewährleisten zu können, als sinnvoll. Dies gilt auch in Bezug auf die Einbindung von Verkehrsnetz CH, welches das gesamte Verkehrsnetz der Schweiz einheitlich sowie digital abbilden und als räumliches Referenzsystem dienen soll.

<http://www.swisscleantech.ch/>

swisscleantech ist es jedoch wichtig zu betonen, dass MODIG einen Beitrag leisten soll und muss, klimapolitische Zielsetzungen des Bundes zu unterstützen, was ggf. verstärkt im erläuternden Text und in der Kommunikation über das Gesetz Eingang finden sollte.

Ein Kernanliegen von swisscleantech ist ebenfalls der Datenschutz. Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand von Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Art. 6 Abs. 1 MODIG). Hierbei handelt es sich um die sogenannten Kerndaten. Gemäss Art. 18 MODIG richtet sich weiterhin die Bearbeitung von Personendaten nach den Artikeln 33-43 des Datenschutzgesetzes (DSG; SR 235.1). Wir bitten darum zu prüfen, ob dieser Bereich ausreichend behandelt wurde und sichergestellt wird, dass der Datenschutz genügend gewährleistet wird (siehe Antworten Fragebogen).

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen,



Dr. Christian Zeyer
Geschäftsführer swisscleantech



Dr. Berko Sierau
Mobilität & Klima



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: swisscleantech, Reitergasse 11, 8004 Zürich	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

Daten, welche im öffentlichen Interesse sind, sollen permanent gratis und im Grundsatz als open government data (OGD) zur Verfügung stehen (analog Geo-Daten). Daten, welche darüber hinaus ausgetauscht werden, sollen von Beginn weg kostenpflichtig behandelt 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:

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:

- 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:

- 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:

Die Gleichstellung von öffentlichen und privaten Nutzerinnen und Nutzern ist sicherzustellen.

- 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:

Die Höhe des Beitrags ist für uns schwer abzuschätzen.

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:

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:

- 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:

- 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:

Es ist jedoch sicherzustellen, dass die Daten so gesichert und anonymisiert werden, dass keine Rückschlüsse auf Geschäftsinteressen zugelassen werden.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist jedoch sicherzustellen, dass die Daten so gesichert und anonymisiert werden, dass keine Rückschlüsse auf Geschäftsinteressen zugelassen werden.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist jedoch sicherzustellen, dass die Daten so gesichert und anonymisiert werden, dass keine Rückschlüsse auf Geschäftsinteressen zugelassen werden.

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:

- 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:

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:

- 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:

Die staatliche Betreiberin soll dort - wo es sinnvoll ist und den Nutzen der Plattform offensichtlich erhöht - auch dann Beratungen durchführen und ihre Expertise zur Verfügung stellen dürfen, wenn diese Leistungen privatwirtschaftliche Unternehmen konkurrenzieren.

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:

Der pauschale Verweis auf einen relativ begrenzten Bereich des Datenschutzgesetzes (Art. 33-42) erscheint uns sehr knapp. Wir bitten daher um eine Prüfung, ob dieser Bereich nicht ausgeweitet werden könnte bzw. sollte.

Es bleibt z.B. unklar, ob auch Personendaten der Endkundinnen und -kunden zu den Kerndaten (Art. 6) zählen können. Im Gesetz ist klar festzuhalten, wem ge-

genüber Personen- und Bewegungsdaten in welchen Fällen für wie lange zugänglich gemacht werden dürfen bzw. wann diese zu löschen sind.

- 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:

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:

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:

Bundesamt für Verkehr BAV
Postfach
3003 Bern

Per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Zürich-Flughafen, 3. Mai 2022

Vernehmlassung Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur – Stellungnahme SWISS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zum Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Gerne übermitteln wir Ihnen die nachfolgenden Anliegen und Bemerkungen.

Swiss International Air Lines AG (SWISS) trägt als Airline der Schweiz mit ihrem Flugangebot wesentlich zur volkswirtschaftlich bedeutsamen Anbindung des Landes an die Zentren in Europa und der Welt bei. Insbesondere mit ihren Mittel- und Langstreckenflügen, die kaum substituierbar sind, ist die Fluggesellschaft integraler Teil des öffentlichen Verkehrssystems. SWISS hat ein grosses Interesse an einem hochwertigen, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtverkehrssystem. Mit Blick auf die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe bei allen Verkehrsträgern und auch die Notwendigkeit, mit geeigneten Massnahmen der Herausforderung des Klimawandels zu begegnen, ist SWISS an vernetzten Mobilitätsangeboten interessiert. Wir sehen hier grosses Potential, nicht zuletzt auf den ersten und letzten Meilen von Flugreisen. Aus dieser Perspektive begrüsst SWISS grundsätzlich die Absicht des Bundes, mit dem MODIG die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Allerdings muss der vorliegende Entwurf unseres Erachtens deutlich optimiert werden, ansonsten wird er dem Anspruch nicht gerecht, den gesetzlichen Rahmen für vernetzte Mobilitätsangebote zu schaffen, der die Einführung eines integralen, effizienten und innovationsfreundlichen Verkehrssystems begünstigt.

Im Vordergrund steht für SWISS die Forderung, dass nicht nur Strasse und Schiene, sondern auch der Luftverkehr bereits jetzt in der vorgeschlagenen Mobilitätsdateninfrastruktur integriert wird. Es gibt keinen Grund, die Luftfahrt erst zu einem späteren Zeitpunkt einzubinden. Der Einschluss aller grossen Verkehrsinfrastrukturen ist die Grundlage, um die künftige Mobilität effizienter und klimaschonender zu gestalten. Nur wenn es die Rahmenbedingungen erlauben, auch Flugleistungen mit Angeboten auf Strasse und Schiene zu verknüpfen, sind komplementäre intermodale Mobilitätsangebote, die attraktiv und sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch nachhaltiger sind möglich. Wird der Luftverkehr als Teil des öffentlichen Verkehrssystems vorerst aussen vor gelassen, geht wichtige Zeit verloren. Die frühzeitige Einbindung des Luftverkehrs macht auch mit Blick auf künftige Innovationen Sinn. Bereits heute gibt es erste Projekte für lokale/regionale Mobilitätsangebote mit elektrisch betriebenen Kleinflugzeugen (> 20 Plätze). Gerade in den topografisch herausfordernden Rand- und Gebirgsregionen könnten diese Lösungen dereinst durchaus zu bestehenden Angeboten zum Einsatz kommen.

Dem Staat kommt bei der Schaffung der Mobilitätsdateninfrastruktur vor allem die Rolle als Facilitator zu. Er muss dafür sorgen, dass die Mobilitätsdaten wettbewerbsneutral und diskriminierungsfrei beigesteuert und genutzt werden können. Auch ist eine klare Rollenteilung nötig. Erreicht werden kann das unter anderem damit, dass klar definiert wird, welche Daten zur MODI dazu gehören und welche nicht. Konkret erachtet SWISS eine enge Definition, die einzig Geo- und Betriebsdaten umfasst, als sachgerecht. Der Austausch von Vertriebsdaten muss privaten Plattformen vorbehalten sein, da diese namentlich für private Mobilitätsanbieter wettbewerbsrelevante Informationen darstellen, die

zu schützen sind und nicht Teil der staatlichen Lösung sein sollen. Nach unserer Auslegung des erläuternden Berichts sind diese Daten ferner nicht nötig, um die aufgeführten Zielsetzungen zu erreichen.

Die MODI darf zu keiner Diskriminierung von Verkehrsunternehmen führen und darf entsprechend weder die Wirtschafts- noch die Wettbewerbsfreiheit in irgendeiner Form einschränken. SWISS lehnt die Nutzung der MODI zur Mobilitätslenkung oder für planerische Eingriffe in die Mobilität ab.

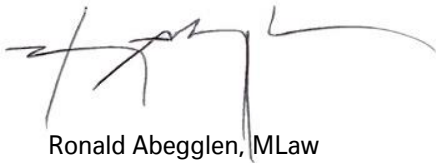
Ein weiterer, wesentlicher Aspekt ist für SWISS die internationale Ebene. Einerseits sollten die MODI und die darauf basierenden Plattformen den grenzüberschreitenden Verkehr umfassen. Andererseits würde es SWISS begrüßen, wenn generell eine internationale Harmonisierung angestrebt würde. Schliesslich sind die heutige Mobilität und die Bedürfnisse der Kund:innen regelmässig international ausgerichtet.

Diese und weitere im Fragebogen ausgeführten Anliegen sollen dazu beitragen, dass Aufwand und Kosten für (private) Mobilitätsanbieter begrenzt werden. Aus unserer Sicht sollte sichergestellt sein, dass nicht einzelne (staatliche) Verkehrsträger, z.B. der Schienenverkehr, auf Kosten der anderen Teile des Gesamtverkehrssystems ausgebaut oder privilegiert werden.

Besten Dank für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen. Da der Entwurf den Luftverkehr bisher nicht berücksichtigt, sind die Ausführungen im Fragebogen eher genereller staats- oder wirtschaftspolitischer Natur.

Freundliche Grüsse

Swiss International Air Lines AG



Ronald Abegglen, MLaw
Public Affairs
Advisor to the CEO

Beilage:

- Fragebogen Vernehmlassung über die Mobilitätsdateninfrastruktur



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 checked="" 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
<p>Absender:</p> <p>Swiss International Air Lines AG Public Affairs P.O.Box ZRHS/V/ABRO 8058 Zürich-Flughafen</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

1) Der Luftverkehr ist neben Strasse und Schiene ebenso Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Kommt nun mit den Daten eine weitere dazu, so soll der Luftverkehr zwingend und umfassend in die Überlegungen zu MODI eingebunden werden. Aus Nutzersicht und der systemischen Perspektive besteht ein grosses Potential für eine bessere Verknüpfung von Luft- und Landverkehr.

2) Die Definition von Mobilitätsdaten muss möglichst eng sein und sollte sich auf Geo- und Betriebsdaten beschränken. Insbesondere Vertriebsdaten sollen privaten Nutzen vorbehalten sein.

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:

Die Infrastruktur soll in erster Linie eine Basisleistung sein für die Angebotsseite des Mobilitätsmarktes und die Akteure, die sich darin bewegen. Auf dieser Basis können die Mobilitätsakteure neue Mehrwerte für die Kund:innen schaffen. Diese Mehrwerte helfen dem gesamten System (erhöhte Effizienz, geringere Umweltbelastung, etc.)

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 kann hier als Facilitator wirken. Entscheidend ist, dass alle Verkehrsunternehmen im gleichen Mass und diskriminierungsfrei teilnehmen können. Auch muss Wettbewerbs- und Wirtschaftsfreiheit gewahrt werden.

SWISS lehnt eine Mobilitätslenkung sowie die Verwendung jeglicher Daten von MODI und NADIM für planerische Eingriffe in die Mobilität ab.

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:

- 1) Es müssen von Anfang an alle Verkehrsträger, namentlich auch der Luftverkehr berücksichtigt und integriert werden. Gerade hier besteht auf der ersten und letzten Meile ein grosses Potential für stärker vernetzte Angebote zugunsten der Flugpassagiere.
- 2) Der Bund sollte sich nicht zu sehr nur auf bestehende Angebote fokussieren, sondern auch die künftige Entwicklung im Auge behalten. Aus unserer Sicht ist ein Kernnutzen von MODI die indirekte Förderung von Innovation.
- 3) Die Teilnahme sollte grundsätzlich freiwillig sein. Jedenfalls darf die Nichtteilnahme nicht ein Nachteil sein. Der Zugang zum Verkehrsnetz CH soll auch ohne Teilnahme an NADIM möglich sein.

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:

Der Aufbau von NADIM ist bereits sehr anspruchsvoll und an sich ein Mehrwert. Allfällige Erweiterungen und neue Anwendungen sind fallweise zu prüfen. Dabei muss aber die Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft berücksichtigt werden.

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:

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:

Diese Frage ist zu bejahen, wenn auch der Luftverkehr einbezogen wird.

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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Anzumerken ist, dass Mobilitätsdaten von staatseigenen Unternehmen, die im Rahmen einer Konzession und im hoheitlichen Auftrag erzeugt werden, nicht das gleiche sind wie die Daten privater Mobilitätsanbieter.

- 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:

- 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:

Im Idealfall wird der Leistungsauftrag für die NADIM ausgeschrieben. Durch den staatlichen Auftrag wäre die gewünschte Neutralität gesichert und man könnte gleichzeitig das Know-How aus der Privatwirtschaft nutzen.

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:

Wir unterstützen die Kernaufgaben (Art. 13), beantragen aber gleichzeitig die Streichung von Art. 14.

- 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:

Die Unterstützung sollte auf Leistungen beschränkt sein, welche die Effizienz und Funktionsfähigkeit der NADIM und die Teilnahme der Akteure fördern.

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:

- 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:

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:

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:

Es wäre wünschenswert, wenn der Bund bei der geplanten Mobilitätsdateninfrastruktur die internationale Harmonisierung anstrebt. Mobilität ist heutzutage, insbesondere aber nicht nur in den grenznahen Regionen, international ausgerichtet.



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

~~Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE~~

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronischer Versand: konsultationen@bav.admin.ch; monika.zosso@bav.admin.ch

Vernier/Genf, 2. Mai 2022

Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Position des TCS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen über 1.5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellung nehmen zu können.

Das in Vernehmlassung geschickte Bundesgesetz soll als rechtliche Grundlage zur Schaffung einer vom Bund geführten Mobilitätsdateninfrastruktur dienen. Diese Dateninfrastruktur soll dazu dienen, Mobilitätsdaten zu standardisieren und Akteure der Mobilität stärker zu vernetzen. Der Bundesrat will damit einen Beitrag an ein effizientes Mobilitätssystem der Schweiz leisten; angestrebt wird ein effizienterer Betrieb und Nutzen von Verkehrsinfrastrukturen, eine gezieltere Planung von öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten und eine bessere Auslastung sowie Ausrichtung an den Bedürfnissen der Bevölkerung.

Grundsätzlich befürwortet der TCS das angestrebte Ziel, Mobilitätsdaten optimal zu nutzen und Mobilitätsangebote einfacher zugunsten der Bevölkerung zu vernetzen. Die Multimodalität wird weiter an Bedeutung gewinnen, was insbesondere auch zu einer Optimierung der Auslastung unserer wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen beitragen wird. Dabei geht es nicht um eine Verdrängung gewisser Mobilitätsformen, sondern vielmehr um die Kombination und bestmögliche Nutzung ihrer Kapazitäten. Neben der Weiterentwicklung der physischen Strassen- und Schieneninfrastruktur kommt der Dateninfrastruktur dabei eine Schlüsselrolle zu.

Vor diesem Hintergrund begrüsst der TCS die Schaffung einer nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität NADIM und damit auch die Stossrichtung des in Vernehmlassung geschickten Gesetzes MODIG, welches als Grundlage für ebendiese Dateninfrastruktur dienen soll. Hingegen hat der TCS verschiedene Vorbehalte in Bezug auf die vorgesehene Umsetzung. Die Kernelemente der Vorbehalte werden nachstehend dargelegt. Für die detaillierten Ausführungen verweisen wir Sie gerne auf den beiliegenden Fragebogen.

Governance

Der Bundesrat betont in seinem Bericht die Wichtigkeit der Neutralität und Nicht-Diskriminierung gegenüber den beteiligten Mobilitätsakteuren. Dieser Anforderung will der Bundesrat mit der gesetzlichen Verankerung verschiedener Grundsätze (vgl. insbesondere Artikel 9) sowie der Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt des Bundes gerecht werden. Letztere könnte als unabhängige, nicht-gewinnorientierte Betreiberin sicherlich genug Distanz zu kommerziellen Interessen und damit Neutralität und Nichtdiskriminierung sicherstellen. Gleichzeitig stellt sich aber die Frage, ob eine solche Anstalt wie im Gesetzesentwurf skizziert nicht zu schwerfällig wäre und im Besonderen eine notwendige Marktnähe ausreichend garantieren könnte. Hier müssten nach Ansicht des TCS noch Optionen und Alternativen geprüft werden.

In diesem Zusammenhang wirft der TCS auch die Frage auf, ob sich die im Gesetzesentwurf und erläuterndem Bericht beschriebene Ausgestaltung sowie Aufgaben von MODI gegenüber ihren Gesamtkosten rechtfertigen lassen: Der erläuternde Bericht geht für den Zeitraum von 2026 - 2035 von jährlich CHF 31 - 38 Millionen aus (inklusive ca. 60 Vollzeitstellen, davon 45 für NADIM). Die Verhältnismässigkeit der Gesamtausgaben zum Leistungsauftrag von MODI sind eingehend zu prüfen.

Freiwilligkeit

Gemäss erläuterndem Bericht des Bundesrates basiert die Nutzung der Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) und Einlieferung von Daten auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Abgesehen von bereits bestehenden gesetzlichen Vorgaben sind keine neuen Verpflichtungen vorgesehen. Der Gesetzesentwurf beinhaltet gewisse Anreize: Die Plattform wird während der ersten 10 Jahre durch den Bund finanziert (Art. 35); Der Bund kann während der ersten zwei Jahre Bundesbeiträge zu maximal 40% der Kosten à-fonds-perdu an private Nutzerinnen und Nutzer leisten (Art. 10).

Für den TCS ist fraglich, ob eine reine Freiwilligkeit für die Teilnahme aller relevanten Mobilitätsakteure ausreichend sein wird. Darüber hinaus erscheint die in Artikel 10 vorgesehene Bereitstellung von Bundesbeträgen sicherlich notwendig, gleichzeitig müsste deren Ausgestaltung, sowohl was die Anspruchsberechtigung als auch die Gesamtumfang der Beiträge betrifft, noch klarer definiert werden.

Kerndaten

Die für die MODI relevanten Daten werden im Gesetzesentwurf in Sachdaten (Geo-, Betriebs-, Vertriebsdaten) und Personendaten kategorisiert. Welche Daten in welchem Umfang von Mobilitätsanbietern mindestens zur Verfügung gestellt werden müssen, sollen von Bundesrat und Mobilitätsdatenanstalt festgelegt werden (Art. 6).

Der TCS begrüsst die Festlegung eines minimalen Bestands an Mobilitätsdaten (Kerndaten). Er weist aber darauf hin, dass eine reine Informationsplattform den Ansprüchen einer modernen, multimodalen Mobilität nicht gerecht wird. Im Interesse der Endkunden ist eine Grundlage anzustreben, die ermöglicht, massgeschneiderte Angebote verschiedener Verkehrsmittel einfach zusammenzustellen und zu kaufen. Für den TCS ist anzustreben, auch den Vertrieb zu ermöglichen, z. B. durch die Anbindung der Vertriebsplattform NOVA der konzessionierten Transportunternehmen.

Übergangslösung SKI+

Wie der erläuternde Bericht ausführt, sollen erste Anwendungen zur Vernetzung von Mobilitätsdaten über bestehende Systeme und Pilotanwendungen entwickelt und erprobt werden (SKI+). Diese Übergangslösung basiert auf der Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz, geführt von der Geschäftsstelle Systemaufgaben Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs (SKI).

Damit die MODI möglichst schnell und wirkungsvoll umgesetzt werden kann, ist die Realisierung von Pilotprojekten für den TCS nachvollziehbar. Jedoch dürfen dabei keine vollendeten Tataschen geschaffen werden, weder auf technischer Ebene noch mit Hinblick auf den Gesetzgebungsprozess. Die Neutralität und Nicht-Diskriminierung aller Mobilitätsakteure ist bereits in der Übergangslösung zu gewährleisten.

Zusammenfassend verfolgt der vorliegende Gesetzesentwurf ein zentrales Ziel, nämlich die Förderung einer effizienteren und bedarfsorientierten Multimodalität. Unbestrittenermassen besteht diesbezüglich ein Bedürfnis. In Bezug auf die jetzt vorgeschlagene Lösung hat der TCS jedoch gewisse Vorbehalte.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz


Peter Goetschi
Zentralpräsident

Beilage: Fragebogen zur Vernehmlassung



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 checked="" type="checkbox"/>	Interessenvertretung
<input type="checkbox"/>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
<input checked="" type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Touring Club Schweiz (TCS)	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Die Stossrichtung der Vorlage stimmt. Ziel ist die Förderung einer modernen multimodalen Mobilität zugunsten der Bevölkerung. Bei der vorgeschlagenen Umsetzung bestehen aber verschiedene Vorbehalte und Fragezeichen.

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:

Jede Information über die Mobilitätssituation trägt dazu bei, das Mobilitätsangebot optimaler zu gestalten.

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:

Inwiefern eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur die öffentliche Hand in ihren Aufgaben im Mobilitätsbereich unterstützen würde, müssen Bund, Kantone und Gemeinden selber einschätzen.

Für den TCS muss das erste Ziel einer Mobilitätsdateninfrastruktur aber eine Vereinfachung für den Endnutzer sein.

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 braucht sicher einen gesetzlichen Aufhänger. Wie genau die Umsetzung dann erfolgt, über Anstalt, Standards oder anderweitig, muss nach Erachten des TCS noch weiter geprüft werden.

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:

Der TCS sieht die Vorteile, wenn der Bund bei der Vereinfachung des Datenaustauschs die Führung übernimmt, vor allem in der Neutralität und Nicht-Diskriminierung aller Mobilitätsakteure (private, öffentliche Hand, konzessionierte).

In Bezug auf die Umsetzung, im Besonderen die Ausgestaltung einer Anstalt, hat der TCS noch gewisse Vorbehalte und stellt auch in den Raum, ob nicht Alternativen 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:

Aufgrund der Komplexität und Dynamik von Mobilitätsdaten, befürwortet der TCS den vorgeschlagenen Handlungsspielraum. Die relevanten Akteure sind dabei zu konsultieren.

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:

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:

Der TCS begrüsst die Stossrichtung, die Vernetzung von Mobilitätsdaten und deren Nutzerinnen und Nutzer zu verbessern. Konkretisierungsbedarf sieht er bei der freiwilligen Teilnahme der Akteure und der Definition der Kerndaten.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob der Datenaustausch an bestimmte Bedingungen geknüpft werden sollte, beispielsweise an die Bereitstellung und Verknüpfung der eigenen Daten der jeweiligen Mobilitätsanbieter.

Die öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) und konzessionierte Mobilitätsanbieter sollten zu einer Teilnahme verpflichtet werden.

Schliesslich ist es für den TCS auch wichtig, dass im Endeffekt nicht nur der Informationsfluss, sondern auch die Buchbarkeit gewährleistet ist. Sollte dies nicht über NADIM sichergestellt werden können, so müsste der Zugriff auf NOVA neu evaluiert werden.

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:

Der TCS begrüsst die Festlegung eines minimalen Bestands an Mobilitätsdaten (Kerndaten). Der TCS weist darauf hin, dass die Kerndaten aus Sicht der Endnutzerinnen und -nutzer möglichst umfassend sein sollten (Geo-, Betriebs- und Vertriebsdaten).

- 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:

Aus Sicht des TCS beinhaltet die Zukunftsfähigkeit, dass das Mobilitätssystem effizient und bedarfsorientiert gestaltet ist. Der TCS spricht sich deshalb für die frühe, institutionalisierte Konsultation der Akteure aus. Marktnähe und Agilität werden dabei zentral 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:

Der TCS befürwortet grundsätzlich das Open-Data Konzept sofern dieses datenschutzkonform ist und keine sensiblen Personendaten beinhaltet.

Es stellt sich aber die Frage, ob der Datenbezug für bestimmte Akteure an Bedingungen geknüpft werden sollte (siehe auch Bemerkungen zu Fragen 8 und 20). Damit ist zu vermeiden, dass Daten von den Akteuren nicht nur bezogen, sondern auch auf der Plattform bereitgestellt und verknüpft 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:

Die in Artikel 10 vorgesehene Bereitstellung von Bundesbeträgen scheint notwendig, gleichzeitig müsste deren Ausgestaltung, sowohl was die Anspruchsberechtigung als auch die Gesamtkosten betrifft, noch klarer definiert werden. Im Besonderen scheint wichtig, dass nur Beträge an Kosten für eine erstmalige Bereitstellung von Schnittstellen ausbezahlt werden und keinerlei strukturelle, langfristige Beiträge.

Zentral bleibt eine Standardisierung der Schnittstelle.

- 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:

Die in Artikel 10 vorgesehene Bereitstellung von Bundesbeträgen scheint notwendig, gleichzeitig müsste deren Ausgestaltung, sowohl was die Anspruchsberechtigung als auch die Gesamtkosten betrifft, noch klarer definiert werden.

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:

Die weiteren Daten zu Verkehrswegen beinhalten gemäss Art. 8 Abs. 2c auch weitere Datenlieferantinnen und -lieferanten. Mit Blick auf die Planungssicherheit und Klarheit ist dieser Punkt zu präzisieren.

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:

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:

Mit den genannten Grundsätzen ist der TCS einverstanden. Die Aufgaben einer MODI sind noch zu präzisieren.

- 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:

Damit die Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes die multimodale Mobilität optimal fördert, muss ihre Datengrundlage möglichst umfassend sein. Gerade für grössere Anbieter (privat und öffentlich) sind die Anreize für eine Teilnahme nicht immer gegeben: Sie verfügen über die nötigen Mittel für eine eigene, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Infrastruktur.

Mit Hinblick auf den gesamtwirtschaftlichen Nutzen erachtet der TCS deshalb eine komplette Freiwilligkeit als nicht ausreichend. Sinnvoll wäre eine Kombination von Anreizen und Pflichten.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob der Datenbezug an bestimmte Bedingungen geknüpft werden sollte, beispielsweise an die Bereitstellung und Verknüpfung der eigenen Daten der jeweiligen Mobilitätsanbieter.

Es stellt sich zudem die Frage, ob die öffentliche Hand sowie staatlich konzessionierte Mobilitätsanbieter zu einer Teilnahme zu verpflichten sind.

- 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:

Siehe Bemerkungen zu Frage 14b

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Siehe Bemerkungen zu Frage 14b

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Mit Hinblick auf den freien Markt ist aus Sicht des TCS eine Lieferpflicht für private Unternehmen nicht realistisch.

Jedoch könnte beispielsweise als zusätzlicher Anreiz die Bedingung eingeführt werden, dass Mobilitätsanbieter nur Daten beziehen können, wenn sie ihre eigenen Daten anbinden.

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:

Welche Organisationsform geschaffen wird ist in Abhängigkeit der zur erfüllenden Aufgaben näher zu prüfen.

- 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:

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:

Der TCS begrüsst die bedürfnisorientierte Beteiligung der Akteure, sowie ihren Einbezug bei der Bestimmung der Anforderungen an die Mobilitätsdaten und Dienste. Dieses Vorgehen fördert einen effizienten und bedarfsgerechten Betrieb.

Das Aufsichtsorgan einer Mobilitätsdatenanstalt (MDA) muss zwingend die Neutralität und Nichtdiskriminierung aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen.

- 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:

Die Standardisierung ist Bedingung für einen erfolgreichen Austausch der Daten und für die Entwicklung innovativer Angebote.

- 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:

Inwieweit diese Aufgabe von der MDA oder von privaten Unternehmen übernommen wird, muss noch näher analysiert werden.

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:

Inwieweit diese Aufgabe von der MDA oder von privaten Unternehmen übernommen wird, muss noch näher analysiert werden.

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:

Der TCS spricht sich eher gegen eine breitgefaste Bearbeitung von Personendaten aus. Eine Ergänzung mit anonymisierten Personendaten könnte grundsätzlich angenommen werden. Hingegen ist von besonders schützenswerten Personendaten, beispielsweise Gesundheitsdaten, abzusehen.

- 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:

Eine klar definierte und zeitlich limitierte finanzielle Unterstützung für die Anbindung der Systeme (vgl. Art. 10) scheint im Besonderen für kleine Unternehmen und Nischenanbieter zielführend und notwendig.

Damit eine Mobilitätsdateninfrastruktur die multimodale Mobilität optimal fördert, muss ihre Datengrundlage möglichst umfassend und die Schnittstellen einheitlich definiert sein. Gerade für grössere Anbieter (privat und öffentlich) sind die Anreize für eine Teilnahme nicht immer gegeben: Sie verfügen über die nötigen Mittel für eine eigene, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Infrastruktur.

Mit Hinblick auf den gesamtwirtschaftlichen Nutzen erachtet der TCS deshalb eine komplette Freiwilligkeit als nicht ausreichend. Sinnvoll wäre eine Kombination von Anreizen und Pflichten (Siehe Bemerkungen Frage 14).

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:

Das Verkehrsnetz CH soll eine gemeinsame, verkehrsträgerübergreifende und räumliche Referenz für Verkehrs- und Mobilitätsdaten schaffen. Aus Sicht des TCS ist eine rein freiwillige Teilnahme nicht ausreichend. Im Sinne einer effizienten und harmonisierten Geodateninfrastruktur, sollten die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) sowie allfällige private Verkehrsnetze zu einer Teilnahme verpflichtet werden.

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:

Ergänzende Fragen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Als Übergangslösung für MODI dient die Plattform SKI+, welche auf der Open-Data-Plattform für den gesamten öffentlichen Verkehr basiert.

Der TCS hält fest, dass mit der Übergangslösung SKI+ keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden dürfen, welche den politischen Prozess vorwegnehmen. Schliesslich müssen bereits bei der Übergangslösung die Grundsätze der Neutralität und Nichtdiskriminierung eingehalten werden.

Par courriel konsultationen@bav.admin.ch et voie postale
Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta SOMMARUGA
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Direction générale
Denis Berdoz
Directeur général

Grand-Lancy, le 27 avril 2022

T. +41 22 308 31 10
F. +41 22 308 31 03
berdoz.denis@tpg.ch

Notre référence : 107/DB/mpb/#691'712

**Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité
(LIDMo) - Consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

La mise en consultation de l'objet susmentionné a retenu toute notre meilleure attention. Vous trouverez nos réponses à votre questionnaire, en annexe du présent courrier.

Nous souhaitons relever ici quelques éléments saillants exprimés dans nos réponses.

Tout d'abord, nous saluons votre volonté de mettre en place une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI) pour une mise en réseau optimale d'offres de mobilité, dans l'optique d'une meilleure adaptation aux besoins des clients finaux. Nous y voyons une opportunité majeure de développement, sur la base du capital numérique qui s'inscrit parfaitement dans notre stratégie. A ce titre, nous sommes disposés à jouer un rôle actif auprès des instances en charge de cette infrastructure.

Dans l'optique de la construction de solutions de mobilité de type MaaS en particulier, nous sommes favorables à une obligation pour les opérateurs privés de fournir des données complètes, toutes typologies de mobilité confondues. S'agissant des opérateurs de droit privé, nous continuons à considérer que l'ouverture des données de mobilité à des sociétés tierces n'ayant pas une offre spécifique de mobilité et une structure de support clients locale ne devrait toutefois pas être encouragée. D'une manière générale, placer sur un même plan les entreprises publiques concessionnaires et des opérateurs de droit privé ne poursuivant qu'un but commercial ne pourrait qu'être préjudiciable à la collectivité. Nous rejoignons dès lors le Canton de Genève lorsqu'il suggère la mise en place d'un règlement d'exécution ad hoc pour la définition des modalités de partage des données avec des acteurs privés soumis à la concurrence.

Enfin, nous partageons l'intérêt du Canton de Genève de voir cette plate-forme d'échange de données étendue à l'international en raison des interactions importantes, s'agissant du Grand Genève, avec la France voisine pour une optimisation des réseaux transfrontaliers de transport. Il nous importe également de pouvoir répondre, en tout temps, aux exigences de la législation en matière de protection des données, à la fois en Suisse mais également au regard du droit européen pour nos clients concernés. De plus, la compatibilité avec des initiatives analogues en Europe devrait être garantie.

En vous remerciant de nous avoir donné l'opportunité de nous exprimer sur ce projet, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.



Denis Berdoz
Directeur général



Marc Defalque
Directeur Marketing, Ventes, Communication

Annexe mentionnée



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : BAV

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input checked="" type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : Transports publics genevois (TPG)	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Oui pour les données de base de type géodonnées, données d'exploitation et éléments des données de distribution (tel que défini au paragraphe 4.1.8.6.1 du rapport explicatif) moyennant le respect des restrictions pour l'utilisation des données personnelles mentionnées au paragraphe 4.1.8.6.3 du rapport explicatif (en particulier « l'accès à ces données personnelles doit être limité aux fournisseurs impliqués dans la réservation ou le paiement spécifique »).

Par ailleurs, il nous semble important d'inclure, dans la démarche, tous types de mobilité tels que notamment, le transport aérien, le transport par câble, le vélo en libre-service (VLS), les trottinettes, le carsharing ...dans l'optique d'une mise en réseau optimale des offres de mobilité.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Se référer toutefois aux restrictions visées au point 1 (protection des données).

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Nous sommes d'accord sur le principe mais la législation en matière de protection des données doit être, en tout temps, respectée. Ceci vaut en particulier pour les entreprises de transport soumises au RGPD (Règlement général sur la protection des données).

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Nous demandons, toutefois, dans cette éventualité, de pouvoir participer à une nouvelle consultation.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Les entreprises concessionnaires de Transport public (TP) devraient être protégées dans la mesure où il s'agit d'entreprises publiques subventionnées. Dès lors, les éventuels déficits futurs devraient être couverts. Leur situation doit, en effet, être distinguée de celles des utilisateurs privés de données à des fins commerciales.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Se référer toutefois aux restrictions visées au point 1 (protection des données).

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Quant aux données pertinentes, la mise à disposition des données techniques et environnementales est nécessaire mais il faudrait des limites strictes aux données personnelles conformément à la nouvelle LPD et au RGPD européen. Se référer aux restrictions visées sous le point 1.

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Le principe de l'égalité de traitement entre les fournisseurs de données doit être garanti. Il est, en outre, nécessaire d'harmoniser les données clés nécessaires par typologie d'opérateurs.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Oui, partiellement. En effet, si la gratuité peut convenir pour un usage modéré, notamment pour les Universités et HES ou par tout citoyen, il nous apparaît nécessaire de définir des seuils à partir desquels l'accessibilité basculerait dans un système de redevances. Il nous semble, en effet, qu'on ne peut pas mettre sur un même plan l'utilisation par des professionnels et commerciaux (ex.multinationales de type Google) et l'usage commun avec une vocation citoyenne de l'open data.

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Il est nécessaire de disposer d'un soutien financier sur plus de 2 ans en raison des délais usuels de développement.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques : Les investissements futurs seront importants et incertains. De ce fait, il ne faut pas plafonner la contribution au risque d'arrêter le subventionnement de ce système. Cependant, il convient de monitorer les investissements et de les planifier. Il ne faut pas limiter les moyens dans l'innovation car la concurrence est forte avec les multinationales (notamment Google).

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Il est important de tenir compte des voies privées, de leurs servitudes et d'y inclure également, par exemple, les voies fluviales (lacs compris) et les voies aériennes.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Nous sommes d'avis que swisstopo ait ce rôle car il est responsable du concept, de la direction et de la coordination dans le cadre de l'exploitation du Réseau des transports suisses.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques : Pour nous, TP ont reste sur une base volontaire et non obligatoire de fournir de la donnée aux autres

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Dans l'objectif de la mise en place de MaaS (Mobility as a Service) par exemple, nous sommes favorables à une obligation de fourniture dans le chef des entreprises privées pour les typologies de mobilité telles que VLS, trottinettes, carsharing....

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous sommes favorables à la mise en place d'un raccordement standardisé au système.

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui pour autant que les règles d'interopérabilité internationales soient respectées.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques : Nous sommes d'avis qu'il faudrait supprimer une partie de la phrase : « ~~et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé~~ ». Il nous apparaît difficile d'être à la fois un organe régulateur et de fournir des prestations commerciales.

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Les deux cas de figure mériteraient d'être distingués. Il serait préférable de créer un échelonnement des sanctions selon la gravité et en tenant compte de la récidive. L'exclusion ne doit être que l'ultima ratio selon le principe de proportionnalité. Le non-respect des dispositions devrait appeler une réponse graduelle sur la base d'une échelle connue et partagée.

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques : Nous nous référons à la nouvelle LPD et ses ordonnances et en particulier, au RGPD précité pour les données relevant de son champ d'application.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :
À tout le moins, le CDM devrait standardiser les conditions générales pour tous les fournisseurs de données pour ne pas avoir des différences en matière de protection des données. Ceci vaut en particulier entre la Suisse et l'Union européenne pour les réseaux transfrontaliers concernés.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :
Nous voyons un avantage majeur à la mise en place d'une telle plate-forme qui est conforme à notre stratégie et nous y mettrons les moyens financiers nécessaires.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous nous référons à notre remarque sous 20. Nous sommes très intéressés par le développement de cette plate-forme.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Oui, pour une meilleure transparence et pour la vérification de l'intégrité de la donnée.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

1. La qualité des données ne doit pas seulement être garantie, elle doit également pouvoir être vérifiée.

2. Les données doivent pouvoir être utilisées dans toutes les régions linguistiques de Suisse.

3. La compatibilité internationale doit être garantie et ce, en particulier avec les pays limitrophes de l'UE pour les réseaux/entreprises concernées.

4. Nous sommes d'avis que les données visées ne devraient pas être ouvertes à des sociétés privées tierces n'ayant pas une offre spécifique de mobilité.



Consultazione

sulla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo)

N. registrazione/dossier: UFT

Questionario

Parere presentato da:

<input type="checkbox"/>	Cantone
<input type="checkbox"/>	Partito
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
<input type="checkbox"/>	Associazione mantello dell'economia
<input type="checkbox"/>	Organizzazione nazionale di categoria
<input type="checkbox"/>	Rappresentanza di gruppi d'interesse
<input checked="" type="checkbox"/>	Impresa di trasporto pubblico
<input type="checkbox"/>	Fornitore di mobilità privato
<input type="checkbox"/>	Sviluppatore e fornitore di soluzioni per i clienti finali (app ecc.)
<input type="checkbox"/>	Ricerca e scienza
<input type="checkbox"/>	Altro
<p>Mittente:</p> <p>Trasporti Pubblici Luganesi SA Via Giovanni Maraini 46 CH-6963 Pregassona - Lugano</p>	

Spedire il questionario compilato, possibilmente in formato Word (.doc o *.docx), all'indirizzo
monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientamento generale

1. Condividete l'orientamento del progetto, cioè la regolamentazione del tema dei dati sulla mobilità – come contributo a un sistema di mobilità efficiente – all'interno di una nuova legge che riguarda tutti i vettori di trasporto e il cui contenuto principale è un'infrastruttura di dati sulla mobilità statale (cfr. art. 1 della legge e n. 1.2.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità come terza infrastruttura di rilevanza sistemica oltre a quella stradale e ferroviaria

2. Crescente importanza dei dati sulla mobilità
Condividete l'opinione secondo cui i dati sulla mobilità (p. es. sulla situazione del traffico e sulle offerte di mobilità esistenti) rivestono un'importanza centrale per il funzionamento dei trasporti e della mobilità e rappresentano quindi una terza infrastruttura per il sistema di mobilità, accanto a quella ferroviaria e stradale (cfr. n. 1.1.4 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Dati sulla mobilità ed ente pubblico

3. Dati sulla mobilità e loro importanza per i compiti di Confederazione, Cantoni e Comuni nel sistema di mobilità
Condividete l'opinione secondo cui un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità gioverebbe a Confederazione, Cantoni, Comuni e città nell'adempimento dei loro compiti attinenti alla mobilità (gestione delle infrastrutture / ordinazione di offerte) (cfr. n. 1.1.5 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

4. Ruolo della Confederazione nel settore dei dati sulla mobilità
Ritenete che la Confederazione debba assumere un ruolo centrale affinché i dati sulla mobilità siano approntati in modo affidabile e non discriminatorio e possano essere interconnessi più facilmente (cfr. n. 4.1.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI)

5. Principio di un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (cfr. art. 1 e 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato che per una migliore utilizzazione di dati sulla mobilità (fornitura, approntamento, scambio, connessione, fruizione) la Confederazione metta a disposizione, con la MODI, un'infrastruttura di base per i dati al fine di gestire e utilizzare con maggiore efficienza le capacità infrastrutturali e le offerte di mobilità esistenti e predisporre offerte per i clienti finali più orientate alle esigenze?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

6. Flessibilità della MODI (cfr. art. 4 della legge e n. 4.1.4 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che considerando gli sviluppi in atto il Consiglio federale possa eventualmente integrare la MODI con elementi supplementari conformi allo scopo, in aggiunta alla NADIM e alla Rete dei trasporti CH?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

7. Finanziamento della MODI (cfr. art. 34 segg. della legge e n. 6 del rapporto esplicativo)

Siete d'accordo che a lungo termine la MODI debba essere finanziata attraverso contributi degli utenti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

NADIM

8. La NADIM come contributo a un sistema di mobilità efficiente (cfr. art. 5 segg. della legge e n. 4.1.8 del rapporto esplicativo)

Ritenete appropriato migliorare l'interconnessione dei dati sulla mobilità e i contatti tra i loro utenti (p. es. fornitori di mobilità, sviluppatori di app, ente pubblico, mondo scientifico) mediante un'infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (NADIM)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

9. Dati essenziali della NADIM (cfr. art. 6 della legge e n. 4.1.8.6 del rapporto esplicativo)

- a. Siete d'accordo che i fornitori di dati debbano approntare un insieme minimo di dati sulla mobilità rilevanti (p. es. ubicazione, disponibilità e tariffe delle offerte di mobilità) se desiderano rendere le loro offerte accessibili attraverso la NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Siete d'accordo che l'insieme di dati essenziali necessario per ogni fornitore di dati per poter rispondere alle sfide future sia determinato dal Consiglio federale e dal gestore della NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- c. Ritenete che in linea di principio i dati essenziali debbano essere resi disponibili come dati aperti (in genere gratuitamente, per un libero riutilizzo) mediante la NADIM?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- d. Siete d'accordo che per i dati essenziali che non è possibile rendere accessibili senza un onere aggiuntivo il Consiglio federale possa prescrivere, quale compensazione per la loro fruizione mediante la NADIM, la reciproca fornitura di dati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

In linea di principio sì, facciamo notare che i costi generati da un possibile adeguamento ai requisiti imposti dalla NADIM sul formato dei dati essenziali potrebbero essere tali da non essere equiparabili alla sola fornitura reciproca degli stessi.

10. Sovvenzionamento del collegamento tecnico alla NADIM (cfr. art. 10 della legge e n. 4.1.8.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che per i primi due anni il Consiglio federale debba sostenere finanziariamente il collegamento alla NADIM (p. es. lo sviluppo di interfacce) di sistemi di fornitura o fruizione di dati appartenenti a privati, tenendo conto della capacità finanziaria dei soggetti interessati e dell'utilità dei loro dati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Ritenete che un contributo a fondo perso d'importo non superiore al 40 per cento dei costi sia giustificato?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Rete dei trasporti CH

11. Contributo a un sistema di mobilità efficiente attraverso la Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Condividete l'opinione secondo cui la Rete dei trasporti CH, creando un sistema di riferimento territoriale per i geodati sull'infrastruttura di trasporto della Svizzera, può contribuire in modo significativo alla rappresentazione, allo scambio semplificato e alla connessione di dati sull'infrastruttura di trasporto e sulla mobilità?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

12. La Rete dei trasporti CH come sistema di riferimento comprendente anche dati privati concernenti la rete dei trasporti (cfr. art. 8 cpv. 2 della legge e n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete corretto che con la Rete dei trasporti CH si ambisca ad avere un sistema di riferimento non solo per i geodati concernenti le vie di comunicazione dell'ente pubblico ma anche per ulteriori dati sulle vie di comunicazione?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

13. Gestione della Rete dei trasporti CH (cfr. art. 8 cpv. 5 della legge)

Ritenete che il Consiglio federale dovrebbe affidare a swisstopo, al termine della creazione della Rete dei trasporti CH, anche il mandato di gestirla, oppure vedete alternative adeguate?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Requisiti applicabili alla MODI

14. Principi / requisiti generali per la gestione della MODI (cfr. art. 9 cpv. 1 e art. 12 cpv. 4 della legge e n. 4.1.5 del rapporto esplicativo):

- a. Concordate con i requisiti generali rispettivamente i principi (apertura, volontarietà, parità di trattamento, assenza di scopi di lucro, qualità, affidabilità, trasparenza, flessibilità) per la gestione della MODI?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Principio della volontarietà: siete d'accordo che i dati siano approntati mediante la MODI su base volontaria e che non debbano essere introdotti obblighi di fornitura aggiuntivi (cfr. n. 4.1.5.1 del rapporto esplicativo)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- c. Diversamente dal principio di volontarietà, sareste favorevoli all'introduzione di nuovi obblighi attinenti alla fornitura di dati sulla mobilità rilevanti per i soggetti seguenti (eventualmente in concomitanza con una revisione della Costituzione federale, necessaria a tal fine)?

Obbligo di fornitura per l'ente pubblico (Confederazione, Cantoni, Comuni)?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Obbligo di fornitura per i fornitori di mobilità titolari di concessione pubblica o sovvenzionati?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Obbligo di fornitura per le imprese private?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni:

Ente dei dati sulla mobilità (EDM)

15. Nuovo ente dei dati sulla mobilità (cfr. art. 12 della legge e n. 4.1.9.2 del rapporto esplicativo)

- a. In considerazione dei principi di cui al numero 4.1.5 del rapporto esplicativo (cfr. domanda n. 14), ritenete appropriata la costituzione di un nuovo istituto federale, l'EDM, segnatamente allo scopo di creare, gestire e sviluppare la NADIM?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- b. Ritenete che una diversa forma organizzativa e giuridica sarebbe più idonea? In tal caso, quale e perché? Come andrebbe finanziata tale organizzazione (cfr. n. 4.1.9.3 del rapporto esplicativo)?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni:

16. Compiti dell'EDM nella gestione della NADIM (cfr. art. 13 della legge e n. 4.1.8.2 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che i compiti elencati all'articolo 13 capoverso 2 della legge siano appropriati? A vostro avviso ci sono ulteriori compiti?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

- b. Standardizzazione nel settore dei dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. b della legge): ritenete opportuno che l'EDM – al fine di garantire l'interoperabilità e con il coinvolgimento degli attori rilevanti – stabilisca i requisiti per i dati sulla mobilità, i metadati e i servizi (p. es. gli standard da utilizzare) e ne verifichi il rispetto?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Riteniamo opportuno quanto proposto. Da considerare che lo standard determinato dall'EDM potrebbe generare degli oneri alle imprese per l'adattamento dei dati ai requisiti richiesti (costi potenzialmente non previsti dalle aziende fornitrici di dati).

- c. Scambio di dati sulla mobilità (cfr. art. 13 cpv. 2 lett. d ed e della legge): ritenete opportuno che l'EDM si occupi di integrare dati e approntare dati e servizi, nonché di fornire assistenza tecnica e specialistica?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

17. Prestazioni commerciali (cfr. art. 15 della legge e n. 4.1.8.4 del rapporto esplicativo)

Il gestore deve poter fornire prestazioni commerciali quali consulenze e perizie che richiedono le sue specifiche competenze, a condizione che non rappresentino una concorrenza per le imprese private?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

A nostro parere il gestore deve potere conferire specifiche consulenze e perizie anche qualora fossero potenzialmente in concorrenza con imprese private.

18. Clausola di esclusione (cfr. art. 17 della legge)

Ritenete che l'EDM dovrebbe avere la possibilità di escludere dall'utilizzazione della NADIM gli utenti di dati che non ottemperano agli obblighi loro imposti, segnatamente alla fornitura di dati, o che impiegano i dati in senso contrario alle disposizioni di legge o in maniera abusiva?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

19. Protezione dei dati (cfr. art. 18 della legge e n. 4.1.8.6.3 del rapporto esplicativo)

- a. Ritenete che le condizioni quadro per il trattamento di dati personali poste dalla legge all'articolo 18 siano adeguate alla protezione dei dati?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

- b. Condividete l'opinione secondo cui è sostanzialmente responsabilità dei fornitori di dati garantire la protezione dei dati personali dei loro clienti finali, ad esempio attraverso la fornitura di dati anonimizzati?

☐ SÌ

☒ NO

Osservazioni:

Domande aggiuntive

20. Incentivi a partecipare alla NADIM

La maggiore visibilità e usabilità e la connessione semplificata dei dati e delle offerte per i fornitori di mobilità e le altre parti interessate rappresentano un incentivo sufficiente per partecipare alla NADIM? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

21. Coordinamento centrale / sovranità decentralizzata per i dati concernenti la rete dei trasporti (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Ritenete che l'approccio del coordinamento centrale con sovranità decentralizzata sui dati sia opportuno in un'ottica di armonizzazione sostenibile dei dati concernenti la rete dei trasporti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

22. Incentivi alla partecipazione alla Rete dei trasporti CH (cfr. n. 4.1.7 del rapporto esplicativo)

Secondo voi, il vantaggio della connessione e della compatibilità dei propri dati concernenti la rete dei trasporti con altri dati è un incentivo sufficiente per i fornitori di dati per partecipare alla Rete dei trasporti CH? In caso negativo, quali ulteriori incentivi andrebbero previsti?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

23. Fruizione dei dati sulla mobilità attraverso l'infrastruttura di dati sulla mobilità

Ritenete che la fonte dei dati debba essere esplicitata quando si utilizzano i dati di cui si fruisce?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Altri temi / osservazioni

24. Altre osservazioni in merito al progetto

Avete altre osservazioni da formulare in merito al progetto?

Osservazioni:

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la commu-
nication DETEC
Par mail à : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, 3 mai 2022

Concerne : Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMmo)

Madame, Monsieur,

Merci de nous donner la possibilité de prendre position sur l'objet mentionné ci-dessus.

transfair soutient sur le principe le projet d'infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI) qui devrait permettre d'améliorer l'utilisation des données en vue d'un système de mobilité efficient.

Nous soutenons le fait que le développement de cette infrastructure nationale de données soit mise à disposition par la Confédération. Il est essentiel la Confédération joue un rôle central pour que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire. Nous estimons qu'une information et une formation suffisantes relatives aux conditions-cadres régissant cette infrastructure sont nécessaires pour l'ensemble des acteurs mis en réseau. Vous trouverez nos remarques dans le questionnaire annexé.

Merci d'avance pour l'attention portée à nos propositions et meilleures salutations.

transfair – Le syndicat



Bruno Zeller
Responsable de branche Transports publics



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input checked="" type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : transfair, Bruno Zeller, responsable de branche Transports publics. bruno.zeller@transfair.ch	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Ces exigences et principes nous semblent essentiels. Les utilisateurs doivent être traités de façon équitable afin que le système puisse exister à long-terme dans des conditions stables. Le principe de réciprocité entre acteurs privés et publics doit être respecté. Le thème de la cybersûreté est également un thème primordial pour une exploitation fiable de la MODI.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :
L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :
Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Selon nous, le projet n'explique pas suffisamment quel mécanisme concret est prévu en cas d'utilisation illicite. Nous comprenons que le CDM dispose de la compétence de décision nécessaire et qu'en cas de recours, la décision reviendrait au Tribunal administratif fédéral. Cependant, le rapport ne détaille pas précisément ce qui est considéré comme « utilisation illicite ».

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'aspect de protection des données nous paraît essentiel. Le projet prévoit que ce sont principalement des données techniques qui sont échangées via la NADIM. Si des données personnelles sont échangées, leur traitement est régi par la loi sur la protection des données. Nous sommes d'avis qu'il est pertinent de mettre une attention particulière sur la protection des données. Le projet prévoit qu'il revient aux fournisseurs de données de s'assurer qu'elle est garantie. Nous saluons le fait que l'exploitant aide et accompagne les fournisseurs de données par un soutien spécialisé/technique dans le processus de fourniture de données, par exemple avec des recommandations, des modèles ou des outils de mise en œuvre. Cela nous paraît indispensable. Nous proposons de rendre cet accompagnement systématique – pas seulement en cas de besoin – et de le renforcer en ajoutant des possibilités de formation pour le processus de fourniture des données. Les fournisseurs de données doivent être suffisamment sensibilisés au thème de la protection des données. Une communication réussie ainsi qu'une coordination judicieuse entre tous les acteurs est de mise.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il est difficile pour nous de juger, mais nous estimons qu'une information et une sensibilisation régulière au sujet de NADIM et de son utilisation à l'ensemble des prestataires existants / potentiels est nécessaire. La visibilité et l'utilisabilité sont des bons arguments, encore faut-il les communiquer clairement à l'ensemble des potentiels prestataires. Nous réitérons ici nos propositions en réponse à la question 19a.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous ne nous prononçons pas sur cette question.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input checked="" type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : Transports publics de la région lausannoise SA	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Si cette orientation est très utile pour le TP régional, elle l'est moins pour l'urbain (moins d'interconnexion). Cette orientation apporte de la transparence sur la topologie du réseau, la vente, les offres et sur la gestion des données personnelles. Cela peut favoriser l'échange de données entre les acteurs publics et privés de la mobilité (aider sur le last mile et la multi modalité).

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Cf. réponse 3 et 4

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Une infrastructure ouverte apporterait le même résultat qu'une infrastructure étatique (centralisation).

L'important est de partager les données mais pas forcément de les centraliser (risques sur les données personnelles). Une meilleure communication des données d'exploitation (surcharge, horaires non tenus) avec le canton et les collectivités permettrait en effet d'améliorer les interfaces.

Une norme étatique pourrait intervenir pour harmoniser le partage des données.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

La Confédération doit jouer un rôle central en terme de gouvernance sur le partage des données, sans que ces données soient centralisées au niveau étatique.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :
Cf_ commentaires sous questions 3 et 4

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :
Cf_ commentaires sous questions 3 et 4, à savoir que la NADIM n'intervienne que sur les règles de mise en réseau (sans l'infrastructure)

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Cf commentaires sous questions 3 et 4, à savoir que la NADIM n'intervienne que sur les règles de mise en réseau (sans l'infrastructure)

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Dans la mesure où l'objectif est de viabiliser la cohérence du partage de données (sans infrastructure centralisée)

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Il convient de respecter la souveraineté des données (notamment en lien avec l'activité des gafam).

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Au stade de la consultation, il est impossible d'identifier les implications techniques et financières de cette affirmation. En conséquence, nous ne pouvons nous prononcer.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Dès lors que nous ne soutenons pas le principe d'une infrastructure centralisée, nous estimons que le seul coût devrait être en lien avec la mise en conformité à la norme régissant le partage des données. Dans un souci d'exhaustivité, nous nous opposons à la limitation du financement par la Confédération à 2 ans (à partir de quelle date ?)

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Au stade de la consultation, il est impossible d'identifier les implications d'une telle contribution. En conséquence, nous ne pouvons nous prononcer.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Cf_ commentaires sous questions 3 et 4, à savoir que la NADIM n'intervienne que sur les règles de mise en réseau (sans l'infrastructure)

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Il est juste qu'on harmonise l'échange de données mais pas dans le cadre d'une infrastructure centralisée.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Cf_ commentaires sous questions 3 et 4

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Demeurant opposés à la mise en place d'une infrastructure centralisée, nous ne pouvons nous prononcer sur cette question.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Demeurant opposés à la mise en place d'une infrastructure centralisée, nous ne pouvons nous prononcer sur cette question.

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Demeurant opposés à la mise en place d'une infrastructure centralisée, nous ne pouvons nous prononcer sur cette question.

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Demeurant opposés à la mise en place d'une infrastructure centralisée, nous ne pouvons nous prononcer sur cette question.

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Demeurant opposés à la mise en place d'une infrastructure centralisée, nous ne pouvons nous prononcer sur cette question.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Comme indiqué précédemment, la mise en place d'une norme de partage, règlementant la gouvernance et l'accessibilité des données (par ex : réglementation et

protection des accès, protection des usages des données, protocole), serait plus adéquate que la mise en place d'une infrastructure, tant financièrement (finance-ment à l'utilisation/accès) qu'en termes de cybersécurité, de souveraineté des en-treprises de transports publics, et de développement durable (stockage unique de la donnée, en lieu et place d'une réplique).

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rap-
port explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appro-
priées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :
Cf. réponse sous question 15a

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'inter-
opérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Dans la mesure où cette proposition va dans le sens de notre préconisation géné-
rale.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-
vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien
spécialisé et technique ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Dans le cadre des compétences de gouvernance du CDM (hors infrastructure)

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Demeurant opposés à la mise en place d'une infrastructure centralisée, nous ne pouvons nous prononcer sur cette question.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Il est difficile de comprendre les apports de NADIM, raison pour laquelle son adhésion est limitée. L'incitation viendrait sans doute d'une communication plus adéquate sur les avantages à participer à la NADIM.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Conforme à nos remarques

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Au stade de la consultation, et sans analyse approfondie, il ne nous est pas possible de nous prononcer.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous proposons une solution d'accès sans mise en place d'une infrastructure centralisée ;
dans ce cadre, la source est de facto identifiée.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

-

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département
Conseillère fédérale
Palais fédéral
Berne

Courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 2 mai 2022

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité : consultation.

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

1. Considérations générales

Face à la croissance continue du trafic, il est judicieux d'exploiter et d'utiliser les infrastructures de transport et les moyens de transport de manière plus efficiente. Un flux d'informations performant entre les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport, les fournisseurs privés de prestations de mobilité et les clients est essentiel pour un système de mobilité plus efficient. Il manque actuellement une infrastructure nationale neutre de données dans le domaine de la mobilité.

Une infrastructure nationale de données sur la mobilité (MODI) devrait permettre d'améliorer l'utilisation des données (fourniture, mise à disposition, échange, liaison, acquisition) en vue d'un système de mobilité efficient. Il est important que la MODI soit constituée des éléments clés que sont l'infrastructure nationale destinée à mettre en réseau les utilisateurs de données sur la mobilité (NADIM) et le Réseau des transports CH. Il importe aussi qu'elle soit conçue en fonction des besoins des utilisateurs et puisse être développée et complétée au fur et à mesure.

Le développement d'une infrastructure de données par les pouvoirs publics réduit le risque que différents fournisseurs de mobilité développent en parallèle différentes infrastructures de données, en utilisant éventuellement des normes différentes. Cela entraînerait une perte d'efficacité. Si l'État n'agit pas à cet égard, des entreprises ou des plates-formes individuelles risquent d'acquérir une forte puissance commerciale. En particulier, une plate-forme d'intermédiaires en mobilité qui, en raison de ses possibilités d'utilisation exclusive des données, agirait en tant que monopole, aurait une influence importante sur le système de transports. Nous considérons qu'il y a donc aussi un fort intérêt de

service public dans cette problématique. Il revient donc aux pouvoirs publics à notre avis de développer cette nouvelle infrastructure.

On peut aussi attendre du développement d'une mobilité multimodale qu'elle favorise l'économie circulaire basée sur le partage ou la location de services et contribue ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre. De nouveaux emplois pourront aussi être créés. Mais il y a aussi le risque qu'une offre multimodale intégrée favorise encore plus les déplacements et, partant, annihile les gains espérés sur le plan écologique et du climat. Malgré ce risque, les éléments positifs d'un tel projet l'emportent. C'est pourquoi, Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, apporte un soutien de principe à ce projet. Nous souhaitons néanmoins que ce projet soit complété en intégrant, d'une part, une réflexion sur la nécessité de mesures pour réduire la mobilité motorisée d'origine fossile et, d'autre part, sur le perfectionnement professionnel du personnel des transports en matière de numérisation et la réduction d'obstacles pour certains usagers à utiliser les offres de transport numériques. (voir notre réponse à la question 1 du questionnaire en annexe).

Pour plus de détails sur notre réponse, nous avons répondu à la plupart des questions figurant dans le questionnaire. N'étant pas une organisation suffisamment spécialisée sur cette thématique, nous avons renoncé à répondre quelques questions qui revêtent un caractère plutôt de nature technique.

En vous remerciant de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier politique écologique

Annexe : questionnaire rempli



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input checked="" type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
Expéditeur : Travail.Suisse, Denis Torche, responsable du dossier politique environnementale, e-mail : torche@travailsuisse.ch	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

En raison de l'espace limité en Suisse, il n'est plus guère possible de construire de nouvelles routes et voies ferrées. C'est pourquoi à l'avenir, l'utilisation optimale et régulière des infrastructures et des moyens de transport disponibles sera de plus en plus importante. Toutefois, nous nous demandons si les projections faites par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) ont été actualisées, suite à la pandémie de coronavirus et l'essor du télétravail. Il manque encore selon nous à l'orientation générale du projet une réflexion sur les mesures qui pourraient être prises ou encouragées pour réduire la mobilité motorisée fossile ou la rendre encore plus douce. Second point, avec la numérisation et l'interconnexion des offres de transports, une partie de la population (personnes handicapées, âgées, peu formées, étrangères etc.) pourrait éprouver de la peine à utiliser de manière optimale les différentes offres de transport à disposition. Le personnel des transports privés et publics doit aussi pouvoir approfondir les compétences numériques. C'est pourquoi, il faut inscrire dans ce rapport aussi un chapitre consacré à ces deux aspects et prévoir des mesures correspondantes dans la loi.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il est toutefois important que ces données soient utilisées en prenant en considération les besoins des différents acteurs. Il faut éviter dans la mesure du possible des offres parallèles. Un très grand besoin de coordination et de discussion entre les acteurs privés et publics nous paraît indispensable.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Compte tenu de l'importance systémique des données sur la mobilité, il convient d'accorder une attention particulière à la cybersécurité. Les données sur la mobilité constituent une infrastructure critique pour laquelle il convient de prendre des mesures de protection appropriées.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le développement d'une infrastructure de données par les pouvoirs publics réduit le risque que différents fournisseurs de mobilité développent en parallèle différentes infrastructures de données, en utilisant éventuellement des normes différentes. Cela entraînerait une perte d'efficacité. Si l'État n'agit pas à cet égard, des entreprises ou des plateformes individuelles risquent d'acquérir une forte puissance commerciale. En particulier, une plate-forme d'intermédiaires en mobilité qui, en raison de ses possibilités d'utilisation exclusive des données, agirait en tant que monopole aurait une influence importante sur le système de transports. Nous considérons que cette nouvelle infrastructure multimodale doit fonctionner selon le principe du service public.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Ne peut se prononcer en l'état

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
ne se prononce pas

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
ne se prononce pas

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

ne se prononce pas

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

ne se prononce pas

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Ces exigences et principes nous semblent essentiels. Les utilisateurs doivent être traités de façon équitable afin que le système puisse exister à long-terme dans des conditions stables. Il est indispensable que l'exploitation de la MODI se fasse de manière non-discriminatoire et que les acteurs soient traités sur un pied d'égalité. Le thème de la cybersûreté est également un thème primordial pour une exploitation fiable de la MODI.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Nous sommes contre une forme d'organisation de droit privé. Les explications du rapport explicatif sont convaincantes à ce sujet.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
ne se prononce pas.

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

le projet n'explique pas suffisamment quel mécanisme concret est prévu en cas d'utilisation illicite. Nous comprenons que le CDM dispose de la compétence de décision nécessaire et qu'en cas de recours, la décision reviendrait au Tribunal administratif fédéral. Cependant, le rapport ne détaille pas précisément ce qui est considéré comme « utilisation illicite »

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

L'aspect de protection des données nous paraît essentiel. Le projet prévoit que ce sont principalement des données techniques qui sont échangées via la NADIM. Si des données personnelles sont échangées, leur traitement est régi par la loi sur la protection des données. Nous sommes d'avis qu'il est pertinent de mettre une attention particulière sur la protection des données. Le projet prévoit qu'il revient aux fournisseurs de données de s'assurer qu'elle est garantie. Nous saluons le fait que l'exploitant aide et accompagne les fournisseurs de données par un soutien spécialisé/technique dans le processus de fourniture de données, par exemple avec des recommandations, des modèles ou des outils de mise en œuvre. Cet accompagnement doit être systématique – pas seulement en cas de besoin – et de le renforcer en ajoutant des possibilités de formation pour le processus de fourniture des données. Les fournisseurs de données doivent être suffisamment sensibilisés au thème de la protection des données. Une communication réussie ainsi qu'une coordination judicieuse entre tous les acteurs est de mise.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

pas assez expert pour juger.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Il est difficile pour nous de juger, mais nous estimons qu'une information et une sensibilisation régulière au sujet de NADIM et de son utilisation à l'ensemble des prestataires existants / potentiels est nécessaire. La visibilité et l'utilisabilité sont des bons arguments, encore faut-il les communiquer clairement.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI ☐ NON

Remarques :
ne sait pas

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :



Consultation

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Référence : OFT

Questionnaire :

Prise de position transmise par :

<input type="checkbox"/>	Canton
<input type="checkbox"/>	Partis politiques
<input type="checkbox"/>	Association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne
<input type="checkbox"/>	Association faîtière de l'économie
<input type="checkbox"/>	Organisation de la branche œuvrant au niveau national
<input type="checkbox"/>	Groupe d'intérêt
<input type="checkbox"/>	Entreprises de transport public
<input type="checkbox"/>	Fournisseurs de mobilité privés
<input type="checkbox"/>	Développeurs et exploitants de solutions numériques pour clients (applications etc.)
<input type="checkbox"/>	Recherche et sciences
<input type="checkbox"/>	Autres
<p>Expéditeur :</p> <p>TRAVYS SA</p> <p>Quai de la Thièle 387</p> <p>1401 Yverdon-les-Bains</p> <p>Contact : d.reymond@travys.ch</p>	

Veuillez renvoyer le questionnaire rempli si possible au format Word (.doc ou *.docx) à monika.zosso@bav.admin.ch*

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'orientation générale et les objectifs de la loi vont dans le sens d'une utilisation efficiente des infrastructures de mobilité qui doit être soutenue. Le principal enjeu tiendra toutefois à l'acceptabilité d'une telle solution, notamment par les acteurs privés qui devront y trouver un bénéfice.

De fait, ceci pose la question plus globale de la vision à moyen-long terme de la répartition de la mobilité en Suisse. Il semble par conséquent nécessaire de lier ce projet de loi à un questionnement plus profond sur l'évolution de la mobilité.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?

(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le partage d'informations ne peut que simplifier le bon fonctionnement des transports et de la mobilité. Dans un contexte de mobilité en évolution rapide et en phase d'accélération (véhicules autonomes, trottinettes et vélos électriques performants, transports partagés, ...) la pertinence d'une infrastructure comparable à la route ou au rail pose des questions (complexité, inertie, poids, ...). Ce d'autant plus quand la mobilité passe progressivement en mains privées et que la maîtrise de la donnée représente de plus en plus un avantage concurrentiel.

Il convient donc de soutenir cette infrastructure tout en portant une attention extrême sur sa bonne réalisation.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La création d'un référentiel partagé ne peut être que de nature à faciliter le travail de la confédération, des cantons ou des communes. La question reste ouverte de savoir si l'ef-

fort demandé pour alimenter une telle infrastructure est-il justifié au regard du gain apporté, respectivement si une conduite étatique est compatible avec la rapidité et la souplesse demandées par les clients et les acteurs privés.
S'il s'agit vraisemblablement d'un bénéfice additionnel, la mission centrale de la NADIM doit rester celle de faciliter l'accès à la multimodalité aux utilisateurs finaux grâce à un travail simplifié pour les intégrateurs de solutions.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

☒ OUI. mais

☐ NON

Remarques :

La première étape en cours (intégration des données des opérateurs des transports publics) a été/est un processus lourd, coûteux et d'une efficacité suboptimale.

Les entreprises de transports publics, financées avec de l'argent public, ont joué le jeu.

Nous avons de grands doutes que les acteurs de la mobilité privée acceptent d'investir des montants importants dont les retombées directes, en termes financiers seront difficilement estimables. Ils sont cependant bien content de siphonner gratuitement les données TP déjà disponibles

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficiente et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

☒ OUI, mais ☐ NON

Remarques :

Il existe vraisemblablement un risque significatif de non-acceptation d'une telle solution dû à :

- L'augmentation rapide d'une mobilité en mains privées et avec, par conséquent, des enjeux fort de réactivité afin de rester concurrentiels
- Les lenteurs nécessaires à la mise en place d'une infrastructure étatique centralisée (définition concertée des besoins et des solutions, développement, implémentation centrale, implémentation chez les partenaires de mobilité, tests, ajustements, ...)

Une solution alternative étant de définir des standards d'échange de donnée (format, métadonnées, ...) tout en laissant la responsabilité de l'implémentation technique aux parties prenantes intéressées. Il s'agirait ainsi de permettre la consolidation simplifiée des données de l'OpenData (transport public) avec des données privées. Une incitation financière resterait vraisemblablement nécessaire afin d'encourager l'implémentation d'une telle norme.

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Tant qu'il est évident que les solutions mises en œuvre répondent à un besoin et favorisent globalement la multimodalité, le Conseil Fédéral doit pouvoir étendre le périmètre de fonctionnement.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

☒ OUI ☒ NON

Remarques :

Le principal enjeu doit rester de convaincre de la valeur ajoutée d'un tel service afin que les acteurs privés trouvent un intérêt à la consommation et à la fourniture des données. Il s'agit ainsi d'aborder la création de la NADIM avec une démarche entrepreneuriale à même de convaincre quant à sa plus-value, notamment si le service est payant. Ceci en gardant à l'esprit qu'il le sera de facto puisque les parties prenantes devront investir pour s'y connecter.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficient (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

☒ OUI, mais ☐ NON

Remarques :

Le succès de solutions comme google maps tient notamment à la capacité à proposer une vision agrégée des informations combinées de géographie et de mobilité. Il est par conséquent évident que l'accès à l'information facilite l'accès à la mobilité multimodale. Toutefois, un frein important à l'utilisation massive de ces solutions tient à la complexité et aux coûts pour souscrire et accéder à tous ces services. En adressant des problématiques relatives à la disponibilité, aux horaires ou à la charge à bord la NADIM simplifie l'accès sans toutefois répondre à la principale difficulté.

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

☒ OUI, mais ☐ NON

Remarques :

Comment s'assurer :

Que les informations pertinentes minimales soient disponibles et de qualité ?

Que ceux qui ne fournissent pas ces informations, ne peuvent pas utiliser celles de ceux qui les fournissent ?

- b. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Les fournisseurs de données doivent également avoir voix au chapitre, d'une manière ou d'une autre. Notamment si on veut assurer une bonne qualité des données des opérateurs privés. Il faudra trouver le bon équilibre entre consultation(s) et réactivité. Il faut donc être attentif à clarifier dès le départ le processus de décision afin de prendre rapidement les meilleures décisions.

- c. Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant que *open data* (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Même s'il s'agit vraisemblablement de la meilleure façon de partager la donnée, il convient toutefois de laisser la possibilité aux utilisateurs d'être indépendants

dans l'exploitation afin de ne pas créer de single point of failure qui seraient inacceptables (OpenData down = plus de mobilité partagée). Les données de qualité ont une valeur ce que les GAFAM et autres savent depuis longtemps.

- d. Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Cette question revient à celle abordée précédemment d'un ratio coût/bénéfice d'une telle plateforme devant permettre de convaincre les acteurs du domaine privé

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a. Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il s'agit vraisemblablement de la seule façon de convaincre les partenaires de toute taille, y compris dans le domaine du transport public.

- b. Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le ratio devrait être différent selon les domaines et le type de partenaires. Ainsi les investissements demandés au transport public devraient être couverts intégralement afin de ne pas reporter une part de la charge des exigences fédérales sur des régions/communes parfois très petites et donc avec moins de marge de manœuvre financière.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Ne sait pas, un grand doute les opérateurs de mobilité privé aient envie de telles contraintes.

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Un grand doute sur la volonté pour les autres voies de transport...

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

☐ OUI ☐ NON

Remarques :

Pas d'avis sur ce point.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Définir le caractère facultatif pour qui.

- b. Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Ceux qui ne fournissent pas ne peuvent pas utiliser les données, ou alors elles doivent être payantes.

- c. Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Il s'agit de montrer l'exemple afin de convaincre les acteurs privés.

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

☒ OUI, mais ☐ NON

Remarques :

Oui mais l'utilisation de ces données doit être payantes pour ceux qui fournissent pas de données de mobilité mais les utilisent.

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Cette question est particulièrement sensible car il s'agit indirectement d'orienter la place réservée aux acteurs privés et publics dans le mix de mobilité à l'avenir. Contraindre équivaut à décourager les initiatives privées en Suisse avec le risque de voir un développement plus lent de nouvelles offres. A régler par un système de mise à disposition payante de données pour ceux qui ne jouent pas le jeu de la fourniture de données de bonne qualité.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a. Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

☒ OUI, mais ☐ NON

Remarques :

La délégation de responsabilités à des entreprises de transport par l'OFT, notamment aux CFF, génère une certaine méfiance et peut mener à des conflits d'intérêt (Exigences de CUS/QMS VS exigences de l'application mobile). Ceci serait d'autant plus marqué avec l'échanges de données commerciales. Il paraît donc nécessaire de créer une structure indépendante afin de garantir une objectivité de nature à rassurer les acteurs impliqués, avec quand même un gros doute sur la réactivité d'un établissement de la Confédération pour répondre aux besoins du marché.

- b. Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Une structure privée et ouverte sous contrôle étatique paraît plus adéquate.

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a. Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ? Voyez-vous d'autres tâches ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Voir point suivant

- b. Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le double mission de définir les exigences et d'exploiter l'interface crée une situation de « juge et parti » comparable à celle de l'alimentation du système CUS. Si cette organisation permet d'être plus réactifs, elle peut également créer un manque de transparence quant aux rôles et responsabilités des parties prenantes. Il pourrait ainsi être intéressant de séparer la définition des interfaces/données/métadonnées de l'exploitation de la plateforme.

- c. Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

A partir du moment où le CDM a la responsabilité d'exploiter, il est légitime pour aider les parties prenantes à s'intégrer à la NADIM.

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Pour être crédible dans sa fonction et générer la confiance nécessaire à sa mission, le CDM doit être indépendant. La recherche de revenus marginaux semble de nature à diminuer la lisibilité de son positionnement.

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La valeur ajoutée par la NADIM doit inciter les parties prenantes à vouloir conserver leur accès. Il semble donc approprié de pouvoir couper les accès à un partenaire ne respectant pas ses obligations. Toutefois, les modalités d'exclusion doivent être clairement définies et connues de tous.

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a. Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Le CDM doit se porter garant du respect du cadre légal et de ses évolutions ainsi que de l'application des bonnes pratiques en termes de cybersécurité.

- b. Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La NADIM doit concentrer ses efforts sur le partage des informations globales permettant d'organiser la multimodalité dans les meilleures conditions. Ainsi, par exemple, les données de charges à bord ou d'utilisation doivent être anonymisées par ceux qui les génèrent et donc avant transmission à d'autres systèmes

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'adéquation entre les besoins et les solutions lors de la phase d'implémentation validera, ou non, la pertinence de la démarche. Si la volonté est louable, c'est la façon dont la solution sera construite qui donnera, ou non, du poids grâce à une visibilité et une utilisabilité accrue.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Comme indiqué à la question 16.b il est important de séparer les responsabilités (législatif VS exécutif). Pour que la NADIM atteigne ses objectifs, il semble nécessaire de donner l'occasion à tous les acteurs de la mobilité d'être consultés.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :
Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

☐ OUI

☐ NON

Remarques :

Pas d'avis sur ce point.

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :
Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'identification du fournisseur initial est de nature à créer de la confiance et de la transparence nécessaires.

Autres thèmes/remarques :

24. Autres remarques concernant le projet :
Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Remarques :

Eidgenössisches Departement für Umwelt
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
per E-Mail:
monika.zosso@bav.admin.ch

Stellungnahme der Umweltfreisinnigen zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Entwurf des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur MODIG Stellung nehmen zu können. Unsere Vernehmlassungsantwort betrifft einige grundsätzliche Aspekte und ausgewählte Artikel des Gesetzes.

Grundsätzliches

Die Umweltfreisinnigen St. Gallen (UFS) stellen sich hinter das vorgesehene Gesetz. Es nimmt ein Anliegen auf, das angesichts der zunehmenden Digitalisierung auch in anderen Bereichen schon vorgebracht worden ist, nämlich dass die öffentliche Hand die von ihnen erhobenen Daten grundsätzlich der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen haben. Der bekannteste Fall der jüngeren Vergangenheit, wo der Zugang zu den Daten schmerzlich vermisst worden ist und wird, war (und ist) die Covid-19-Pandemie.

Bei der Mobilität handelt es sich um einen Bereich, der weitgehend zur Grundversorgung gehört. Das sollte auch für die Daten zur Mobilität gelten. Insofern stellt sich die Frage, warum nur die Mobilitätsdaten und nicht auch andere Daten aus dem Wirkungsbereich der staatlichen Ebenen öffentlich zugänglich sein sollen.

Zu einzelnen Fragen des Fragebogens:

1. Sind Sie mit der Stossrichtung einverstanden?

☒ Ja ☐ Nein

2. Wachsende Bedeutung von Mobilitätsdaten

☒ Ja ☐ Nein

3. Bedeutung der Mobilitätsdaten für die Aufgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden

☒ Ja ☐ Nein

Bemerkungen:

Wie im Bericht erwähnt, verspricht der freie Zugang zu Mobilitätsdaten neue Lösungen zum Mobilitätsmanagement. Davon können alle Verkehrsträger profitieren. Das nahtlose Verknüpfen verschiedener Mobilitätsformen und -träger wird massgeblich vereinfacht.

4. Rolle des Bundes

☒ Ja ☐ Nein

5. Grundsatz einer nationalen Dateninfrastruktur

☒ Ja ☐ Nein

6. Flexibilität der MODI

☒ Ja ☐ Nein

Bemerkungen:

Eine solche Flexibilität ist sogar zwingend notwendig, weil die Digitalisierung laufend neue Anforderungen stellt und neue Lösungsmöglichkeiten bietet.

7. Finanzierung der MODI

☐ Ja ☐ Nein

Bemerkungen:

Ob eine vollständige Finanzierung über Nutzerbeiträge möglich sein wird, lässt sich zur Zeit noch nicht abschätzen. Anzustreben ist es, aber es soll kein Killerkriterium sein. Wie einleitend unter Grundsätzliches erwähnt, gehört die Zurverfügungstellung von Daten im Bereich der Grundversorgung unserer Ansicht nach zu den Aufgaben der öffentlichen Hand.

8. NADIM als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem

☒ Ja ☐ Nein

9. Kenndaten der NADIM

☒ Ja ☐ Nein

Bemerkungen:

Es ist für uns selbstverständlich, dass der Bund, wenn er eine Datenvernetzungsinfrastruktur aufbaut, für die Integrität und die Standardisierung der Daten zuständig ist und dafür die Rahmenbedingungen festlegt. Diese Daten sollen kostenlos als Open Data verfügbar sein.

Wenn einzelne Nutzer weitergehende Daten wünschen und diese nicht über andere Quellen erhältlich sind, sollen sie dafür zahlen oder den Bund in anderer Form (z.B. über die Rückführung der damit ermöglichten Auswertungen) entschädigen müssen.

10. Subventionierung des technischen Anschlusses an die NADIM

☐ Ja ☐ Nein

Bemerkungen:

Wenn der Bund eine Datenvernetzungsinfrastruktur aufbaut und unterhält, ist er daran interessiert, die benötigten Daten zur Verfügung gestellt zu erhalten. Insofern ist für uns nicht ersichtlich, warum die dafür benötigte Anbindung nicht generell kostenlos sein soll. Wir sehen deshalb keinen Grund, die Subventionierung auf die ersten zwei Jahre zu beschränken. Entsprechend ist für uns klar, dass die Kosten für die Infrastruktur à fonds perdu durch den Bund zu tragen sind.

11. – 13. Verkehrsnetz CH

keine Stellungnahme

14. Grundsätze der MODI

✓ Ja ☐ Nein

15. Mobilitätsdatenanstalt

☐ Ja ☐ Nein

Bemerkungen:

Wie eingangs erwähnt, sind wir der Meinung, dass durch die staatlichen Ebenen erhobene Daten grundsätzlich der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen sind. Dies gilt nicht nur für Daten im Mobilitätsbereich, sondern auch anderswo. Aus unserer Sicht könnte das Bundesamt für Statistik diese Aufgabe übernehmen.

16. – 24. Übrige Fragen

keine Stellungnahme

Wir bitten Sie, unsere Überlegungen in die definitive Ausgestaltung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur einfließen zu lassen.

Freundliche Grüsse



Umweltfreisinnige St.Gallen

Raphael Lüchinger, Präsident



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 checked="" 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
<p>Absender:</p> <p>Verkehrsbetriebe Luzern AG Tribtschenstrasse 65, Postfach 6002 Luzern</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Wir begrüßen eine nationale technische Dateninfrastruktur. Mit MODIG wird erreicht, dass Themen der multimodalen Mobilität nicht im Personenbeförderungsgesetz, sondern in einem eigenen Gesetz für alle Mobilitätsangebote geregelt werden.

Die Stossrichtung muss jedoch präzisiert werden:

Es bedarf einer genauen Abgrenzung der Zuständigkeiten und Kompetenzen zwischen dem «Staat», der Mobilitätsdatenanstalt (welche korrekterweise beim Bund angesiedelt sein soll), den Datenlieferanten und den Datenbezügern respektive Mobilitätsanbietern. Das Gesetz soll dem Subsidiaritätsprinzip zugrunde gelegt sein. Der Bund soll sich auf den Betrieb der nationalen Dateninfrastruktur (technische Plattform) begrenzen. Zudem müssen zum Betrieb von NADIM übergeordnet einheitliche und verbindliche Standards und Referenzspezifikationen (zumindest für öV-Daten aus Sicht der Transportunternehmen) entwickelt werden. Diese werden heute bei Alliance SwissPass im Milizsystem als «best practice» und unverbindlich (abgesehen von bundesrechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit) im Rahmen der V580-FIScommun entwickelt. Daher fehlen nach wie vor diverse Standards, wie beispielsweise alle Themen bezüglich Anschlüsse, Routing, Kundenprofile, Belegung etc., welche zum Betrieb notwendig wären. Ebenso werden den Kundinnen und Kunden im Bereich öffentlicher Verkehr die Kundeninformations-Daten aktuell mangels eines verbindlichen Standards je nach Anbieter der Kundeninformationskanäle unterschiedlich angeboten (technik-getrieben durch die diversen Provider). Mit Standards sollen Mobilitätsdaten aller Branchen einheitlich angeboten und ausgetauscht werden. Für die Komplettierung und Aktualisierung der Standards sowie für die Qualitätssicherung der Mobilitätsdaten des öffentlichen Verkehrs sehen wir diese Aufgabe im Rahmen der Systemführerschaft bei SBB SKI, welche vorgelagert zur Mobilitätsdatenanstalt des Bundes fungiert. Transportunternehmen anderer Verkehrsmittelarten als der Bahn sollten in einem Management Board der SBB SKI vertreten und involviert sein. Für MODI müssen auch die Vertriebsdaten mit den Mobilitätsdaten kombiniert ausgetauscht werden können. Der Vertrieb gegenüber den Endkunden muss jedoch zwingend beim Mobilitätsanbieter respektive der jeweiligen Branche angesiedelt sein. Der Bund darf keine aktive Rolle beim Vertrieb einnehmen. Ebenso muss der operative Betrieb und die Buchungs- und Vermittlungsinfrastruktur bei den Mobilitätsanbietern und -vermittlern bleiben.

Ebenso sehen wir eine Ungleichbehandlung zwischen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs und anderen Mobilitätsanbietern. MODI ist gemäss Vernehmlassungsvorlage für alle freiwillig. Gemäss Revision des Personenbeförderungsgesetzes wird die öV-Branche jedoch verpflichtet, Soll- und Ist-Daten sowie weitere Arten von Echtzeitinformationen OpenData zur Verfügung zu stellen. Ebenso sollen Vertriebsdaten für Dritte geöffnet werden. Bereits heute können Dritte über Transportunternehmen Tickets verkaufen. Wenn NADIM unter MODI betrieben wird, müssen gleiche Bedingungen für alle gelten. Es darf nicht sein, dass im Gegensatz zu konzessionierten Transportunternehmen sich private Mobilitätsanbieter freiwillig anbinden und Leistungen verkaufen, jedoch über die Einlieferung ihrer Daten selbst entscheiden können. Ebenso darf der öffentliche Verkehr künftig aufgrund der Vorgaben des Behindertengesetzes gegenüber anderen Mobilitätsanbietern nicht benachteiligt sein. Mit MODI besteht allenfalls die Chance, dass on-demand Angebote des öffentlichen Verkehrs weniger reguliert würden, wenn mobilitätseingeschränkten Personen mit anderen Mobilitätsanbietern dank NADIM gleichwertige Mobilitätsangebote vermittelt werden können. So könnten Mobilitätsangebote des öffentlichen Verkehrs nachfrageorientiert und effizient weiterentwickelt werden, was eines der formulierten Ziele ist.

Die Ziele «effizientes Mobilitätssystem» und «Angebote besser auslasten» sind teilweise nicht ausreichend umschrieben. Das Ziel von MODI und NADIM soll nicht sein, generell die Mobilität und zusätzliche Fahrten zu generieren, sondern «Sharing», «Pooling» und «on demand» im Hinblick auf Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit zu fördern und auszubauen. Ebenso müssten heute Infrastrukturprojekte im Strassenbau gestoppt werden, wenn in naher Zukunft beispielsweise selbstfahrende Strassenfahrzeuge untereinander kommunizieren und in viel geringeren Abständen hintereinander herfahren können. Die angestrebte «Effizienzsteigerung» ist aus unserer Sicht ein Trugschluss. Digitalisierung und Vernetzung erfordern immense Ressourcen in der Datenpflege, damit die Daten qualitativ auch zum Erfolg eines solchen Projektes beitragen. Mit MODI werden grossen Kosten ausgelöst. Diese stehen im Widerspruch mit «Kostenoptimierungsprogrammen» und Ausschreibungen seitens Besteller.

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 aller Art sind das «neue Gold» und als unverzichtbares Element der Infrastruktur zu betrachten. Es nützt jedoch nichts, wenn Daten qualitativ ungenügend sind oder nicht optimal gepflegt werden. Ebenso bedarf es einheitlicher Standards. Gemäss Vernehmlassungsvorlage obliegt die Konsolidierung und Qualitätssicherung entweder der Betreiberorganisation oder «Dritter» oder gar den Datenlieferanten. Wir sehen hier die Pflicht klar bei der Betreiberorganisation von NADIM selbst oder bei den jeweiligen Bundesämtern entsprechend der Daten der verschiedenen Branchen. Nur so kann die Qualität für alle Branchen gewährleistet werden. Für die Daten des öffentlichen Verkehrs kann und soll diese Aufgabe sinnvollerweise bei SBB SKI, im Rahmen des Systemführerschafts-Auftrages des BAV angesiedelt sein.

In der Vernehmlassungsvorlage wird nicht darauf eingegangen, welche Arten von Mobilitätsdaten für ein optimales Funktionieren der Mobilität eingeliefert werden müssen.

Die Mobilitätsdaten des öffentlichen Verkehrs erfüllen bereits heute einen sehr hohen Standard. Lediglich fehlen Echtzeitinformationen vornehmlich der Schiff- und Seilbahnbranche oder von Ersatzverkehren. Zudem fehlen einige fachliche Standards (wie unter Punkt 1 erwähnt) zu Anschlussgüte, Anschlussstatus in Echtzeit oder Routings (bspw. barrierefreies Umsteigen etc.). In Hauptverkehrszeiten ist der öffentliche Verkehr auf Hauptachsen bereits heute an den Belastungsgrenzen. Mit einer funktionierenden MODI ist es absehbar, dass der öffentliche Verkehr gegenüber anderen Mobilitätsanbietern oder Verkehrsmittel(trägern) Fahrgäste verlieren wird. Es bedarf daher bezüglich Abgeltungen und Ausschreibungen unbedingt ein Austausch mit den Behörden und Bestellern.

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:

Behörden können ihre Bestrebungen und Ziele in Bezug auf verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischer sowie raumplanerischer Sicht mit einheitlichen Standards und Gesetzen regeln. Eine Mobilitätsdatenstruktur ist zwar zwingend notwendig. Sie dient jedoch nicht den Behörden, sondern vielmehr den Anbietern oder Vermittlern von Mobilitätsdienstleistungen und schlussendlich den Kunden von Mobilitätsangeboten. Durch ein sich änderndes Mobilitätsdenken und den neuen Möglichkeiten aufgrund von NADIM sind jedoch Verlagerungen zwischen Verkehrsmitteln und auch neue Formen von Sharing, Pooling und on demand möglich. Wir begrüßen eine zentrale Datenplattform in Bezug auf physische Verkehrsinfrastrukturen und eine Bundes-Geodateninfrastruktur. Daten zu Mobilitätsangeboten müssen jedoch nicht staatlich geführt werden. In der Vernehmlassungsvorlage wird darauf auch nicht eingegangen.

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:

Die vorgesehenen Aufgaben und Zuständigkeiten der staatlichen Mobilitätsdatenanstalt gehen aus Sicht einer Transportunternehmung jedoch zu weit. Der operative Betrieb sowie die Vertriebsinfrastruktur sind das Geschäft des Mobilitätsanbieters und dies soll so bleiben.

Gerade der diskriminierungsfreie Zugang und diskriminierungsfreie bundesrechtliche Vorgaben und Gesetze soll jedoch zentral und für alle Akteure gleich geregelt werden. Hier besteht Handlungsbedarf - speziell bei Vorgaben des Behindertengesetzes und Priorisierungen von Verkehren im Strassenraum.

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:

Durch MODI können Mobilitätsangebote effizient und vernetzt betrieben werden. In Bezug auf den öffentlichen Verkehr können speziell in Randgebieten oder zu Randzeiten Fahrten nachfrageorientiert im Rahmen von on-demand oder aufgrund von Algorithmen angeboten werden. Hier besteht im Grundsatz ein grosses Potenzial. Die durch die SBB SKI im Auftrag des BAV betriebenen Kundeninformationssysteme sind jedoch neu zwingend darauf auszurichten und anzupassen. Ebenso dürfen on-demand Angebote nicht durch bundesrechtliche Vorgaben des Behindertengesetzes verhindert oder ausgebremst werden. Ansonsten profitieren andere Mobilitäts-Akteure und Dritte, welche ebenfalls an NADIM angebunden sind.

Zudem können Verkehrssysteme, welche heute zeitweise an ihre Belastungsgrenzen stossen durch neue Pooling- und Sharing-Angebote und neu gelebte Mobilitätsansätze optimiert werden.

Sofern MODI qualitativ gute Daten und Standards anbieten wird, können Synergien genutzt und Doppelspurigkeiten vermieden werden. Es gibt somit eine nationale Dateninfrastruktur und nicht jeder Mobilitätsanbieter muss eigene Infrastrukturen bauen und versuchen andere Akteure anzubinden. Die Effizienz seitens Anbieter wird aus unserer Sicht jedoch überschätzt. Digitalisierung bedeutet immer Mehraufwand. Bezüglich Mobilitätsdaten des öffentlichen Verkehrs kann der Aufwand wohl im heutigen Rahmen beibehalten werden, wenn nach wie vor die SBB SKI für die öV-Daten zuständig sind und so ein Koordinationsaufwand zwischen der neuen Mobilitätsdatenanstalt des Bundes und allen einzelnen Transportunternehmen ausgeschlossen werden kann (siehe auch Punkt 1).

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:

Es gilt das Subsidiaritätsprinzip. Es sind die politischen Prozesse einzuhalten. Abs. 3, Art. 4 verleiht dem Bund einen zu grossen Handlungsspielraum mit unabsehbarer Kostenfolgen seitens der diversen Branchen.

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:

Die vorgesehene Finanzierung entspricht der aktuellen Praxis von OPDCH bei SBB SKI. Im Vergleich hierzu sind bei MODI verschiedene Akteure verschiedenster Branchen angebunden. Wir erachten es nicht als zielführend, wenn man für den Datenbezug der eigenen Branche ab einer gewissen Datenmenge selbst Gebühren entrichten muss.

Wir sind hingegen einverstanden, wenn Mobilitätsvermittler und «Dritt»-Anbieter (dies kann auch ein Transportunternehmen sein) Gebühren für den Datenbezug entrichten müssen, sofern sie Fahrten anderer Dienstleister anbieten und verkaufen (Beispiel: vbl vermittelt eine Taxifahrt am Schluss der Reisekette oder Airbus kuppelt ein selbstfahrendes Fahrzeug von Mobility mit einer Drohne etc.).

Oberster Grundsatz muss sein: Der Datenbezug muss klar und diskriminierungsfrei durch die MDA in Bezug auf Reziprozität; Kosten und OpenData geregelt sein.

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:

Es können Synergien genutzt werden. Die Steuerung von NOVA (Vertrieb von öV-Tickets) muss in der Zuständigkeit von Alliance SwissPass (respektive des Mandatsträgers) bleiben und gehört nicht in MODI. Die Nutzungsbedingungen sind zwischen Alliance SwissPass und dem BAV auszuarbeiten und festzulegen.

Ebenso muss für die weiteren «Services», welche nebst den Daten im erläuternden Bericht erwähnt sind das Subsidiaritätsprinzip gelten.

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:

Da der öffentliche Verkehr de facto gemäss PBG und OPDCH gezwungen ist, Daten zu einzuliefern, erachten wir das Reziprozitätsprinzip als zwingend. Andernfalls könnte eine einseitige Nutzung über höhere Gebühren für den Datenbezug (ohne gleichzeitige Datenbereitstellung) ausgeglichen werden.

Die Dateninhaberschaft und der Datenschutz gewisser öV-Vertriebs-Daten (Kunden-/Paymentdaten) gilt es zu beachten. Diese können in NADIM nicht enthalten sein.

Das Ziel von MODIG ist es die Effizienz der Mobilitätsströme zu erhöhen. Daher sollen auch Daten wie Belegung/Auslastung und Umweltfreundlichkeitsaspekte der Verkehrsmittel und Kombinationen dieser im Verhältnis zum dynamischen Preis zum Standard gehören (Beispiel: selbstfahrendes Fahrzeug kostet mehr zur Alleinbenützung als eine gepoolte Fahrt.)

- 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:

Um einen optimalen Betrieb von MODI und NADIM gewährleisten zu können, ist eine zentrale Standardisierung zwingend. Es sind jedoch zwingend die Mobilitätsanbieter (Transportunternehmen), respektive deren Besteller bei der Festlegung

der Kerndaten miteinzubeziehen. Dies, da das zusätzliche Einfordern von Daten, welche über diejenigen der aktuell an die SKI-Systeme und NOVA zur Verfügung gestellten und eingelieferten Daten, weitere Kostenfolgen auslösen wird. Ansonsten würde die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu den übrigen, privaten Mobilitätsanbietern verzerrt und konzessionierte Transportunternehmen würden diskriminiert.

- 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:

Mit Steuern finanzierte Infrastruktur soll grundsätzlich nicht gegen Gebühren angeboten werden. Allerdings gilt es den diskriminierungsfreien Zugang zwischen allen Akteuren zu regeln. Dies auch in Bezug auf Reziprozität und in Abhängigkeit stehenden Kostenfolgen bei allfälligen Verstößen.

- 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:

Reziprozität über alle Branchen!

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:

Dies führt zu einer Wettbewerbsverzerrung und Bevorzugung von Privat- und Drittanbieter auf Kosten subventionierter Transportunternehmen und schlussendlich deren Bestellern und den Steuerzahlern.

Allenfalls erachten wir es als möglich, wenn Behörden (Gemeinden und Kantone) zur Umsetzung ihrer Energie- und Umweltziele oder zur Entlastung von Infrastruktur-Kapazitätsproblemen gewisse Förderbeiträge, jedoch nur für Start-Ups! aufbringen. Grundsätzlich sollen diese Ziele jedoch über Gesetze und zusätzliche Gebühren (wie beispielsweise dynamische City-Mauts) zulasten nicht gewollter Mobilität erreicht werden.

- 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:

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:

Grundsätzlich wäre diese Frage mit Ja zu beantworten. Allerdings ist der Grundsatz der Freiwilligkeit aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorgaben im öffentlichen Verkehr nicht erfüllt. Bereits aktuell können Dritte über eine konzessionierte TU öV-Leistungen vertreiben. Der öV ist verpflichtet, den Zugang zum eigenen Vertriebssystem zu gewähren. Daher ist die Gleichbehandlung und Diskriminierungsfreiheit nicht erfüllt. Die Anbindung müsste für alle anderen Akteure im Bereich Mobilitätsbringung und -dienstleistung de facto zwingend sein (wie beispielsweise Gesetzgebung in Deutschland).

Das MODIG ist so auszuformulieren, dass für Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs keine Wettbewerbsnachteile und Diskriminierungen entstehen.

- 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:
Siehe Frage 14.a

- 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 Bund soll mit der MDA eine zentrale Stelle betreiben, was für einheitliche Standards, eine hohe Qualität der Daten und für Gleichstellung aller bürgt. Allerdings sind die Aufgaben zu weit gefasst. Die MDA soll keine gewerblichen Aufgaben (vgl. Art. 15 MODIG) erbringen.

Der Koordinationsaufwand mit den Betreibern heutiger Plattformen wird als sehr gross eingeschätzt. Synergien, etablierte Strukturen und Knowhow sollten genutzt werden. Für die Daten der öV-Branche sehen wir die SBB-SKI im Rahmen des Auftrages der Systemführerschaft durch das BAV daher zwingend als Vorinstanz zur MDA.

- 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:

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:

Allerdings sollten die Aufgaben, welche die SBB SKI für die öV-Daten heute bereits erbringt, der SBB-I übertragen werden.

- 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:

Allerdings sollten die Aufgaben, welche die SBB SKI für die öV-Daten heute bereits erbringt, der SBB-I übertragen werden.

Für die Daten anderer Branchen erwarten wir eine ebenso verlässliche, wie qualitativ gute Verfügbarkeit und Pflege der Daten durch die MDA (oder einer geeigneten Organisation).

- 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:

Allerdings sollten die Aufgaben, welche die SBB SKI für die öV-Daten heute bereits erbringt, der SBB-I übertragen werden. Den Support für die öV-Branche sehen wir jedoch bei der SBB-SKI als optimal und bereits heute mit der etablierten Organisation durch die Geschäftsstelle der SBB und das Management Board SKI als gut umgesetzt.

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:

Siehe auch Frage 15.a.

Für die öV-Branche soll die SBB-SKI im Rahmen des BAV Auftrages der Systemführerschaft zuständig sein und durch das BAV abgegolten sein.

Die MDA soll lediglich für den Betrieb der NADIM zuständig sein und keine weiteren gewerblichen Leistungen – egal welcher Branche – erbringen.

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:

Allerdings sollten die Aufgaben, welche die SBB SKI für die öV-Daten heute bereits erbringt, der SBB-I übertragen werden. Die MDA soll Mahnungen, Restriktionen und Sperren in Abklärung mit SBB-SKI koordiniert vornehmen.

Dies bedingt, dass auch Schiff-TU und Seilbahnen die bereits heute geforderten Echtzeitinformationen oder «Betriebszustände» einliefern.

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:

Diese Frage kann durch uns nicht beurteilt werden.

Die Dateninhaberschaft und der Datenschutz gewisser öV-Vertriebs-Daten (Kunden-/ Paymentdaten) gilt es zu beachten. Es wäre nicht zweckmässig, Redundanzen zu schaffen. Vertriebsfunktionen sind daher bei den Mobilitätsanbietern und -vermittlern anzusiedeln und gehören nicht zum Aufgabenbereich einer MDA.

- 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:

Personen- und Paymentdaten resp. Algorithmen und Personenprofile sind jedoch Sache der Mobilitätsanbieter und -vermittler und gehören nicht zu Mobilitätsdaten.

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:

Leider sind keine Kennzahlen zum Aufwand bekannt. Das Kosten-/Nutzenverhältnis kann nicht abgeschätzt werden. Allerdings sollte eine Anbindung und Datenlieferung für alle Anbieter und Vermittler zwingend sein.

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:

Der Anreiz ist gegeben. Allerdings muss das Verkehrsnetz CH auch fehlerfrei nutzbar sein. Dies bedingt zwingend differenzierte Routings je nach Verkehrsmittelarten und je nach Kundenprofile!

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:

Auf jeden Fall!

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Die ausformulierten Fallbeispiele des BAV sind teilweise sehr gesucht und beinhalten aus unserer Sicht fälschlicherweise Vertriebsthemen. So werden beispielsweise Gemeindetageskarten abgeschafft. Ein Vertrieb muss über NADIM zwar gekoppelt mit den Mobilitätsdaten möglich sein, jedoch ist der Betrieb der Vertriebsplattform in der Zuständigkeit der Mobilitätsdienstleister und -vermittler. Gemeindetageskarten ist ein Angebot von Gemeinden, also Dritter. Somit müssten diese als Mobilitätsvermittler angebunden werden. Leider ist es seitens der Gemeinden aus Gründen von IT-Komplexitäten gescheitert, Gemeindetageskarten zu digitalisieren. Daher hat der Branchenverband entschlossen die Gemeindetageskarten abzuschaffen.

Auch haben NADIM und MODI respektive Mobilitätsdaten keine Differenzierung vorzunehmen, ob ein Kunde besoffen oder unter Drogen eine Fahrt ausüben möchte.



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 checked="" 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
<p>Absender: Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) Luggwegstrasse 65 8048 Zürich</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

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:

Die Gebührenfreiheit während 10 Jahren wird begrüsst. Die spätere Finanzierung hängt auch von der Organisationsform der MDA (vgl. Rückmeldung zur Frage 15) ab und ist daher im Zusammenhang mit dem Entscheid über diese zu klären.

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: Im Vertrieb soll unterschieden werden zwischen Tarifdaten (Tarife, Sortimente, Preise, Konditionen) und Daten für den eigentlichen Verkauf (Kundendaten, Paymentdaten etc.). Letztere sind wettbewerbs- und finanzkritisch und gehören dem jeweiligen Mobilitätsakteur. Sie sollen deswegen ausdrücklich nicht Teil der Mobilitätsdateninfrastruktur sein.

- 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: Die Mobilitätsanbieter und weitere Stellen sind bei der Festlegung der Kerndaten einzubeziehen.

- 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:

Vertriebsdaten und allfällige Personendaten dürfen nicht als Open Data zugänglich gemacht werden. Vgl. auch Bemerkungen zu den Fragen 9a und 19.

Die Spielregeln für den Bezug der Daten sind klar und diskriminierungsfrei zu regeln. Mit Steuermitteln finanzierte Daten sollten von Endkunden nicht gegen Gebühr genutzt werden dürfen.

Die durch die verschiedenen Akteure als OpenData bereitzustellenden Daten sollen nicht die Entstehung oder Förderung marktbeherrschender Positionen durch einzelne Akteure ermöglichen.

- 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:

Dauer überprüfen. 2 Jahre sind ein sehr kurzer Finanzierungshorizont. Viele Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter (z.B. Taxi) sind im Bereich Digitalisierung noch sehr wenig weit fortgeschritten.

- 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:

Maximaler Umfang ist regelmässig zu überprüfen.

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:

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:

- 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:

Wir sind grundsätzlich einverstanden. Wir weisen aber darauf hin, dass der Grundsatz der Freiwilligkeit aufgrund von bereits bestehenden gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt werden kann. Somit wäre auch der Grundsatz der Gleichbehandlung bzw. der Diskriminierungsfreiheit nicht erfüllt, insbesondere weil der öV Dritten den Zugang zu den eigenen Vertriebssystem gewähren muss.

Eine Regulierung müsste in Bezug auf alle Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein, dass es zu keinen Wettbewerbsnachteilen für die öV-Unternehmen kommt. Da der öV aufgrund der bevorstehenden Verpflichtung zur Öffnung seiner Vertriebsinfrastruktur den Anschluss an die MODI faktisch nicht verhindern kann, müsste die Teilnahme zwingend auch für private Unternehmen mit Mobilitätsangeboten in den Bereichen Mobilitätsvermittlung, Taxi, Mobility on Demand, Mietwagen, Sharing, o.ä obligatorisch sein (vgl. Gesetzgebung in Deutschland).

- 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:

Die Einlieferungspflicht ist für die VBZ eine Alternative, weil sich das Prinzip der Freiwilligkeit unseres Erachtens nicht vollständig diskriminierungsfrei umsetzen lässt. Die Einlieferungspflicht muss an eine Nachfrage gekoppelt sein.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Einlieferungspflicht ist für die VBZ eine Alternative, weil sich das Prinzip der Freiwilligkeit unseres Erachtens nicht vollständig diskriminierungsfrei umsetzen lässt. Die Einlieferungspflicht muss an eine Nachfrage gekoppelt sein.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Einlieferungspflicht ist für die VBZ eine Alternative, weil sich das Prinzip der Freiwilligkeit unseres Erachtens nicht vollständig diskriminierungsfrei umsetzen lässt. Die Einlieferungspflicht muss an eine Nachfrage gekoppelt sein.

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: Die VBZ erachten das Schaffen einer neuen Bundesanstalt als nicht zweckmässig und von den Kosten her als wesentlich zu teuer.

- 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:

Aus Sicht der VBZ sollte eine schlanke, agile Organisationsform gewählt werden, welche die NADIM aufbaut, betreibt sowie weiterentwickelt und dabei die notwendige Flexibilität und Anpassungsfähigkeit aufweist. Eine Bundesanstalt ist unseres Erachtens zu weit vom Markt entfernt und damit zu wenig agil, um sich den laufend ändernden Marktbedürfnissen anpassen zu können. Hier erscheint es sinnvoll, dass sämtliche interessierten Branchen bspw. in Form einer Expertengruppe bei der Findung einer geeigneten Organisationsform und der Klärung der Finanzierungsfragen zusammenwirken.

Eine von anderen Stellen vorgeschlagene Übertragung der Aufgaben an die SBB lehnen die VBZ ab. Die SBB ist sowohl selber Teil der Mobilitätslandschaft als auch Partner von privaten Mobilitätsdienstleistern. Wären die Aufgaben der MDA

durch die SBB wahrzunehmen, entstünden zwangsläufig Interessenskonflikte und die Grundsätze der MODI (Offenheit, Freiwilligkeit, Gleichbehandlung, keine Gewinnorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz, Flexibilität) wären nicht gewahrt.

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: Aber:

Zweckmässig ja, in dem sie die Datenqualität sicherstellt und eine koordinierende Funktion zwischen den Akteuren übernimmt. Die MDA kann die Anforderungen nicht alleine definieren und festlegen.

- 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:

Offen ist, wie die Integration der Daten erfolgen soll. Die Aufrechterhaltung des Systembetriebs der Daten muss sichergestellt sein. Das muss zusammen mit den Datenlieferanten definiert werden.

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:

Im Bereich Standardisierung und technischer Support.

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?¹

☒ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir sind der Ansicht, dass diese Rahmenbedingungen genügen. Wichtig ist, dass die Ausführungsbestimmungen in der Verordnung die Details klar regeln. Zudem darf die gesetzliche Ermächtigung zur Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten über die Gesundheit von Reisenden mit Behinderungen nicht einzig die MDA ermächtigen, sondern muss auch für die Datenlieferantinnen und -lieferanten gelten, da sie ja den Schutz der Personendaten der Endkundinnen und -kunden sicherstellen sollen, vgl. Frage und Antwort unten lit. b.

- 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:

Dies macht Sinn. Allerdings braucht es u.E. in Art. 18 des Gesetzes nicht nur eine Ermächtigung für die MDA, sondern auch für die Datenlieferantinnen und -lieferanten, vgl. Bemerkungen zu Frage 19a.

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:

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

¹ Prüfung aus Sicht DSGVO der EU nicht erfolgt

sich am Verkehrsnetz CH zu beteiligen? Wenn nein, welche Anreize müssten zusätzlich gesetzt werden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

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:

Unbedingt.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Bemerkungen:

Angesichts der heute nicht ausgeschöpften Transportkapazitäten des MIV und in Anbetracht der Tatsache, dass die heutigen Automobile mit den Backend-Systemen ihrer Hersteller ständig kommunizieren ist (mindestens in einem nächsten Schritt) zu überlegen, ob auch die Automobilherstellerinnen als Mobilitätsanbieterinnen in die MODI eingebunden werden können, etwa auf Basis einer Open API.

Elektronisch an
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 03. Mai 2022

Stellungnahme Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (Vernehmlassung 2022/2)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Wir stellen uns klar hinter die Vorlage und begrüßen die Stossrichtung des Gesetzesentwurfes. Insbesondere lehnen wir Alternativen, welche darauf abzielen anstelle der MDA nicht-staatlichen Interessenorganisationen mit kommerziellen Zielen die Federführung bei der Entwicklung einer nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur zu überlassen, entschieden ab.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Der VCS begrüsst die Vorlage. Eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems eine Dateninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann, die einen Informationsfluss zwischen verschiedenen Akteuren ermöglicht bietet diverse Chancen. Dies beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ziel, den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) oder den Besetzungsgrad des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mittels Sammeltaxis oder Rufbussen endlich zu erhöhen. Die Vorlage kann auch dazu beitragen, dass die bestehende Infrastruktur und die vorhandenen Transportmittel ressourceneffizienter genutzt werden. Damit die vorhandenen Mobilitätsdaten optimal verwendet werden können, erachtet der VCS die nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM), welche die technischen Voraussetzungen schafft, um die Bereitstellung und den Austausch von Daten in der notwendigen Qualität gewährleisten zu können, als sinnvoll. Dies gilt auch in Bezug auf die Einbindung von Verkehrsnetz CH, welches das gesamte Verkehrsnetz der Schweiz einheitlich sowie digital abbilden und als räumliches Referenzsystem dienen soll.

Umgekehrt beinhaltet der angestrebte Austausch der Verkehrsdaten auch potentiell negative Effekte für die Nachhaltigkeit des Verkehrs. Erstens wird mit der neuen Dateninfrastruktur grundsätzlich die Schwelle für die Nutzung aller Verkehrsträger gesenkt (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 6). Dies kann Mehrverkehr verursachen, verbunden mit den bekannten negativen Effekten auf die Klima- und Umweltziele (Emissionen, Platz- und Energieverbrauch) der Schweiz. Zweitens ist zu befürchten, dass die durch die Vernetzung der Mobilitätsdaten neu geschaffenen Möglichkeiten für Applikationsentwickler, welche sich an die Bürger und Bürgerinnen richten, primär von kommerziellen Anbietern des motorisierten Verkehrs genutzt werden und deshalb der Fuss- und Veloverkehr (FVV) in den entsprechenden Apps zu wenig berücksichtigt werden, weil sie nicht oder zu wenig kommerzialisierbar sind. Auch deshalb bleibt unklar, wie die Vernetzung von Mobilitätsangeboten auf der Basis einer nationalen Dateninfrastruktur wie im Erläuternden Bericht (Seite 7) erwähnt potentiell dem FVV zugutekommen soll.

Es darf nicht ein Ziel von MODIG sein, die Mobilität insgesamt einfacher zu machen und damit Mehrverkehr zu erschaffen. Stattdessen soll MODIG erstens einen Beitrag dazu leisten, dass der FVV, sowie der ÖV im Vergleich zu heute attraktiver werden im Verhältnis zum MIV. Und zweitens soll bei der angestrebten verstärkten Vernetzung der Mobilitätsdaten unbedingt sichergestellt werden, dass die gesamte Bevölkerung und alle Altersgruppen (von etwa 8 bis 88 Jahren) an den neuen Möglichkeiten der multimodalen Verkehrsnutzung teilhaben können. Es müssen auch diejenigen von den neuen Möglichkeiten profitieren können, welche sich nicht in der digitalen Welt bewegen können oder wollen und ihr Billet weiterhin am Schalter oder Automaten lösen.

Aus umwelt- und klimapolitischer Sicht ist derzeit deshalb insgesamt unklar, ob eine verstärkte Vernetzung der Mobilitätsdaten im Vergleich zum Status Quo einen Vor- oder Nachteil darstellt. Da wir aber davon ausgehen, dass eine verstärkte Vernetzung der Mobilitätsdaten der unterschiedlichen Verkehrsträger mit oder ohne MODIG sowieso kommen wird, unterstützen wir ganz klar die Vorlage des Bundesrates: Wenn es eine nationale Mobilitätsdateninfrastruktur geben soll, dann soll sie auf einer objektiven, vom Staat definierten und gepflegten Grundlage, die frei von wirtschaftlichen Interessen ist erfolgen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 10). Der VCS erachtet deshalb die Schaffung der neuen Mobilitätsdatenanstalt (MDA) als sinnvoll.

Das bedeutet auch dass wir uns klar distanzieren von alternativen Modellen, welche darauf abzielen anstelle der staatlichen MDA privaten Interessenorganisationen die Federführung dieser Entwicklung zu überlassen. Die Prinzipien Unabhängigkeit, Freiwilligkeit, Offenheit und Nicht-Gewinnorientierung der Vorlage (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 20) stützen wir voll und ganz und sehen diese in einem staatlichen Rahmen – so wie in der Vorlage vorgeschlagen – deutlich besser gewährleistet als wenn diese Aufgabe privaten Akteuren übertragen wird. Kommt hinzu, dass durch den Aufbau der Dateninfrastruktur durch die öffentliche Hand der Gefahr entgegengewirkt wird, dass von verschiedenen (privaten) Mobilitätsanbietern parallel mehrere Dateninfrastrukturen aufgebaut werden (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 16), womit die ganze Entwicklung sehr ineffizient würde.

Stellungnahme zu zentralen Aspekten der Vorlagen

Umweltpotential (Erläuternder Bericht, Seite 47)

Im Erläuternden Bericht (Seite 47) wird zurecht erwähnt, dass für die Entfaltung des Umweltpotentials der Vorlage, die „Digitale Integration“ für das Bekannt- und Sichtbarmachen von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten zentral ist, damit jene vom Kunden auch als solche erkannt und gewählt werden können. Diesbezüglich ist für uns zentral, dass sichergestellt wird, dass solche Umweltindikatoren wie beispielsweise die CO₂-Ausstossdaten für die verschiedenen Verkehrsträger über die NADIM zur Verfügung gestellt werden, damit diese Informationen durch die Applikationen, welche auf NADIM zugreifen, mindestens zur Verfügung stehen und den Endnutzern weitergegeben werden können. Im Hinblick auf die umweltpolitischen Ziele der Schweiz wäre es sogar wünschenswert, wenn die Verwendung und Weitergabe dieser Umweltdaten als eine der Bedingungen für den bedingten Open Data-Zugang der die Datenbank nutzenden Mobilitätsanbietern, Flottenbetreibern und Applikations-Anbietern definiert wird.

Kerndaten der NADIM (Art. 6 MODIG)

Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand von Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Art. 6 Abs. 1 MODIG). Hierbei handelt es sich um die sogenannten Kerndaten. Die Datenlieferantinnen und -lieferanten sind folglich verpflichtet, die entsprechenden Daten zu liefern, wenn sie ihre Daten über die NADIM bereitstellen wollen. Im Erläuternden Bericht wird erwähnt, dass ihnen im Weigerungsfall, wenn nötig der Anschluss zur NADIM verwehrt werden kann. Weiter wird festgehalten, dass der konkrete Umfang des einzuliefernden Kerndatensets je nach Anbieter bzw. Verkehrsmittel unterschiedlich definiert werden kann, da nicht jeder Datenlieferant über alle Bestandteile der Kerndaten verfügt (Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 27).

In Art. 6 Abs. 2 MODIG wird ausserdem festgehalten, dass der Bundesrat die Rahmenbedingungen für die Lieferung der Kerndaten festlegt, wobei Art. 13 Abs. 2 Bst. c MODIG konkretisiert, dass die MDA die Kerndaten unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesrates unter Einbezug der betroffenen Akteure festlegt. Im Erläuternden Bericht wird diesbezüglich ausgeführt, dass die relevanten Akteure zweckmässig einbezogen werden sollen, damit die nötige Flexibilität im sich rasch entwickelnden Umfeld gewährleistet werden kann (Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 28). Was mit dem Begriff «zweckmässig» konkret gemeint ist, bleibt offen. Weitergehende Regelungen zu den Kerndaten lassen sich im MODIG nicht finden. Im Ergebnis bestimmt somit die MDA, welche Kerndaten geliefert werden müssen.

Nach Ansicht des VCS darf es nicht möglich sein, dass die MDA die Kerndaten nach Belieben definieren und erweitern kann. Würde dies zugelassen werden, könnte dies dazu führen, dass bereits an NADIM angeschlossene Datenlieferantinnen und -lieferanten, die sich weigern, neu definierte Kerndaten zu liefern, ausgeschlossen werden könnten. Im Ergebnis könnte dies zu einem faktischen Datenlieferungszwang führen, da ab einem gewissen Zeitpunkt ein allfälliger Ausschluss von NADIM für eine Datenlieferantin/einen Datenlieferanten gegebenenfalls mit erheblichen Nachteilen verbunden sein könnte, so dass sie/er sich gezwungen sieht, die geforderten Daten zu liefern.

Aufgrund der Wichtigkeit dieses Bereichs sollten zwingend auf Gesetzesstufe die möglichen Kerndatenkategorien (analog den bereits im erläuternden Bericht erwähnten Kategorien; vgl. Ziff. 4.1.8.6.1, Seite 28) abschliessend definiert werden. Weitergehende Details betreffend die Kerndaten sind auf Verordnungsstufe zu regeln. Personendaten sollten generell nicht als Kerndaten festgelegt werden können, dies insbesondere aus Datenschutzgründen. Es darf nicht sein, dass beispielsweise Transportunternehmen indirekt dazu gezwungen werden können, Personendaten zu liefern.

Prinzip der Freiwilligkeit und der Gleichbehandlung (Art. 9 Abs. 1 Bst. a und b MODIG)

Am Prinzip der Freiwilligkeit bezüglich der Nutzung der MODI ist jederzeit zwingend festzuhalten. Im Weiteren ist die Reziprozität von Rechten und Pflichten aller Akteure sicherzustellen. Im Sinne der Gleichbehandlung müssen für öffentliche und private Akteure unbedingt die gleichen Regelungen gelten. Gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. b MODIG werden sämtliche Nutzerinnen und Nutzer in Bezug auf die MODI gleichbehandelt.

Es stellt sich die Frage, wie dies hinsichtlich des ÖV, einem öffentlich finanzierten Service Public Sektor, im Vergleich zu privaten Nutzerinnen und Nutzern, sichergestellt wird. Der Umstand, dass die konzessionierten Transportunternehmen gestützt auf das PBG und die FPV verpflichtet sind, ihre Betriebs- und Tarifdaten zu veröffentlichen, für andere Akteure hingegen keine entsprechenden gesetzlichen Pflichten bestehen, erscheint unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung problematisch bzw. birgt die Gefahr einer Ungleichbehandlung bezüglich Dateneinlieferungspflichten, was den Grundsatz der Gleichbehandlung verletzen würde. Wir stellen uns dezidiert gegen Bestrebungen, welche für private Akteure keine Lieferpflicht der eigenen Daten vorsehen, während für öffentliche Akteure eine solche Pflicht gelten soll.

Eine Ungleichbehandlung von privaten und öffentlichen Akteuren bei der Lieferpflicht der Daten würde auch die Gefahr bergen, dass private Drittanbieter innovativ und stark im Verkehrsmarkt auftreten können und langfristig den multimodalen Verkehr der Zukunft als prägende Akteure gestalten, während die ÖV-Unternehmen in eine passive Rolle des „Fuhrparkhalters“ gedrängt werden könnten. Dies würde bedeuten, dass beispielsweise Taxiunternehmen oder andere Anbieter attraktive neue Packages vermarkten und verkaufen können, in denen ÖV Produkte enthalten sind, nicht aber die ÖV-Unternehmen selber. Dies schafft ungleich lange Spiesse und der Service Public könnte dadurch deutlich geschwächt werden. In der multimodalen Verkehrswelt soll der Service Public gestärkt werden. Die öffentliche Hand und die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sollen die tragende und zentrale Rolle in der Gestaltung spielen. Sie sollen als aktive Mitgestalter der zukünftigen Verkehrswelt auftreten. Denn nur durch einen klaren öffentlichen Auftrag an entsprechend mandatierte Unternehmen können gesellschaftliche Ziele wie Verkehrsminderung und Nachhaltigkeit im Verkehr verfolgt werden.

Finanzierung von Systemanbindungen an die NADIM (Art. 10 Abs. 1 MODIG)

Grundsätzlich unterstützen wir das Ziel, dass die MODI längerfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden soll. Allerdings gilt es hier eine wichtige Differenzierung zu machen: Nutzerbeiträge sollen nur bei gewinnorientierten Nutzern erhoben werden. Andere Nutzer der Daten (wie beispielsweise Anbieter von Apps, welche nicht primär kommerzielle Interessen, sondern die Förderung von nachhaltigen Verkehrsträgern zum Ziel haben) sollen hingegen auch langfristig von Nutzerbeiträgen befreit sein.

Ausserdem unterstützen wir die vorgeschlagenen A-Fonds-perdu-Beiträge an die Kosten für die Anbindung von Systemen an die NADIM. Wie im Erläuternden Bericht (Seite 26) dargelegt sollen diese unter der Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Unternehmen und Organisationen erfolgen: Die Beiträge sollen vor allem an finanzschwache Akteure fliessen.

Bezüglich eines Punktes besteht hier im Hinblick auf das Prinzip der Gleichbehandlung noch Klärungsbedarf: Unter Art. 10 Abs. 1 MODIG wird festgehalten, dass der Bund private Nutzerinnen und Nutzer während zwei Jahren nach Inbetriebnahme der MODI finanziell bei der Anbindung ihrer Systeme an die NADIM unterstützen kann (A-Fonds-perdu-Beiträge im Umfang von maximal 40 Prozent der Anbindungskosten, Art. 10 Abs. 2 MODIG). Im Erläuternden Bericht (Seite 38) wird festgehalten, dass mit dieser Regelung auch kleinen bzw. finanzschwachen Datennutzerinnen und -nutzern ermöglicht werden soll, ihre Daten möglichst rasch über die NADIM bereitzustellen. Diese Sonderregelung gilt aber offensichtlich nur für private Nutzerinnen und Nutzer, nicht aber beispielsweise für öffentliche Unternehmen. Weshalb diese Ungleichbehandlung vorgenommen wird, wird im Bericht nicht näher erläutert.

Es stellt sich die Frage, wie mit Fällen umgegangen wird, bei welchen sich beispielsweise ein kleines Transportunternehmen mit einer öffentlich-rechtlichen Rechtsform an NADIM anschliessen möchte, jedoch nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügt. Der VCS verlangt auch in diesem Punkt eine Gleichbehandlung aller involvierten Akteure. Die Bestimmung ist deshalb dahingehend anzupassen, dass sie für sämtliche Nutzerinnen und Nutzer zur Anwendung gelangt.

Bearbeitung von Personendaten (Art. 18 MODIG) / Datenschutz

Gemäss Art. 18 MODIG richtet sich die Bearbeitung von Personendaten durch die MDA nach den Artikeln 33-43 des Datenschutzgesetzes (DSG; SR 235.1). Die MDA kann Bewegungsdaten und besonders schützenswerte Personendaten über die Gesundheit von Reisenden mit Behinderungen bearbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Art. 13 Abs. 2 Bst. d MODIG erforderlich ist. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten zur Bearbeitung dieser Daten. Im Erläuternden Bericht wird erwähnt, dass eine Bearbeitung von Personendaten durch die Betreiberin der NADIM erforderlich sein kann, wenn über die NADIM auch Funktionalitäten angeboten werden, die es erlauben, den Vertrieb von Mobilitätsangeboten einfacher abzuwickeln, wie beispielsweise Buchungs- und Bezahlungsfunktionen. Den Datenschutz haben die Datenlieferantinnen und -lieferanten durch geeignete Massnahmen sicherzustellen (Ziff. 4.1.8.6.3, S. 28). Mit der NADIM soll grundsätzlich die Umsetzung der Prinzipien der digitalen Selbstbestimmung aktiv gefördert werden. In der ersten Phase der NADIM stehe dies jedoch voraussichtlich nicht im Fokus (Erläuternder Bericht, Seite 29).

Für den VCS ist es aus Kundensicht zentral, dass falls über die NADIM nicht nur Sachdaten sondern auch Personendaten ausgetauscht werden, dabei das stricte Prinzip des „Opt-in“ gilt: Sämtliche Personendaten dürfen ausschliesslich und nur dann über die NADIM ausgetauscht werden, wenn sich

die betreffende Person aktiv für die Weitergabe ihrer Daten entscheidet. Personen, welche sich nicht ausdrücklich für die Weitergabe ihrer Daten entscheiden, sollen dadurch keine Nachteile – etwa bei der Benutzung der App – erwachsen.



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (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 checked="" 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: VCS Verkehrs-Club der Schweiz Aarberggasse 61, Postfach 3001 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

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:

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

Nutzerbeiträge sollen nur bei gewinnorientierte Nutzer erhoben werden. Andere Nutzer der Daten (wie beispielsweise Anbieter von Apps, welche die Förderung von nachhaltigen Verkehrsträgern zum Ziel haben) sollen hingegen auch langfristig von Nutzerbeiträgen befreit sein.

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:

Begründung siehe Stellungnahme.

- 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:

- 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:

Die Gleichstellung von öffentlichen und privaten Nutzerinnen und Nutzern ist sicherzustellen.

- 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:

Vgl. vorherige Bemerkung

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

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:

Diese Grundsätze sind zentral und unerlässlich für den Betrieb der MODI.

- 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:

- 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:

- 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:

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:

- 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:

Die staatliche Betreiberin soll dort - wo es sinnvoll ist - auch dann Beratungen durchführen und ihre Expertise zur Verfügung stellen dürfen, wenn diese Leistungen privatwirtschaftliche Unternehmen konkurrenzieren.

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:

Bei der Weitergabe von Personendaten soll zusätzlich konsequent das Prinzip „Opt-in“ gelten. Grundsätzlich sollen Personendaten nicht weitergegeben 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:

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:



Parldigi

Verein Parldigi

c/o Berner Fachhochschule
Brückenstrasse 73
3005 Bern

www.parldigi.ch

info@parldigi.ch

Bern, 3. Mai 2022

Vernehmlassungsantwort Verein Parldigi zum MODIG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Parldigi begrüsst die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf des «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur» (MODIG) zu verfassen.

Das Gesetz behandelt wichtige Aspekte der Datennutzung im Mobilitätsumfeld und ermöglicht eine langfristige Zugänglichkeit der Daten, Services und Software. Somit dient das vorgesehene Mobilitätsdateninfrastrukturgesetz der digitalen Nachhaltigkeit in der Schweiz, dem Kernanliegen des Vereins Parldigi.

Die vorliegende Vernehmlassungsantwort greift die Punkte auf, die der Verein Parldigi als besonders begrüssenswert erachtet und thematisiert diejenigen Passagen, die im Sinne der digitalen Nachhaltigkeit noch verbessert werden sollten.

Freundliche Grüsse,



Prof. Dr. Matthias Stürmer

Geschäftsleiter Parldigi

Inhaltliche Rückmeldungen des Vereins Parldigi zum MODIG

1. Veröffentlichung von allen Mobilitätsdaten als Open Government Data

Forderung: Alle Mobilitätsdaten, die bei öffentlich finanzierten Akteuren bestehen und nicht aus Datenschutzgründen oder Sicherheitsbedenken geheim gehalten werden müssen, sollen im Rahmen des MODIG als Open Government Data (OGD) freigegeben werden. Dazu soll der Artikel 6 umbenannt und mit einem neuen Absatz 4 ergänzt werden, der sich auf alle öffentlich finanzierten Mobilitätsdaten fokussiert:

Art. 6 Kerndaten Daten der MODI NADIM

¹ Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand jener Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Kerndaten).

² Der Bundesrat legt die Rahmenbedingungen für die Lieferung der Kerndaten fest.

³ Die Kerndaten der MODI werden als Open Data mittels der NADIM zugänglich gemacht.

NEU: ⁴ Alle Mobilitätsdaten der öffentlichen Hand, die nicht aus Datenschutz- oder Sicherheitsgründen vertraulich behandelt werden müssen, werden also Open Government Data zugänglich gemacht.

Begründung: Im erläuternden Bericht werden Open Data und OGD mehrfach erwähnt, weil diese das Potential der Datennutzung erschliessen lassen und damit einen wesentlichen Bestandteil des MODIG ausmachen. Insbesondere wird die kostenlose Freigabe der Mobilitätsdaten als OGD gemäss den Erläuterungen in den Abschnitten 4.1.5.4 «Open Data / Kosten» und 4.1.6.1 «Open Data / Open Government Data» thematisiert. Dort wird darauf eingegangen, dass die relevanten Mobilitätsdaten in der Regel als Open Data resp. OGD für alle Beteiligten «kostenlos, in maschinenlesbarer Form und in einem offenen Format zur freien Weiterverwendung» zugänglich gemacht werden sollen.

Diese wichtigen Überlegungen sind im Gesetzesentwurf allerdings nur marginal eingeflossen. Aktuell besagt Art. 6 Abs. 3, dass bloss die «Kerndaten» als Open Data zugänglich gemacht werden sollen. Dies umfasst nicht alle weiteren Daten, die im Verkehrssektor ebenfalls von grosser Relevanz sind. Dieser neue Absatz 4 dient dazu, die zentrale Freigabe von Behördendaten unmissverständlich im MODIG festzuschreiben.

Im geplanten «Bundesgesetz über den Einsatz elektronischer Mittel zur Erfüllung von Behördenaufgaben» (EMBAG) ist ein Artikel 10 zu «Open Government Data» vorgesehen¹ und umfasst dabei den Grundsatz «Open by Default». Diese wesentliche Vorgabe sollte im MODIG explizit wiederholt werden, da es sich dabei um ein Gesetz handelt, das hauptsächlich die digitale Infrastruktur betrifft und deshalb unmissverständlich diesen Grundsatz betonen muss.

¹ <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-87454.html>



Parldigi

2. Neuer Artikel zur Freigabe von digitalen Ressourcen

Forderung: Die im Rahmen des «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur» (MODIG) bzw. der «Nationalen Datenvernetzungs-Infrastruktur Mobilität» (NADIM) entstehenden digitalen Ressourcen (Daten, Software, Schnittstellen, Standards, Dokumentation etc.), die durch öffentliche Gelder finanziert wurden, sollen grundsätzlich unter einer offenen Lizenz frei zugänglich publiziert werden. Dazu wird ein neuer Artikel 8 vorgeschlagen:

Art. 8 Freigabe von digitalen Ressourcen (NEU)

¹ Die im Rahmen der MODI erstellten und durch die öffentliche Hand finanzierten digitalen Ressourcen (Daten, Software, Schnittstellen, Standards, Dokumentation) werden unter passenden offenen Lizenzen freigegeben, sofern andere Rechte dies nicht einschränken.

Begründung: Die digitale Infrastruktur besteht neben Daten auch aus weiteren digitalen Ressourcen wie Software, Schnittstellen, Standards, Prozessdokumentationen, Spezifikationen etc. Eine solche Freigabe von digitalen Gütern unter offenen Lizenzen (siehe <https://opendefinition.org/od/1.1/de/>) schaffen digitale öffentliche Güter, weil diese Ressourcen von anderen Behörden, Unternehmen und weiteren Akteuren uneingeschränkt genutzt und gemeinsam weiterentwickelt werden können. Dies trägt zu Erreichung der Zielsetzungen des MODIG bei (siehe «Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens» Seite 2):

«Die MODI ist unabhängig, verlässlich, offen, nichtdiskriminierend, transparent, nicht gewinnorientiert, von hoher Qualität und technisch flexibel ausgestaltet.»

Die Veröffentlichung von digitalen Ressourcen fördert die Unabhängigkeit («digitale Souveränität») und Nicht-Diskriminierung der MODI, weil so Behörden, Unternehmen und die Zivilgesellschaft bspw. die entwickelten Software-Module und Schnittstellen selbständig nutzen und weiterentwickeln können. Gleichzeitig ermöglicht bspw. der Einblick in den Quellcode die Transparenz der Algorithmen (wichtig bspw. beim Open Journey Planner OJP, erwähnt in den Erläuterungen) und erhöht damit die Qualität und Sicherheit der digitalen Infrastruktur. Und nicht zuletzt reduziert die gemeinsame Weiterentwicklung von digitalen Ressourcen wie Open Source Software auch die Kosten der Mobilitätsdatenanstalt der Bundes (MDA), da durch die Wiederverwendung der Komponenten und Anwendungen der MODI Ausgaben für die Software-Entwicklung gespart werden können.

So steht auch dieser neue Artikel auch im Einklang mit dem geplanten «Bundesgesetz über den Einsatz elektronischer Mittel zur Erfüllung von Behördenaufgaben» (EMBAG), das den Artikel 9 «Open Source Software» diesbezüglich vorsieht². Damit ist eine generelle Freigabe von Software unter Open Source Lizenzen vorgesehen. Diese Vorgabe sollte im MODIG wiederholt werden, da es sich dabei um ein Gesetz handelt, das hauptsächlich die digitale Infrastruktur betrifft. Wichtige Grundsätze wie die Freigabe von digitalen Ressourcen sollten darin explizit erwähnt werden, damit die im Rahmen des MODIG entwickelte Software tatsächlich unter Open Source Lizenzen freigegeben wird.

² <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-87454.html>



Parldigi

3. Hohe Ausgaben für MODI und MDA

Feststellungen: Wie in den Erläuterungen im Abschnitt 6.1.2.4 «Gesamtbedarf Finanzen und Personal MODI» dargelegt, werden für die Umsetzung der MODI mit der MDA im Rahmen der NADIM sowie dem Verkehrsnetz CH insgesamt 31 bis 28 Millionen CHF pro Jahr erwartet. Diese zugegebenermassen hohen Kosten werden unter anderem durch die rund 70 neuen Stellen verursacht. Diese Finanzierung gewährleistet die Professionalität, die für die hohe Verfügbarkeit und Qualität der komplexe Dateninfrastruktur notwendig ist.

Dem gegenüber steht die erwartete zusätzliche Wertschöpfung in der Schweiz, die gemäss Abschnitt 6.3 «Auswirkungen auf die Volkswirtschaft» auf über 1.3 Milliarden CHF pro Jahr geschätzt wird. Dieses hohe Wachstum an volkswirtschaftlicher Leistung erstaunt nicht, denn Verkehrsdaten gelten weltweit als sogenannte «High Value Datasets», also Daten von grosser wirtschaftlicher Bedeutung³.

Inhaltlich entsteht der hohe Nutzen durch die verbesserte Auslastung von Schienen und Strassen sowie durch die Ermöglichung von neuen Innovationsleistungen durch Technologie-Unternehmen, die neue Services und Produkte basierend auf den Mobilitätsdaten entwickeln und betreiben können.

Vor diesem Hintergrund wird die Kosten-Nutzen-Abwägung der vorliegenden Finanzierung der MODIG-Umsetzung als sinnvoll erachtet. Neben dem wirtschaftlichen Mehrwert fördert das neue Gesetz auch die Digitalisierungsbemühungen in der Schweiz und schafft einen wertvollen Beitrag für die Gesellschaft (bspw. Sammeltaxis und Rufbusse) und die Umwelt (bspw. einfachere Nutzung des öffentlichen Verkehrs).

Fragen: Dennoch stellen sich einige Fragen, die es aus unserer Sicht zu beantworten sind:

1. Gibt es andere Wege, dieselben Ziele mit weniger eigenem Personal zu erreichen?
2. Handelt es sich um zusätzliche Stellen oder werden Stellen bei Bundesämtern, kantonalen Behörden oder anderen Organisationen übernommen?
3. Kann eine fortschreitende Automatisierung längerfristig zu einer Reduktion eines Teils dieser Aufwände führen?
4. Können die Datenlieferanten nicht stärker in die Pflicht genommen werden, so dass weniger Integrationsbemühungen zu leisten sind?
5. Wie soll der Bund als Eigner mit der aktuellen Struktur mit einem rein externen Verwaltungsrat sicherstellen, dass seine Mittel wirklich haushälterisch verwendet werden? Müsste er dazu nicht mehr Kontrolle behalten?

³ <https://data.europa.eu/en/datastories/open-transport-data>

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Wohlen, 02. Mai 2022

Stellungnahme zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Eingabe von:

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
Telefon 056 619 71 32
stephan.jaeggi@vfas.ch

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 02. Februar 2022 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zum neuen Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) zu äussern. Der VFAS dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der VFAS vertritt seit 1956 die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. Wir vertreten liberale Werte und hinterfragen deshalb alle Vorschriften und Auflagen, welche das unternehmerische Umfeld unserer Mitglieder tangieren.

Damit sich die Vernetzung in der Mobilität beschleunigt, braucht es die richtigen Voraussetzungen, insbesondere einen funktionierenden Datenaustausch unter verschiedenen Mobilitätsanbietern über einen neutralen Intermediär sowie die Bereitstellung von hoheitlichen Daten als «Open Government Data». In diesem Sinne begrüsst der VFAS die Schaffung einer Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) grundsätzlich. Damit diese aus Sicht der Wirtschaft einen Mehrwert bietet, muss die Vernehmlassungsvorlage entlang von fünf zentralen Anforderungen optimiert werden:

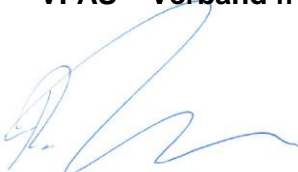
1. Sie muss eine möglichst enge Definition von Mobilitätsdaten als Infrastruktur verfolgen.
2. Sie muss den Wettbewerb im Mobilitätsmarkt als Innovationstreiber nutzen und fördern.
3. Sie muss iterativ und anwendungsorientiert aufgebaut werden, damit der Mehrwert ersichtlich wird.
4. Der Mehrwert für die Kundinnen und Kunden muss im Zentrum sämtlicher Bemühungen stehen.
5. Es braucht eine Governance, welche kompromisslos diesen Zielen dient.

Detaillierte Ausführungen zu diesen Positionen finden Sie im ausgefüllten Fragebogen, der dieser Stellungnahme beiliegt, sowie in der Stellungnahme von economiesuisse, welche wir vollumfänglich unterstützen.

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz



Roger Kunz
Präsident



Stephan Jäggi
Geschäftsleiter

– Beilage erwähnt



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 checked="" 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
<p>Absender: VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz Bremgarterstrasse 75 5610 Wohlen</p>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Allerdings mit klaren Leitplanken: Digitales Abbild der Infrastrukturen

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:

Verstehen die Infrastruktur in erster Linie als Mehrwert für die Angebotsseite des Mobilitätsmarktes und die Akteure, die sich darin bewegen.

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 Staat kann hier als Enabler wirken und als neutrales Scharnier die verschiedenen Akteure in der Mobilität verbinden. Der Fokus sollte also besonders auf der Verhinderung von Diskriminierung liegen. Um nachhaltig Innovation zu ermöglichen sollte der Staat ausserdem die «Agents of change» im Mobilitätssystem besonders im Blick haben und nicht in erster Linie die bestehenden Strukturen. Der Staat soll via Mobilitätsdateninfrastruktur aber keinen lenkenden Einfluss nehmen

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:

Zwei Vorbehalte:

1. Die Bemühungen des Bundes sollten sich nicht zu sehr auf bestehende Angebote versteifen, sondern auch den Vektor in die Zukunft im Auge behalten. Ein Kernzweck der MODI ist aus Sicht der Wirtschaft, dass ein Nährboden für Innovation geschaffen wird.
2. Freiwilligkeit ist zentral – Nichtteilnahme darf nicht a priori ein Nachteil sein. Zugang zu Verkehrsnetz CH muss auch ohne Teilnahme an NADIM möglich sein.

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:

Die Ambition ist im Moment hoch genug – man sollte sich darauf konzentrieren. Der Aufbau einer NADIM ist anspruchsvoll und wäre ggf. ein genügender Mehrwert. Weitere Anwendungen müssen fallweise betrachtet werden. Die Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft muss fallweise ausgemacht werden.

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:

Nutzergebühren bevorteilen tendenziell die etablierten und grösseren Akteure im Markt. Sie sind der Chancengleichheit im Mobilitätsmarkt damit abträglich. Bei Open Government Data (insb. Verkehrsnetz CH) sollte der Zugang kostenfrei möglich sein. Die freiwillige Teilnahme an der NADIM und die damit verbundene Zugang zu Kern- und anderen Marktteilnehmer kann durch Nutzerbeiträge finanziert 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:

Einerseits hat die bessere Vernetzung von Mobilitätsakteuren ein grosses Potential, andererseits rechtfertigt die Konstellation im Schweizer Markt, dass der Bund als Intermediär auftritt. Aus Sicht des VFAS wäre eine Selbstorganisation der Branche wünschenswert, erscheint allerdings angesichts der «Zweiteilung» in einen stark regulierten öV-Markt und einen freien, privaten Mobilitätsmarkt zurzeit unrealistisch.

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:

Die Eintrittshürden sollen tief sein und das Hauptziel der NADIM bleibt die möglichst effiziente Vernetzung verschiedener Dateneigner. Dies müssen die Leitgedanken bei der Definition des Kerndatensets sein. Es ist zielführend, wenn die Definition anpassungsfähig bleibt, es braucht aber auch Rechtssicherheit in Form von klaren Leitplanken für den Umfang der Kerndaten («maximal bis hier und nicht weiter»). Auch ist zu betonen, dass der Umfang des Kerndatensets nicht eine politische Entscheidung darstellt. Der Bundesrat sollte also nahe an den Bedürfnissen der MDA und der Marktakteure entscheiden und sich ggf. auch nur auf strategische Vorgaben beschränken.

- 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:

Die Beantwortung dieser Frage hängt vom genauen Umfang des Kerndatensets ab. Erneut sei bei dieser Gelegenheit auf die unterschiedlichen Voraussetzungen von öffentlichen Transportunternehmen und privaten Dienstleistern hingewiesen. Erstere verfügen über Daten, die nahe an physischen Infrastrukturen sind und unter Konzessionsschutz entstanden sind. Für diese Daten sollten weitergehende Offenlegungspflichten gelten, als für solche aus dem Privatsektor die unter wettbewerblichen Bedingungen und mit Konkursrisiko entstanden sind.

- 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:

Obwohl es beim Datenaustausch über die NADIM klare Regeln braucht, sollten diese insgesamt auf ein Minimum reduziert und möglichst viel den bi- und multilateralen Geschäftsbeziehungen der Teilnehmenden überlassen werden.

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:

Die Teilnahme an der NADIM sollte selbstverständlich so ausgestaltet werden, dass der Initialaufwand a priori so tief wie möglich ist. Eine Subventionierung sehen wir aus mehreren Gründen skeptisch. Erstens ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis solcher Massnahmen in der Realität oftmals ungenügend (z.B. wegen Aufwand zur Ermittlung der Subventionsberechtigung), zweitens kann eine verzerrende Wirkung entstehen gegenüber dem wettbewerblichen Teil des Mobilitätsmarktes. Drittens beginnen Subventionen immer befristet und werden dann verstetigt.

- 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:

Begründung siehe oben

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:

Bei den Daten der öffentlichen Hand auf Verkehrsnetz CH handelt es sich letztlich um «Open Government Data». Die Einbindung privater Verkehrsnetzdaten kann Vorteile bringen, muss aber freiwillig geregelt werden und die Datenhaltung und -hoheit der privaten Eigner respektieren.

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:

Rein aus Governance-Sicht macht es Sinn, wenn Verkehrsnetz CH (eine Open Data Plattform, die a priori allen zugänglich sein sollte) und die NADIM (eine öffentliche Infrastruktur mit freiwilliger Teilnahme) separat betrieben werden.

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:

Zum Grundsatz «Keine Gewinnorientierung» sollte gehören, dass die MODI auf die Erbringung jeglicher gewerblicher Leistungen verzichtet.

- 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:

Wobei anzumerken ist, dass Mobilitätsdaten, die von staatseigenen Unternehmen unter dem Schutz einer Konzession und in hoheitlichem Auftrag erzeugt wurden, grundsätzlich nicht das gleiche sind wie Mobilitätsdaten privater Anbieter. Auch hier sollte eigentlich das Prinzip Open Government Data angewendet werden: Öffentlich finanzierte Unternehmen, die in öffentlichem Auftrag handeln, sollten eigentlich einer Einlieferungspflicht unterliegen.

- 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:

Insbesondere da der versprochene, diskriminierungsfreie Zugang zur NOVA-Plattform der öffentlichen Transportunternehmen auch nach mehreren Jahren noch nicht realisiert wurde.

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:

Von den im erläuternden Bericht dargelegten Varianten ist die Bundesanstalt aus unserer Sicht die zweckmässigste Lösung.

- 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:

Grundsätzlich wäre der Idealfall die Ausschreibung eines Leistungsauftrags für die NADIM. Durch den staatlichen Auftrag wäre die gewünschte Neutralität gesichert und man könnte gleichzeitig das in der Privatwirtschaft vorhandene Know-how nutzen. Noch besser, aber wie oben erwähnt wohl zurzeit unrealistisch, wäre eine vollständige Selbstorganisation durch die Marktakteure.

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:

Wir befürworten die Kernaufgaben gem. Art. 13, beantragen aber die Streichung des Artikels 14 (Weitere Tätigkeiten).

- 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:

Die MDA muss in erster Linie als Vermittlerin agieren, um die vorhandene Expertise der Marktakteure bestmöglich zur Geltung zu bringen.

- 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:

Solange sich diese Unterstützung auf Leistungen beschränkt, welche die effiziente Funktionsfähigkeit der NADIM und die Teilnahme der Akteure unterstützen.

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:

Zwar begrüssen wir den angebrachten Vorbehalt bezgl. Konkurrenzierung von privaten Unternehmen gem. Vorschlag des Bundes. In der Realität besteht ganz grundsätzlich dennoch ein zu grosses Risiko, dass jegliche gewerbliche Leistungen der MDA den Wettbewerb künftig beeinträchtigen könnten. Deshalb beantragen wir, ganz auf solche zu verzichten.

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:

- 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:

Die Datenhaltung und -hoheit bleibt gem. erläuterndem Bericht bei den teilnehmenden Unternehmen. Vor diesem Hintergrund macht es auch Sinn, wenn diesen der Datenschutz obliegt.

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:

Auf regulatorischer Ebene braucht es keine zusätzlichen Anreize. Konkrete, bedürfnisorientierte Use cases und sichtbare kommerzielle Vorteile sind der beste Anreiz, um Unternehmen zur Teilnahme an der NADIM zu motivieren. Diese muss schlicht und einfach aufzeigen können, dass sie Mehrwerte bietet und eine Daseinsberechtigung hat. Dann wird auch die Beteiligung attraktiv.

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:

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 Stakeholdereinbindung und das partizipative Element der bisherigen Arbeiten werden sehr geschätzt. Dies ist eine wichtige Grundlage für die Akzeptanz einer MODI und sollte beibehalten werden. Optimierungsmöglichkeiten gibt es ggf. beim Einbezug der Startup-Szene, resp. bei innovativen Unternehmen, die (noch) nicht politisch organisiert sind.



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 checked="" type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Viasuisse AG, Zentralstrasse 115, 2501 Biel	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

Wir begrüßen die Einstufung von Daten als systemkritische Infrastruktur. Es muss aber sichergestellt werden, dass insbesondere bei privaten Anbietern keine quasi Enteignung der Daten für den Zweck von MODI geschieht. Hier muss sicher eine finanzielle Abgeltung für Private diskutiert werden, dass überhaupt alle relevanten und interessanten Daten bereitgestellt werden dürfen. Zudem muss jederzeit sichergestellt werden, dass die neue Anstalt in keiner Weise private Akteure die bereits gut etabliert am Markt sind konkurrenziert. So wie die Mittel aktuell bei der Anstalt geplant sind, erscheint uns die Gefahr doch als sehr real, dass diese Anstalt im Laufe der Zeit Aufgaben ausserhalb Ihres eigentlichen Aufgabenfeldes sucht. Zudem ist die Tätigkeit in diesem Entwurf für uns viel zu offen. Hier muss von Beginn weg der Zweck der Anstalt noch klarer eingegrenzt werden und eine deutliche Abgrenzung zu aktuellen Bundesstellen sowie privaten Anbietern gemacht werden. Vielmehr regen wir auch an, noch mehr über Kooperationen zu machen als alles in der Anstalt regeln zu wollen, da dies ziemlich sicher neue Doppelspurigkeit schaffen wird. Die Anstalt hat aus unserer Sicht eher eine Koordinationsrolle und Qualitätssicherung und dafür scheint sie aus heutiger Sicht überdotiert zu sein.

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:

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:

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:

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:

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:

Es kommt sehr darauf an welche Bestandteile dies sein werden. Sobald es in eine konkurrenzierende Richtung zu Privaten geht, wird es aus unserer Sicht heikel oder muss zumindest gut abgestimmt werden. Daher aktuell keine konkrete Antwort.

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:

Aus unserer Sicht und wenn wir den Kern von MODI richtig verstehen, müsste der Staat diesen langfristig finanzieren. Weil wenn MODI Nutzerbeiträge erhält, dann ist es eine Art Wettbewerb und die Frage stellt sich dann eben auch, was MODI für das Einbinden der Daten an die Lieferanten bezahlt. Aus unserer Sicht stellen sich dann sehr schnell viele Fragen und Probleme. Daher sehen wir es, wenn schon als langfristig sinnvoller keinen Beitrag zu erheben.

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:

Ist heikel. Wenn der Bund dadurch theoretisch auch bereits veredelte Datenpakete als Kerndaten definieren kann, dann sicher Nein. Für eine genaue Antwort müssten mehr Informationen da 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:

Es kommt auf die Daten an. Wenn aber im Kerndatensatz z.B. aktuelle Betriebsdaten drin sind (wie es aktuell ja definiert ist) dann erachten wir diesen Datensatz als wertvoll und somit müssen die Lieferanten vergütet werden, da sonst Business Modelle per Gesetz zerstört 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:

Es muss die Frage gestellt werden wieso «nur» zwei Jahre dafür bezahlt werden soll und nicht längerfristig? Die Kosten laufen bei den Privaten grundsätzlich weiter z.B. für den Betrieb und Unterhalt einer Schnittstelle. Insbesondere wenn Private einliefern «müssen». Auch hier kann auf dieser Basis von uns keine Antwort gegeben werden.

- 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:

Die Kosten müssen insbesondere bei Privaten effektiv abgegolten werden.

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:

Auch hier muss wieder im Detail angeschaut werden welche weiteren Daten es genau betrifft, weil es auch hier nicht sein darf, dass z.B. im Bereich von Betriebsdaten Private oder bestehende Marktteilnehmer von staatlicher Seite konkurrenziert werden. Es darf kein «Blankocheck» sein sondern muss von Beginn transparent sein.

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:

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:

- 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 ja, wobei wir uns dann die Frage stellen ob MODI je richtig «zum fliegen» kommt. Idealerweise ist es eine Pflicht für gewisse Daten (welche dann halt auch finanziell eingekauft werden müssen), damit ein ganzheitliches Datenset garantiert wird. Auf freiwilliger Basis besteht die grosse Gefahr, dass die wirklich interessanten Daten nie geteilt werden und MODI somit teuer wird aber nie relevant genug.

- 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:

Kommt auf die Daten an. Eine generelle Einlieferungspflicht wird nicht befürwortet.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Nur gegen ein marktübliches Entgelt!

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:

Eher ja, wobei aber die veranschlagten Kosten aus unserer Sicht sehr hoch sind und somit die akute Gefahr besteht, dass diese Anstalt sehr rasch nach «Arbeitsuche» in Felder abdriftet, welche allenfalls Private konkurrenziert.

- 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:

Relevanter als die Frage nach der Organisationsform ist die konkrete Ausgestaltung des Auftrages mit klaren Grenzen.

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:

Grundsätzlich ja wobei die Aufgaben sehr breit sind und es zu wenig klar abgegrenzt ist wo die Grenzen sind und im Endeffekt, gibt es auch hier eine Art «Blankocheck», um plötzlich in andere Felder abzudriften. Das muss deutlich gemacht werden, für was so viel Geld investiert wird. Hier muss aus unserer Sicht mehr Klarheit und Transparenz erfolgen.

- 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:

Auf Dauer wird durch diese Aufgabe die Konkurrenz der Privaten erfolgen und daher dürfen diese Aufgaben nicht wahrgenommen werden.

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:

Das muss besser geklärt werden und es darf am Ende nicht nur Aufgabe der einliefernden Parteien sein.

- 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:

Generell ja aber gleichwohl muss der Bund im Rahmen seiner Aufgabe hier auch Teile der Verantwortung übernehmen.

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:

Als privater Anbieter, welcher mit Daten Geld verdient sind generell monetäre Anreize interessant

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:

Als privater Anbieter, welcher mit Daten Geld verdient sind generell monetäre Anreize interessant

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:

Generell scheint uns das Thema Kooperationen noch zu wenig gewichtet oder zumindest wird es in der Vernehmlassung nicht deutlich genug. Wir fragen uns, ob die ganze Vernehmlassung nicht zielgerichteter wäre, wenn bereits bestehende Strukturen und Partner aktiver Teil des Ganzen wären als, quasi alles selbst in der Anstalt zu regeln. Wir denken, ein Teil der Arbeiten oder Daten sind bereits vorhanden und müssten eigentlich nur noch enger eingebunden werden. So sehen wir auch mehr Akzeptanz auf breiter Ebene und die Hauptgefahr, dass die Anstalt zu gross und unflexibel würde, wäre auch deutlich kleiner. Wir denken, dies wäre ohne all zu grossen Zusatzeffort möglich und könnte der Idee schneller zum Fliegen verhelfen.



Per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Bern, 14. April 2022

T + 41 31 320 22 58
valeria.faeh@vkg.ch

**Stellungnahme der Vereinigung Kantonaler Gebäudeversicherungen (VKG)
Vernehmlassungsverfahren zum «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur
(MODIG)»**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 haben Sie die Vereinigung Kantonaler Gebäudeversicherungen (VKG) eingeladen, zur Vorlage eines neuen Gesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen, dass Sie uns in den Kreis der Anhörungsadressaten aufgenommen haben.

Die VKG ist die Gemeinschaftsorganisation der Kantonalen Gebäudeversicherungen (KGV). Zweck dieser Kooperation ist es, den Brandschutz und die Elementarschadenprävention in der Schweiz nachhaltig zu fördern. Sie konsolidiert hierfür die Interessen der Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen, des Interkantonalen Rückversicherungsverbandes, der Präventionsstiftung der Kantonalen Gebäudeversicherungen und des Schweizerischen Pools für Erdbebendeckung.


Nach eingehender Prüfung der zugestellten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass die VKG über keine näheren Anknüpfungspunkte zur Regelungsmaterie der vorliegenden Vernehmlassung verfügt. Aus diesem Grund enthalten wir uns vorliegend einer Stellungnahme.



Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und stehen Ihnen bei allfälligen Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


Alain Rossier
Direktor


Valeria Fähr
Juristin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3. Mai 2022

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. Februar 2022 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) eröffnet. Als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs bedankt sich der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) für die Möglichkeit zur Stellungnahme und macht gerne davon Gebrauch.

I. Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Der VöV begrüsst die Stossrichtung der Vorlage und anerkennt die Wichtigkeit, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems eine Dateninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann, die einen Informationsfluss zwischen verschiedenen Akteuren ermöglicht. Mobilitätsdaten und deren Austausch sind für das Funktionieren von Verkehr und Mobilität von grosser Bedeutung. Die Vorlage bietet diverse Chancen, gerade im Bereich multimodaler Mobilitätsdienstleistungen sowie im Zusammenhang mit dem Ziel, den Modalsplit des öV zu erhöhen. Innovationen können gefördert und neue öV-Kundinnen und Kunden mittels bedürfnisgerechterer Angebote gewonnen werden. Die Vorlage kann zudem dazu beitragen, dass die bestehende Infrastruktur und die vorhandenen Transportmittel ressourceneffizienter genutzt werden. Damit die vorhandenen Mobilitätsdaten optimal verwendet werden können, erachtet der VöV die nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM), welche die technischen Voraussetzungen schafft, um die Bereitstellung und den Austausch von Daten in der notwendigen Qualität gewährleisten zu können, als sinnvoll. Dies gilt auch betreffend die Einbindung von Verkehrsnetz CH, welches das gesamte Verkehrsnetz der Schweiz einheitlich sowie digital abbilden und als räumliches Referenzsystem dienen soll.

Hingegen erachtet der VöV das Schaffen einer neuen Bundesanstalt als nicht zweckmässig und von den Kosten her als wesentlich zu teuer. Eine schlankere Organisationsform als die vorgesehene Mobilitätsdatenanstalt (MDA) würde im Hinblick auf die angestrebten Ziele und Zwecke der Vorlage aus Sicht des VöV genügen. Hier wäre es sinnvoll, dass sämtliche interessierten Branchen bspw. in Form einer Expertengruppe bei der Findung einer geeigneten Organisationsform zusammenwirken. Der VöV ist gerne bereit, beim Aufbau einer entsprechenden Governance mitzuhelfen.

Unsere politischen Hauptanliegen zu den Kernpunkten lauten wie folgt:

- **Dienste und Funktionen der NADIM:** Der VöV sagt klar ja zur NADIM als unabhängige und neutrale Schnittstelleninfrastruktur, welche Mobilitätsdaten bereitstellt und einen standardisierten Austausch ermöglicht. Wir lehnen es jedoch ab, dass die NADIM bei Bedarf mit zusätzlichen Diensten und Funktionen, insbesondere mit Vertriebsfunktionalitäten ergänzt werden kann.
- **Kerndaten:** Bezüglich der in Art. 6 MODIG erwähnten Kerndaten müssen zwingend auf Gesetzesstufe zumindest die möglichen Kategorien der zu liefernden Kerndaten abschliessend definiert werden. Personendaten sollen nicht als Kerndaten festgelegt werden können.
- **Prinzip der Freiwilligkeit und der Gleichbehandlung:** Am Prinzip der Freiwilligkeit bezüglich der Nutzung der MODI ist jederzeit zwingend festzuhalten. Aus den bestehenden gesetzlichen Pflichten, die aus dem PBG und der FPV für konzessionierte Transportunternehmen bezüglich der Veröffentlichung von gewissen Daten resultieren, darf nicht die Pflicht zur Nutzung der MODI abgeleitet werden. Im Weiteren ist die Reziprozität von Rechten und Pflichten aller Akteure sicherzustellen.
- **Finanzierung:** Für allfällige zukünftige Nutzungsgebühren sollten bereits zum heutigen Zeitpunkt auf Gesetzes- oder auf Verordnungsstufe deren Höhe bzw. deren Berechnungsgrundlage festgelegt werden. Allfällige von den konzessionierten Transportunternehmen zu bezahlende Nutzungsgebühren für die MODI dürfen nicht zu Lasten des bestehenden RPV-Verpflichtungskredites gehen. Es sollte ein vom bestehenden RPV-Verpflichtungskredit unabhängiges Finanzierungsgefäss definiert werden.
- **Mobilitätsdatenanstalt:** Aus Sicht des VöV sollte eine schlanke, agile Organisationsform gewählt werden, welche die NADIM aufbaut, betreibt sowie weiterentwickelt und dabei die notwendige Flexibilität und Anpassungsfähigkeit aufweist. Eine Bundesanstalt ist unseres Erachtens zu weit vom Markt entfernt und damit zu wenig agil, um sich den laufend ändernden Marktbedürfnissen anpassen zu können.

II. Bemerkungen zu einzelnen Themen

Im Folgenden wird auf einzelne Punkte, die für den VöV und seine Mitglieder von zentraler Bedeutung sind, näher eingegangen.

a) Dienste und Funktionen der NADIM (Art. 5 MODIG)

Gemäss Art. 5 Abs. 1 MODIG umfasst NADIM Mobilitätsdaten und IT-Systeme, die dazu dienen, die Daten standardisiert zu nutzen sowie die Nutzerinnen und Nutzer zu vernetzen. Im erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens betreffend MODIG (im Folgenden «erläuternde Bericht») wird festgehalten, dass die NADIM so konzipiert werden soll, dass Vertriebssysteme zugänglich gemacht werden können (Ziff. 4.1.3.2.1, S. 19).

Die Idee von NADIM als schlanke Schnittstelleninfrastruktur, die Mobilitätsdaten bereitstellt und deren standardisierten Austausch erlaubt, wird vom VöV sehr begrüsst, jedoch sollen über NADIM keine weiteren Dienste und Funktionen angeboten werden, dies gilt insbesondere für allfällige Vertriebsfunktionalitäten. Die konzessionierten Transportunternehmen betreiben ausserdem bereits die NOVA-Plattform, welche Vertriebsdaten im Sinne des direkten Verkehrs nach Art. 16 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBG; SR 745.1) konsolidiert. Über die NOVA-Plattform werden alle Vertriebsfunktionen abgewickelt. Die Öffnung des öV-Vertriebs zugunsten von Dritten regelt die öV-Branche mittels einer Branchenregelung in diskriminierungsfreier Art und Weise. Hierzu werden von der öV-Branche die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben des PBG beachtet und eingehalten. Weitergehende Regelungen bspw. im MODIG bedarf es nicht. Eine Konkurrenzierung dieser öV-Branchen-Plattform durch die MODI gilt es zwingend zu vermeiden.

Sollte eine Involvierung von Vertriebsfunktionen in die NADIM in Betracht gezogen werden, bedürfte dies zudem eines erneuten, gesonderten Vernehmlassungsverfahrens.

Im Übrigen wird zum Thema Vertrieb auf die von der Alliance SwissPass separat eingereichten Stellungnahme verwiesen.

b) Kerndaten der NADIM (Art. 6 MODIG)

Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand von Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Art. 6 Abs. 1 MODIG). Hierbei handelt es sich um die sogenannten Kerndaten. Die Datenlieferantinnen und -lieferanten sind folglich verpflichtet, die entsprechenden Daten zu liefern, wenn sie ihre Daten über die NADIM bereitstellen wollen. Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass ihnen im Weigerungsfall, wenn nötig der Anschluss zur NADIM verwehrt werden kann. Weiter wird festgehalten, dass der konkrete Umfang des einzuliefernden Kerndatensets je nach Anbieter bzw. Verkehrsmittel unterschiedlich definiert werden kann, da nicht jeder Datenlieferant über alle Bestandteile der Kerndaten verfügt (Ziff. 4.1.8.6.1, S. 27).

In Art. 6 Abs. 2 MODIG wird festgehalten, dass der Bundesrat die Rahmenbedingungen für die Lieferung der Kerndaten festlegt, wobei Art. 13 Abs. 2 Bst. c MODIG konkretisiert, dass die MDA die Kerndaten unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesrates unter Einbezug der betroffenen Akteure festlegt. Im erläuternden Bericht wird diesbezüglich ausgeführt, dass die relevanten Akteure zweckmässig einbezogen werden sollen, damit die nötige Flexibilität im sich rasch entwickelnden Umfeld gewährleistet werden kann (Ziff. 4.1.8.6.1, S. 28). Was mit dem Begriff «zweckmässig» konkret gemeint ist, bleibt offen. Weitergehende Regelungen zu den Kerndaten lassen sich im MODIG nicht finden. Im Ergebnis bestimmt somit die MDA, welche Kerndaten geliefert werden müssen.

Nach Ansicht des VöV darf es nicht möglich sein, dass die MDA die Kerndaten nach Belieben definieren und erweitern kann. Würde dies zugelassen werden, könnte dies dazu führen, dass bereits an NADIM angeschlossene Datenlieferantinnen und -lieferanten, die sich weigern, neu definierte Kerndaten zu liefern, ausgeschlossen werden könnten. Im Ergebnis könnte dies zu einem faktischen Datenlieferungszwang führen, da ab einem gewissen Zeitpunkt ein allfälliger Ausschluss von NADIM für eine Datenlieferantin/einen Datenlieferanten gegebenenfalls mit erheblichen Nachteilen verbunden sein könnte, so dass sie/er sich gezwungen sieht, die geforderten Daten zu liefern.

Aufgrund der Wichtigkeit dieses Bereichs sollten zwingend auf Gesetzesstufe die möglichen Kerndatenkategorien (analog den bereits im erläuternden Bericht erwähnten Kategorien; vgl. Ziff. 4.1.8.6.1, S. 28) abschliessend definiert werden. Weitergehende Details betreffend die Kerndaten sind auf Verordnungsstufe zu regeln. Personendaten sollten generell nicht als Kerndaten festgelegt werden können, dies insbesondere unter Berücksichtigung des Prinzips der Freiwilligkeit und der Gleichbehandlung sämtlicher Akteure. Es darf nicht sein, dass beispielsweise Transportunterneh-

men indirekt dazu gezwungen werden können, Personendaten zu liefern. Es sollten im Übrigen allgemein Kerndatenkategorien bestimmt werden, die von sämtlichen Akteuren geliefert werden können und müssen.

c) Bearbeitung von Personendaten (Art. 18 MODIG) / Verantwortlichkeit (Art. 19 MODIG)

Gemäss Art. 18 MODIG richtet sich die Bearbeitung von Personendaten durch die MDA nach den Artikeln 33-43 des Datenschutzgesetzes (DSG; SR 235.1). Die MDA kann Bewegungsdaten und besonders schützenswerte Personendaten über die Gesundheit von Reisenden mit Behinderungen bearbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Art. 13 Abs. 2 Bst. d MODIG erforderlich ist. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten zur Bearbeitung dieser Daten. Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass eine Bearbeitung von Personendaten durch die Betreiberin der NADIM erforderlich sein kann, wenn über die NADIM auch Funktionalitäten angeboten werden, die es erlauben, den Vertrieb von Mobilitätsangeboten einfacher abzuwickeln, wie beispielsweise Buchungs- und Bezahlungsfunktionen. Den Datenschutz haben die Datenlieferantinnen und -lieferanten durch geeignete Massnahmen sicherzustellen (Ziff. 4.1.8.6.3, S. 28). Bezüglich der Haftung wird unter Art. 19 Abs. 3 MODIG festgehalten, dass die Haftung der MDA für jegliche Schäden durch die Nutzung der von ihr bereitgestellten Mobilitätsdaten und Dienste ausgeschlossen ist.

Aus dem MODIG und dem erläuternden Bericht geht klar hervor, dass über die NADIM grundsätzlich Dienste und Funktionen angeboten werden können, welche u.a. die Bearbeitung von Personendaten zum Gegenstand haben. Diesfalls würden durch die MDA Personendaten bearbeitet werden. In diesem Zusammenhang erscheint der unter Art. 19 Abs. 3 MODIG erwähnte Haftungsausschluss problematisch. Denn als Verantwortlicher in Bezug auf die Datenbearbeitung gilt jede private Person oder Bundesorgan, die oder das allein oder zusammen mit anderen über den Zweck und die Mittel der Bearbeitung entscheidet (Art. 5 Bst. j revDSG). Sofern eine gemeinsame Verantwortlichkeit vorliegt, können betroffene Personen ihre Rechte grundsätzlich gegenüber sämtlichen Co-Verantwortlichen geltend machen und Behörden können gegen jeden von ihnen rechtlich vorgehen. Ob und inwiefern bezüglich der MODI eine alleinige bzw. gemeinsame Verantwortlichkeit der beteiligten Parteien vorliegt, gilt es hier nicht zu beurteilen. Es braucht jedoch eine gut durchdachte Regelung und die sich in diesem Zusammenhang stellenden Fragen müssen beantwortet werden können.

Ein gänzlicher Haftungsausschluss erscheint unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die MDA unter Umständen Personendaten bearbeiten kann, zudem kritisch. Umso wichtiger ist es, dass die NADIM ausschliesslich als schlanke Schnittstelleninfrastruktur ausgestaltet wird, die Mobilitätsdaten bereitstellt und deren Austausch ermöglicht, jedoch nicht darüber hinausgehende Dienste und Funktionen (wie z.B. Vertriebsfunktionalitäten) zur Verfügung stellt, welche u.a. die Bearbeitung von Personendaten erforderlich machen. Art. 18 MODIG (Bearbeitung von Personendaten) könnte diesfalls gestrichen werden.

d) Einbezug Güterverkehr bzw. die Logistik sowie der Luftverkehr

Ob und wie der Güterverkehr bzw. die Logistik und der Luftverkehr bei der NADIM miteinbezogen werden sollen, wird gemäss den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen erst zu einem späteren Zeitpunkt geprüft. Dem VöV ist es ein Anliegen, dass bezüglich dieses Bereichs bei der Erarbeitung der Botschaft konkret Stellung bezogen wird.

e) Prinzip der Freiwilligkeit (Art. 9 Abs. 1 Bst. a MODIG)

Es ist vorgesehen, dass die Nutzung der MODI freiwillig erfolgt. Es besteht kein Anschlusszwang und es sollen keine neuen Pflichten geschaffen werden. Bestehende Pflichten stützen sich auf aktuelles Verfassungsrecht und gegebenenfalls spezifische Gesetze. Die Transportunternehmen mit

einer Konzession nach Art. 6 und 8 PBG sind aufgrund der Fahrplanpflicht gemäss Art. 13 PBG und der Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13) verpflichtet, ihre Betriebs- und Tarifdaten zu veröffentlichen.

Am Prinzip der Freiwilligkeit bezüglich der Nutzung der MODI ist jederzeit zwingend festzuhalten. Aus den bestehenden gesetzlichen Pflichten, die aus dem PBG und der FPV für konzessionierte Transportunternehmen bezüglich der Veröffentlichung von gewissen Daten resultieren, darf nicht die Pflicht zur Nutzung der MODI abgeleitet werden. Dies muss klargestellt werden.

Das Prinzip der Freiwilligkeit sollte im MODIG ausserdem in unmissverständlicher Weise festgehalten und im Detail geregelt werden. Aktuell geschieht dies lediglich mit einer knappen «Kann-Formulierung» - *«alle Datenlieferantinnen und -lieferanten können ihre Daten in die MODI einliefern, sofern sie die Vorgaben nach den Artikeln 5–8 erfüllen»* (Art. 9 Abs. 1 Bst. a MODIG). Dies ist gilt es zu präzisieren.

f) Prinzip der Gleichbehandlung (Art. 9 Abs. 1 Bst. b MODIG)

Gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. b MODIG werden sämtliche Nutzerinnen und Nutzer in Bezug auf die MODI gleichbehandelt. Es stellt sich die Frage, wie dies hinsichtlich des öV, einem öffentlich finanzierten Service-public Sektor, im Vergleich zu privaten Nutzerinnen und Nutzern, sichergestellt wird. Der Umstand, dass die konzessionierten Transportunternehmen gestützt auf das PBG und die FPV verpflichtet sind, ihre Betriebs- und Tarifdaten zu veröffentlichen, für andere Akteure hingegen keine entsprechenden gesetzlichen Pflichten bestehen, erscheint unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung problematisch bzw. birgt die Gefahr einer Ungleichbehandlung bezüglich Dateneinlieferungspflichten, was den Grundsatz der Gleichbehandlung verletzen würde. Aufgrund dessen besteht zu diesem Punkt noch Klärungsbedarf.

Unter Art. 10 Abs. 1 MODIG wird überdies festgehalten, dass der Bund private Nutzerinnen und Nutzer während zwei Jahren nach Inbetriebnahme der MODI finanziell bei der Anbindung ihrer Systeme an die NADIM unterstützen kann. Es sind A-Fonds-perdu-Beiträge im Umfang von maximal 40 Prozent der Anbindungskosten möglich (Art. 10 Abs. 2 MODIG). Im erläuternden Bericht (S. 38) wird festgehalten, dass mit dieser Regelung auch kleinen bzw. finanzschwachen Datennutzerinnen und -nutzern ermöglicht werden soll, ihre Daten möglichst rasch über die NADIM bereitzustellen. Diese Sonderregelung gilt offensichtlich nur für private Nutzerinnen und Nutzer, nicht aber beispielsweise für öffentliche Unternehmen. Weshalb diese Ungleichbehandlung vorgenommen wird, wird im Bericht nicht näher erläutert. Es stellt sich die Frage, wie mit Fällen umgegangen wird, wenn sich beispielsweise ein kleines Transportunternehmen mit einer öffentlich-rechtlichen Rechtsform an NADIM anschliessen möchte, jedoch nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügt. Der VöV verlangt auch in diesem Punkt eine Gleichbehandlung aller involvierten Akteure. Die Bestimmung ist deshalb dahingehend anzupassen, dass sie für sämtliche Nutzerinnen und Nutzer zur Anwendung gelangt. Im Übrigen begrüsst der VöV, dass Nutzerinnen und Nutzer bei der Anbindung ihrer Systeme an die NADIM finanziell unterstützt und A-Fonds-perdu-Beiträge im Umfang von maximal 40 Prozent gewährt werden können, wobei mittels eines geeigneten Verfahrens sichergestellt werden muss, dass es in diesem Bereich zu keinen Diskriminierungen kommt.

g) Finanzierung (Art. 34 ff. MODIG)

Der Aufbau und der Betrieb der von der Mobilitätsdatenanstalt (MDA) betriebenen Systeme der MODI werden über Abgeltungen des Bundes, Gebühren und Drittmittel finanziert (Art. 34 MODIG). Im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass die Finanzierung der MDA langfristig nach Möglichkeit über Nutzergebühren erfolgen soll, in den ersten zehn Jahren allerdings gebührenfrei sein wird und die Kosten vom Bund übernommen werden (S. 3). Im Gesetz selbst lässt sich eine Regelung

betreffend die Gebührenfreiheit in den ersten zehn Jahren nicht finden. Es wird lediglich festgehalten, dass der Bund während zehn Jahren ab Inbetriebnahme der MODI Beiträge zur Abgeltung der ungedeckten Kosten gewährt (Art. 35 Abs. 1 MODIG). Es stellt sich die Frage, weshalb die Gebührenfreiheit nicht direkt im Gesetz verankert wird. Unklar ist ausserdem, was nach Ablauf dieser zehn Jahren geschieht bzw. welche Kosten auf die Nutzerinnen und Nutzer zukommen können. Es könnte ein indirekter Zwang zur Bezahlung der geforderten Gebühren entstehen, insbesondere dann, wenn nach langjähriger Nutzung der MODI eine Abhängigkeit in Bezug auf die Daten entstanden ist. Nutzerinnen und Nutzer könnten sich dadurch gezwungen sehen, die Gebühren zu bezahlen, obwohl sie nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügen bzw. diese als zu hoch empfinden, was problematisch erscheint.

Im MODIG wird betreffend die Gebührenerhebung ferner lediglich festgehalten, dass Gebühren zu Grenzkosten erhoben werden, um bei Überschreiten einer bestimmten Anzahl Systemanfragen innerhalb eines bestimmten Zeitraums eine hohe Verfügbarkeit des Systems gewährleisten zu können (Art. 36 Abs. 1 MODIG). Die Höhe der Gebühren wird der Verwaltungsrat der MDA in einer Gebührenverordnung festlegen, wobei er an das Äquivalenzprinzip und das Kostendeckungsprinzip gebunden ist (Art. 36 Abs. 2 MODIG). Mit diesen Regelungen ist für die Nutzerinnen und Nutzer indes nicht erkennbar, mit welchen Kosten sie zu rechnen haben. Die Festlegung der Höhe der Gebühren sollte zudem nicht in der alleinigen Kompetenz des Verwaltungsrates der MDA liegen, sondern vielmehr in derjenigen des Bundesrates.

In diesem Bereich bestehen aus Sicht des VöV noch einige Unklarheiten, was vom BAV anlässlich des Soundingboards vom 16. März 2022 auch bestätigt worden ist. Das BAV hat sich insbesondere dahingehend geäussert, dass man nicht wisse, ob es überhaupt je Gebühren geben werde. Die unmissverständlichen Regelungen im MODIG sprechen allerdings für das Gegenteil. Unseres Erachtens muss dieser Bereich noch einmal überdacht und überarbeitet werden. Die Höhe der Gebühren bzw. deren Berechnungsgrundlage sollte auf Gesetzes- oder Verordnungsstufe festgelegt werden, so dass die Nutzerinnen und Nutzer entscheiden können, ob sie gewillt sind bzw. sein werden, die Gebühren zu bezahlen.

Der VöV möchte zu dieser Thematik festhalten, dass allfällige zukünftige von den konzessionierten Transportunternehmen zu bezahlende Nutzungsgebühren für die MODI nicht zu Lasten des bestehenden RPV-Verpflichtungskredites für die Abgeltungen von Leistungen des regionalen Personenverkehrs gehen dürfen. Vielmehr sollte ein vom bestehenden RPV-Verpflichtungskredit unabhängiges Finanzierungsgefäss definiert werden.

h) Mobilitätsdatenanstalt (Art. 12 ff. MODIG)

Der Aufbau und der Betrieb der MODI soll gemäss den Vernehmlassungsunterlagen als Bundesaufgabe ausgestaltet werden. Zu diesem Zweck soll eine neue Bundesanstalt, die Mobilitätsdatenanstalt (MDA) geschaffen werden. Gemäss dem erläuternden Bericht soll eine Bundesanstalt als unparteiisch organisierter und sorgfältiger Akteur, der für Neutralität und Vertrauen sorgt, sicherstellen, dass niemand diskriminiert wird, dass mit den Daten aller Anbieter auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird und dass diese Daten unabhängig von kommerziellen Interessen, verlässlich und unter Gewährleistung der Cybersecurity bereitgestellt werden (Ziff. 1.2.1, S. 12).

Der VöV kann diese Überlegungen zwar teilweise nachvollziehen, jedoch stehen für uns die Kosten dieser geplanten Bundesanstalt, für die 45 Vollzeitstellen geschaffen werden sollen, in einem krasen Missverhältnis zum Nutzen. Die Anstalt wäre ausschliesslich für den Aufbau, den Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM zuständig (die Zuständigkeit für Konzept und Aufbau von Verkehrsnetz CH liegt bei swisstopo). Diesbezüglich wird mit jährlichen Kosten von bis zu 32 Millionen Franken gerechnet (inklusive Personalkosten von 11 Millionen Franken). Damit belaufen sich die Projektkosten für den Zeitraum von 2026 – 2035 auf bis zu 320 Millionen Franken. Unter

Berücksichtigung des Umstandes, dass NADIM als ausschliessliche Schnittstelleninfrastruktur ausgestaltet werden soll, erscheinen diese Kosten immens.

Ziel und Zweck der Vorlage ist es, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit eine Datenschnittstelle bzw. Dateninfrastruktur zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems zur Verfügung gestellt werden kann. Aus Sicht des VöV sollte hierzu eine schlanke, agile Organisationsform gewählt werden, welche die NADIM aufbaut, betreibt sowie weiterentwickelt und dabei die notwendige Flexibilität und Anpassungsfähigkeit aufweist. Eine Bundesanstalt ist unseres Erachtens zu weit vom Markt entfernt und damit zu wenig agil, um sich den laufend ändernden Marktbedürfnissen anpassen zu können. Es erscheint uns deshalb fraglich, ob die Ziele der Vorlage mittels der vorgesehenen Organisationsform einer Bundesanstalt erreicht werden können.

Im vorliegenden Kontext erscheint zudem der Umstand, dass der Bundesrat erst nach acht Betriebsjahren die Zweckmässigkeit, die Umsetzung, die Wirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit der MODI überprüft (Art. 11 Abs. 1 MODIG), als problematisch. Allgemein sollte der Aufbau der MODI schrittweise und bedarfsgerecht (auch mit Pilotprojekten) mittels einer schlanken Organisationsform erfolgen. Regelmässig sollten die erwähnten Kriterien geprüft und wo notwendig Anpassungen vorgenommen werden. Wie bereits einleitend erwähnt, ist der VöV gerne bereit, beim Aufbau einer geeigneten Governance mitzuhelfen.

i) Verhältnis SKI / MODI

Bestehende Strukturen wie die Systemaufgabe Kundeninformation (SKI) sollen bestehen bleiben. Eine Konkurrenzierung der SKI mit der MODI gilt es in jedem Fall zu vermeiden. Hier bedarf es unseres Erachtens einer klaren Regelung im MODIG.


Abschliessend möchten wir noch einmal festhalten, dass wir die Schaffung einer Mobilitätsdateninfrastruktur zwecks Förderung der Vernetzung und Nutzung von Mobilitätsdaten zugunsten eines effizienteren und nachhaltigeren Mobilitätssystems sehr begrüssen. Wir sind jedoch überzeugt, dass diese wichtigen Ziele auch mit einer wesentlich schlankeren Lösung als mit der vorgeschlagenen Schaffung einer neuen Bundesanstalt erreicht werden könnten.

Wir bedanken uns nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme sowie für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Dr. Renato Fasciati
Präsident



Ueli Stückelberger
Direktor

Beilage:

Fragebogen zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)



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 checked="" 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: Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Dählhölzliweg 12 3000 Bern 6	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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:

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:

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:

Hierzu gibt es noch keine konsolidierte Branchenhaltung.

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:

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:

Hierzu gibt es noch keine konsolidierte Branchenhaltung.

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:

Hierzu gibt es noch keine konsolidierte Branchenhaltung.

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:

- 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:

- 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:

Die Gleichbehandlung von öffentlichen und privaten Nutzerinnen und Nutzern ist sicherzustellen.

- 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:

Vgl. vorherige Bemerkung

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

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:

- 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:

- 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:

Wir erachten es als sinnvoller, wenn sämtliche interessierten Branchen bspw. in Form einer Expertengruppe zusammenwirken und selbständig eine geeignetere Organisationsform als die vorgeschlagene MDA suchen. Wir sind der Meinung, dass bei der Umsetzung einer geeigneteren Organisationsform der Bund nicht zwingend benötigt wird. Bei Bedarf kann dieser jedoch in der Rolle als Moderator unterstützen.

- 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:

Vgl. Begründung bei Frage 15 lit. a.

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:

- 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:

Hierzu gibt es noch keine konsolidierte Branchenhaltung.

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:

- 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:

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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:

Diese Frage können wir nicht beurteilen.

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?

<p>Bemerkungen: Unsere Hauptanliegen und weitere Bemerkungen sind im Begleitschreiben enthalten.</p>
--



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:

Wettbewerbskommission (WEKO)
Hallwylstrasse 4
3003 Bern

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

Einleitende Bemerkungen

Die Wettbewerbskommission (WEKO) nimmt im Vernehmlassungsverfahren Stellung zu Entwürfen von rechtsetzenden Erlassen des Bundes, die den Wettbewerb beschränken oder auf andere Weise beeinflussen (Art. 46 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen, KG; SR 251). Ihren gesetzesmässigen Auftrag wahrnehmend beschränkt sich die WEKO vorliegend auf eine Stellungnahme zu den aus wettbewerblicher Sicht relevanten Punkten. Die WEKO orientiert sich dabei am Grundsatz, dass Regulierungen generell wettbewerbsneutral auszugestalten sind. Dies bedeutet, dass Staatseingriffe nicht ohne zwingendes Erfordernis Marktteilnehmer bevorzugen oder benachteiligen sollten.

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:

Die WEKO teilt die Auffassung, dass der Aufbau einer neuen staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur zu einer effizienteren Nutzung des Mobilitätssystems führen und sich auch wettbewerbsfördernd auswirken kann, indem Unternehmen (wie z. B. App-Entwickler und Plattformbetreiber) die Grundlagen erhalten, um neue Geschäftsmodelle zu entwickeln und innovative Dienstleistungen anzubieten. Allerdings möchte die WEKO auch darauf hinweisen, dass die damit einhergehende erhöhte Markttransparenz unter Umständen auch wettbewerbsbeschränkende Wirkungen entfalten kann (vgl. dazu Bemerkungen zu Frage 9).

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:

Im Zuge der Digitalisierung hat die wirtschaftliche Bedeutung von Daten enorm zugenommen und Daten sind auch in traditionellen Bereichen wie etwa dem Transportgewerbe zu einem wichtigen Faktor geworden.¹ Dementsprechend beschäftigen sich Wettbewerbsbehörden in kartellrechtlichen Verfahren immer häufiger auch mit Fragestellungen, die den Datenzugang betreffen.² Die WEKO teilt die Ansicht, dass Mobilitätsdaten zu einem zentralen Schlüssel für die Nutzung und das Management des Mobilitätssystems geworden sind und deren Bedeutung insbesondere im Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätsdienstleistungen weiter zunehmen wird.

Mobilitätsdaten und öffentliche Hand

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

¹ Vgl. OECD, Competition and Innovation in Land Transport, November 2016, www.oecd.org/competition/competition-and-innovation-in-land-transport.htm.

² Vgl. Bundeskartellamt, Big Data und Wettbewerb, Oktober 2017, www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Schriftenreihe_Digitales/Schriftenreihe_Digitales_1.html; Verfahren des Bundeskartellamts gegen die Deutsche Bahn im Zusammenhang mit Mobilitätsplattformen, Fairer Wettbewerb um digitale Mobilitätsdienstleistungen – Bundeskartellamt mahnt Deutsche Bahn wegen möglicher Behinderung von Mobilitätsplattformen ab, Medienmitteilung des Bundeskartellamts vom 20. April 2022, www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2022/20_04_2022_Bahn.html?nn=3591286; OECD, OECD Handbook on Competition Policy in the Digital Age, 2022, www.oecd.org/daf/competition-policy-in-the-digital-age.

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:

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:

Die WEKO begrüsst es, dass Aufbau und Betrieb der MODI als Bundesaufgabe ausgestaltet werden soll und mit einer neuen Bundesanstalt die nötige Unabhängigkeit und Neutralität insbesondere für den Betrieb der NADIM gewährleistet werden soll. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, dass es nicht zu Diskriminierungen einzelner Akteure kommt, Doppelspurigkeiten vermieden werden können und mit dem erleichterten Zugang zu den Mobilitätsdaten auch der Wettbewerb gefördert werden kann.

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:

Aus wettbewerblicher Sicht und für die Förderung eines effizienten Mobilitätssystems ist zentral, dass die Daten der MODI allen Nutzern offen, transparent und diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden. Damit werden einerseits Markteintrittsmöglichkeiten für neue Wettbewerber wie etwa innovative Entwickler von neuen Mobilitäts-Apps geschaffen und andererseits können Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Nutzern vermieden werden.

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:

Gemäss dem Erläuternden Bericht könnte insbesondere die Dateninfrastruktur Sharing, die Nationale Dateninfrastruktur Elektromobilität (DIEMO) und die Verkehrsdatenplattform Strasse (VDP) als Teil der MODI betrieben werden (vgl. Ziff. 4.1.10 erl. Bericht). Der Fokus liege in einer ersten Phase auf den für ein effizientes Mobilitätssystem relevanten Mobilitätsdaten des landgebundenen Personenverkehrs. Es soll indes auch geprüft werden, ob und inwiefern in einer späteren Phase auch relevante Daten von Güterverkehr, Logistik und Luftverkehr einbezogen werden sollen (vgl. Ziff. 1.2.1 erl. Bericht).

Betreffend allfällige weitere Ergänzungen der MODI möchte die WEKO Folgendes festhalten: Mit der fortschreitenden Digitalisierung verändert sich auch das Mobilitätssystem der Schweiz. Die Entwicklung des künftigen Mobilitätsverhalten ist aufgrund des Einsatzes neuer Technologien oder der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle zum jetzigen Zeitpunkt schwer abzuschätzen. Deshalb ist die WEKO damit einverstanden, dass der Bundesrat die MODI bei Bedarf um zusätzliche Bestandteile ergänzen kann, wie beispielsweise den Betrieb weiterer multimodaler Systeme etwa in den Bereichen multimodaler Güterverkehr und Logistik (z.B. Stadtlogistik). Dies jedoch immer unter der Prämisse, dass die Notwendigkeit einer solchen Ergänzung der MODI, etwa im Rahmen der angedachten Wirksamkeitsanalyse durch den Bundesrat, aufgezeigt wurde. Bei einer solchen Ergänzung ist zudem sicherzustellen, dass die gleichen Anforderungen wie bei der NADIM (vgl. Ziff. 4.1.9.1 erl. Bericht) umgesetzt werden, um eine Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Marktteilnehmer zu verhindern.

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:

Gemäss Art. 11 MODIG überprüft der Bundesrat im Rahmen einer Wirksamkeitsanalyse erstmals nach acht Betriebsjahren und anschliessend periodisch die Zweckmässigkeit, die Umsetzung, die Wirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit der MODI, erstattet dem Parlament Bericht und beantragt die notwendigen Massnahmen. Gemäss dem Erläuternden Bericht handelt es sich dabei insbesondere um die Finanzierung der MDA nach zehn Jahren Betrieb. Dabei werde auch überprüft, ob und in welchem Umfang nach den ersten zehn Jahren der Finanzierung durch den Bund die Dateninfrastruktur durch Nutzergebühren finanziert werden soll. Der Entscheid über die die Finanzierung nach diesen zehn Jahren liege dann beim Parlament (vgl. Ziff. 4.1.1 erl. Bericht).

Aufgrund der vorliegenden Informationen und der schwierigen Prognostizierbarkeit bei Märkten mit hoher Dynamik sind die Auswirkungen der Einführung von Nutzerbeiträgen für die WEKO zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen. Die Wettbewerbsbehörden können sich dazu erst anlässlich der nach 8 Jahren zu erfolgenden Evaluation und Berichterstattung des Bundesrates an das Parlament äussern. Hierbei kann dann auch auf die Erfahrungen anderer Länder mit Nutzerbeiträgen im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Mobilitätsdaten³ zurückgegriffen 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 WEKO hält es für zweckmässig, dass die Vernetzung von Mobilitätsdaten mittels einer vom Bund bereitgestellten nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur verbessert werden soll. Das im Erläuternden Bericht erwähnte Ziel, ein Basisgesamtsystem zu entwickeln, welches von möglichst vielen Akteuren mit tiefen Einstiegshürden für Datenlieferanten und grossem Nutzen für Datenbezüger genutzt werden kann (vgl. Ziff. 4.1.8.1 erl. Bericht), ist auch im Sinne des Wettbewerbs. Wie bereits bei Frage 1 angemerkt, kann die damit einhergehende erhöhte Markttransparenz unter Umständen auch wettbewerbsbeschränkende Wirkungen entfalten. Dementsprechend ist ein Augenmerk auf mögliche nachteilige Auswirkungen auf den Wettbewerb bei der Ausgestaltung der NADIM zu richten (vgl. die Bemerkungen zu Frage 9a und 9b).

³ So wurde in Deutschland im Frühjahr 2022 die kostenfreie Plattform «Mobilithek» als Nationaler Zugangspunkt für Mobilitätsdaten eingeführt, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mobilithek.html.

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:

Gemäss dem Erläuternden Bericht ist es nötig, dass ein minimaler Bestand der relevanten Mobilitätsdaten verfügbar ist, damit die NADIM einen Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem leisten kann. Insbesondere die Mobilitätsanbieter müssten ein minimales Set der relevanten Daten zu ihren Mobilitätsangeboten zugänglich machen. Die Kerndaten würden insbesondere Geo-, Betriebs- und Vertriebsdaten umfassen. Diese Daten seien insbesondere für die Information und Planung einer Reise unverzichtbar, wie z. B. Haltestellen, Fahrpläne, Fahrzeugstandorte (vgl. Ziff. 4.1.8.6.1 erl. Bericht).

Die WEKO ist der Auffassung, dass ein minimales Set an relevanten Mobilitätsdaten notwendig für ein funktionsfähiges und effizientes multimodales Verkehrssystem ist. Eine Studie von ECOPLAN im Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätsdienstleistungen hält fest, dass sich auch für die Mobilitätsanbieter Vorteile ergäben, wenn sie ein Set von Mobilitätsdaten, welche etwa den Standort, die Verfügbarkeit und die Tarife enthält, offenlegen. Nur bei einer Offenlegung könnten beispielsweise Mobilitätsvermittlungsplattformen die Produkte der Mobilitätsanbieter berücksichtigen, was im Endeffekt die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der angebotenen Mobilitätsdienstleistungen erhöhe. Gemäss der ECOPLAN Studie lasse die Erfahrung aus anderen Ländern zwar den Schluss zu, dass die negativen Auswirkungen einer Datenlieferpflicht für das Kerndatenset überschaubar bleiben. Eine Lösung über Anreize für Datenlieferungen führe aber zu geringeren volkswirtschaftlichen Kosten.⁴ Aus Sicht der WEKO ist ein Überwiegen der gesamtwirtschaftlichen Vorteile unter der Prämisse, dass die Dateneinlieferung bei privaten Akteuren wie vorgesehen primär über Anreize sichergestellt wird (vgl. die Bemerkungen zu Frage 14c), gewährleistet. Aus wettbewerbsrechtlicher Sicht sind jedoch die nachfolgenden Ausführungen zu berücksichtigen.

Die WEKO weist darauf hin, dass die Mobilitäts- bzw. Kerndaten, welche über NADIM bereitgestellt und ausgetauscht werden sollen, insbesondere mit Blick auf die Vertriebsdaten (u. a. Tarife, Preise, Rabatte, vgl. Ziff. 4.1.8.6.1 erl. Bericht) wirtschaftlich sensible Daten enthalten. Der Austausch solcher wirtschaftlich sensiblen Daten beinhaltet grundsätzlich ein grosses Potenzial für Wettbewerbsbeschränkungen bzw. für unzulässige Wettbewerbsabreden im Sinne von Art. 5 KG. Entsprechend birgt der Datenaustausch über NADIM – neben den nicht abzusprechenden Vorteilen für die multimodale Mobilität bzw. für ein effizientes Mobilitätssystem sowie der potenziell wettbewerbsfördernden Wirkung – gleichzeitig auch die Gefahr von Wettbewerbsbeschränkungen. Die Erhöhung der Transparenz kann namentlich eine wettbewerbswidrige Koordinierung auf den Endkundenmärkten erleichtern. So wurde beispielsweise in mehreren empirischen Studien

⁴ Vgl. ECOPLAN Studie, Daten als Infrastruktur für multimodale Mobilitätsdienstleistungen, vom 26.11.2019, S. 13 ff.

nachgewiesen, dass die Markttransparenz bei Tankstellenpreisen zur Koordination des Marktauftritts missbraucht wurde⁵, was zu künstlich überhöhten Benzinpreisen führte.⁶ Mit der fortschreitenden Digitalisierung haben auch Algorithmen bzw. Software zur automatischen Preissetzung an Bedeutung gewonnen und können gegebenenfalls auch negative Auswirkungen auf den Wettbewerb haben.⁷ Es bestehen Hinweise, dass die Verwendung von offen zugänglichen Tankstellenpreisen bei der algorithmischen Preissetzung zu Preissteigerungen führte.⁸ Verwiesen wird zudem auf die Ausführungen im Zusammenhang mit der vom Preisüberwacher lancierten Idee einer staatlichen Marktdatenbank für Benzin- und Dieselpreise bzw. eine Vergleichs-App zur Erhöhung der Preistransparenz für Konsumentinnen und Konsumenten (vgl. Bemerkungen zu Frage 24). Weiter gibt es Beispiele, bei denen sich Fluggesellschaften auf einer Flugbuchungsplattform über Angaben zu zukünftigen Tarifen abstimmten.⁹ Ein Austausch von solchen kritischen Informationen über MODI bzw. NADIM, welche Aufschluss über künftige Marktstrategien von Wettbewerbern gibt, gilt es zu vermeiden (vgl. die Bemerkungen zu Frage 9b). Ansonsten besteht die Gefahr von überhöhten Preisen und hohen volkswirtschaftlichen Kosten für die Schweiz.

Mit Verweis auf ihre Bemerkungen zu Frage 24 beantragt die WEKO, dass bei einer allfälligen Aufnahme von Tankstellenpreisen in das Kerndatenset (vgl. Ziff. 4.1.8.6.1 erl. Bericht) eine Lösung gefunden wird, die das Kollisionsrisiko zwischen Tankstellenbetreibern minimiert.

- 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:

Aus wettbewerblicher Sicht ist es zentral, dass die Festlegung des Kerndatensets durch den Bundesrat und die Betreiberin der NADIM auch für die Kerndaten der konzessionierten Transportunternehmen gilt und es nicht der öV-Branche überlassen wird zu bestimmen, welche Daten insbesondere auch im Zusammenhang mit Vertriebsdaten über die NADIM zur Verfügung zu stellen sind. Vertriebsdaten werden von der öV-Branche über deren Vertriebsinfrastruktur (NOVA-Plattform) bereitgestellt. Deshalb begrüsst es die WEKO, dass die Festlegung des Kerndatensets durch den Bundesrat und die MDA auch für Daten aus der NOVA-Plattform gilt (vgl. Ziff. 4.1.3.2.1 erl. Bericht).

Die WEKO weist zudem darauf hin, dass der verbesserte Zugang zu Mobilitätsdaten bzw. die damit einhergehende Markttransparenz wettbewerbsfreundliche, aber

⁵ Vgl. etwa für Deutschland Cabral, L.M.B., Dürr, N., Schober, D., Woll, O. (2021), Price Matching Guarantees and Collusion: Theory and Evidence from Germany, Working Paper, für Norwegen Tveito, A.J. (2022), Price Coordination and Consumer Behavior, Thesis University of Bergen.

⁶ Vgl. etwa für Australien Byrne, D. und de Roos, N. (2019), Learning to Coordinate: A Study in Retail Gasoline, American Economic Review 109(2), für Chile Fernando Luco (2019), Who Benefits from Information Disclosure? The Case of Retail Gasoline, American Economic Journal: Microeconomics 11(2).

⁷ OECD (2017), Algorithms and Collusion: Competition Policy in the Digital Age; Bundeskartellamt (2020), Algorithmen und Wettbewerb, Schriftenreihe „Wettbewerb und Verbraucherschutz in der digitalen Wirtschaft“.

⁸ Vgl. Assad, S., Clark, R., Ershov, D., Xu, L. (2020), Algorithmic Pricing and Competition: Empirical Evidence from the German Retail Gasoline Market, Working Paper.

⁹ Vgl. z.B. für die USA Borenstein, S. (1999), Rapid Price Communication and Coordination: The Airline Tariff Publishing Case (1994), in Kwoka, J.E. und White L.J., The Antitrust Revolution (3rd ed.). Oxford: Oxford Press.

je nach Ausgestaltung und Verhalten der Unternehmen auch wettbewerbsfeindliche Auswirkungen haben kann (vgl. die Bemerkungen zu Frage 9a).

Als Grundsatz ist deshalb zu fordern, dass der Informationsaustausch auf das für die Erreichung der eigentlichen Ziele zwingend Erforderliche und damit das Nötigste zu reduzieren ist. Damit kann der Gefahr begegnet werden, dass auch Informationen ausgetauscht werden, die wettbewerbsbeschränkende Wirkungen entfalten können (wie z. B. der Austausch von Tankstellenpreisen). Wie in den Erläuterungen zu Art. 6 Abs. 2 MODIG festgehalten ist, gilt es bei der Festlegung der Rahmenbedingungen bzw. der konkreten Kerndaten durch den Bundesrat und die MDA zu beachten, dass der Datenaustausch auf das für die Ziele der MODI bzw. NADIM Erforderliche und Notwendige beschränkt ist, damit die multimodale Mobilität gefördert werden kann und potenzielle Wettbewerbsbeschränkungen durch den Datenaustausch vermieden werden können. So gilt es insbesondere zu vermeiden, dass über MODI bzw. NADIM Informationen ausgetauscht werden, die Aufschluss über künftige Marktstrategien von Wettbewerbern gibt. Darunter fällt etwa der Austausch von Informationen zu *künftigen* Tarifen bzw. Preismodellen oder Mobilitätsangeboten/Dienstleistungen (vgl. die Bemerkungen zu Frage 9a).

Vor diesem Hintergrund ist insbesondere hinsichtlich der Vertriebsdaten (u. a. Tarife, Preise und Rabatte) bei der Festlegung des für Datenlieferanten notwendigen Kerndatensets sorgfältig abzuwägen, ob der wettbewerbsfördernde Effekt der Offenlegung den wettbewerbsschädlichen Effekt überwiegt und ob in diesem Sinne kritisch einzustufende Datenkomponenten für ein effizientes Mobilitätssystem tatsächlich notwendig sind. So erscheint beispielsweise eine Offenlegung von Tankstellenpreisen über die NADIM für den Betrieb eines effizienten Mobilitätssystems nicht zwingend notwendig zu sein.

Die WEKO beantragt, dass im Erläuternden Bericht bzw. der Botschaft zu Art. 6 Abs. 2 MODIG zusätzlich festgehalten wird, dass das Kartellgesetz auf den Datenaustausch über MODI anwendbar ist.

Die WEKO beantragt, dass der Bundesrat bzw. die MDA bei einer allfälligen Aufnahme von Tankstellenpreisen in das Kerndatenset eine Lösung findet bzw. Massnahmen trifft, die das Kollisionsrisiko zwischen Tankstellenbetreibern minimiert (vgl. auch Antrag unter Frage 9a).

Die WEKO beantragt zudem, dass die Wettbewerbsbehörden im Rahmen der Ämterkonsultation und Vernehmlassung zur Ausführungsverordnung des MODIG angehört werden und Stellung nehmen können.

- 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:

Die bereits erwähnte Studie von ECOPLAN hält fest, dass davon ausgegangen werden könne, dass das Kerngeschäft, das Erbringen von Transportdienstleistungen, durch eine Offenlegung (von Kerndaten) kaum beeinträchtigt würde, insbesondere weil viele dieser Daten (insbesondere Fahrpläne, Ticketpreise etc.) ohnehin für einzelne Abfragen verfügbar seien. Sie lägen nur nicht in ihrer Gesamtheit in maschinenlesbarer Form offen zugänglich vor. Offene Daten könnten nicht nur

den Wettbewerb zwischen Vermittlern (Plattformen), sondern auch jenen zwischen Mobilitätsanbietern fördern.¹⁰

Nach Ansicht der WEKO können durch offene Kerndaten die Eintrittsbarrieren für Unternehmen geringgehalten werden und Innovationen einfacher verwirklicht werden. Offene Daten können einen grossen Mehrwert für die Wirtschaft schaffen und sich auch positiv auf die Wettbewerbsverhältnisse auswirken. Der Mehrwert einer nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität dürfte am grössten sein, wenn die Kerndaten frei zugänglich sind, damit eine breite Nutzerschaft die Kerndaten für eigene Angebote nutzen kann. Die WEKO weist indes nochmals darauf hin, dass bei der Festlegung der Kerndatensets die Effekte auf den Wettbewerb berücksichtigt werden müssen.

- 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:

Die WEKO sieht in diesem kooperativen Ansatz eine interessante Möglichkeit, um Anreize für ein freiwilliges Teilen von Daten zu schaffen. Das Prinzip des gegenseitigen Datenaustauschs könnte durchaus als Anreizmechanismus eingesetzt werden, um private Unternehmen dazu zu bringen, ihre Mobilitätsdaten auf der NADIM bereitzustellen.

¹⁰ Vgl. ECOPLAN Studie, Daten als Infrastruktur für multimodale Mobilitätsdienstleistungen, vom 26.11.2019, S. 13 ff.

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:

Mit der Subventionierung des technischen Anschlusses an die NADIM können allenfalls bestehende Zugangsbarrieren für private Unternehmen abgebaut und damit der gesellschaftliche Nutzen der NADIM erhöht werden. Gleichzeitig würde mit einer solchen Massnahme der Anreiz für private Mobilitätsanbieter gestärkt, ihre Daten in die NADIM einzuliefern, was den Nutzen der NADIM erhöht. Die WEKO spricht sich, wie dies auch vorgesehen ist, für eine zeitliche Begrenzung einer solchen Subventionierung aus.

Falls dabei die finanzielle Leistungsfähigkeit der Betroffenen und der Nutzen ihrer Daten in der einen oder anderen Form berücksichtigt werden sollen, so ist darauf zu achten, dass damit mögliche Wettbewerbsverzerrungen minimiert werden und keine Unternehmen bevorteilt werden. Zudem sind die dabei zugrunde gelegten Vergabekriterien offenzulegen.

- 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:

Aus Anreizüberlegungen erscheint es sinnvoll, dass der Bund nicht die gesamten Anbindungskosten übernimmt, da ansonsten die Gefahr bestehen würde, dass Systeme Privater an die NADIM angebunden werden, bei denen die Anbindungskosten den Nutzen einer solchen Anbindung übersteigen und Ressourcen nicht effizient eingesetzt werden. Ob indes die maximale Höhe der à-Fonds-perdu-Beiträge von 40 Prozent der Kosten gerechtfertigt ist, kann die WEKO aufgrund der vorliegenden Informationen nicht beurteilen.

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:

Da das Bundesamt für Landestopografie swisstopo bereits heute für die Bereitstellung der Geodaten des Bundes zuständig ist und gemäss dem Erläuternden Bericht auch die Entwicklung und den Aufbau des Verkehrsnetzes CH begleitet hat, spricht aus Sicht der WEKO nichts dagegen, dass swisstopo mit dem Betrieb des Verkehrsnetzes CH beauftragt wird. Wichtig in diesem Zusammenhang ist eine klare Trennung des Betriebs des Verkehrsnetzes von den gewerblichen Leistungen von swisstopo, da sonst Interessenkonflikte entstehen könnten und die notwendige Unabhängigkeit nicht mehr gewährleistet wäre. Die Neutralität des Betreibers des Verkehrsnetzes CH darf jedoch unter keinen Umständen aufs Spiel gesetzt werden.

Die WEKO beantragt deshalb, dass es swisstopo nicht gestattet sein wird, gewerbliche Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Verkehrsnetzes CH zu erbringen.

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:

Die WEKO ist mit den Grundsätzen und generellen Anforderungen beim Betrieb der MODI einverstanden. Aus wettbewerblicher Sicht sind die Grundsätze Offenheit, Transparenz und insbesondere Gleichbehandlung essenziell. Dies im Sinne einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung der MODI und um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Nutzern wenn möglich zu vermeiden.

- 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 aus den nachfolgenden Bemerkungen hervorgeht, ist die WEKO der Ansicht, dass das Prinzip der Freiwilligkeit nur für private Unternehmen gelten soll.

Die WEKO beantragt, dass mit Blick auf die Open Government Data Strategie des Bundesrates sowie die bereits bestehenden Vorgaben in Art. 13 PBG und der Fahrplanverordnung eine Pflicht zur Lieferung der relevanten Mobilitätsdaten für die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) sowie für konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter in das MODIG aufgenommen wird.

- 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:

Gemäss der Open Government Data-Strategie des Bundesrates sind Daten im Besitz von Bund, Kantonen oder Gemeinden bzw. Verwaltungsdaten grundsätzlich öffentlich zugänglich zu machen. Durch eine im MODI statuierte Einlieferungspflicht für Mobilitätsdaten der öffentlichen Hand steigt automatisch der Nutzen einer solchen Mobilitätsdatenplattform und die öffentliche Hand könnte eine Vorreiterrolle einnehmen. Mobilitätsdaten der öffentlichen Hand sollten grundsätzlich öffentlich zugänglich sein. Je mehr mobilitätsrelevante Daten auch von Bund, Kantonen und Gemeinden über MODI bereitgestellt und genutzt werden können, desto mehr Innovationen und Effizienzverbesserungen dürften entstehen. Die negativen Auswirkungen bzw. anfallenden Kosten für die öffentliche Hand bei einer Einlieferungspflicht schätzt die WEKO im Verhältnis zum erzielbaren Nutzen als gering ein.¹¹ Auch in der EU müssen Daten der öffentlichen Hand grundsätzlich frei verfügbar sein (vgl. Ziff. 3.2 erl. Bericht), und die Verkehrsbehörden sind verpflichtet, Reise- und Verkehrsdaten über einen Nationalen Zugangspunkt (National Access Point) zugänglich zu machen (vgl. die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reisoinformationsdienste).

Im Sinne der Open Government Data-Strategie des Bundesrates beantragt die WEKO daher, dass eine explizite Einlieferungspflicht für alle relevanten Mobilitätsdaten, die im Besitz der öffentlichen Hand sind, in das MODIG aufgenommen wird.

¹¹ Vgl. diesbezüglich auch die Ausführungen der ECOPLAN Studie, Daten als Infrastruktur für multimodale Mobilitätsdienstleistungen, vom 26.11.2019, S. 15, 17 f. und 35.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss dem Erläuternden Bericht sind konzessionierte Unternehmen aufgrund der Fahrplanpflicht gemäss Art. 13 PBG und der Fahrplanverordnung verpflichtet, ihre Betriebs- und Tarifdaten zu veröffentlichen. Teilweise erfolge dies über www.openmobilitydata.swiss durch die Geschäftsstelle des Systemaufgabe Kundeninformation öV (GS SKI) als Konsolidierungsstelle im Rahmen einer vom BAV beauftragten Systemaufgabe. Die GS SKI solle zukünftig die NADIM unter Berücksichtigung von zu definierenden Vorgaben für die Bereitstellung von Daten nutzen. Ausserdem würden die konzessionierten Transportunternehmen über die NOVA-Vertriebsinfrastruktur verfügen. Die von der öV-Branche betriebene NOVA-Plattform konsolidiere die Vertriebsdaten der öffentlichen Verkehrsunternehmen im Sinne des direkten Verkehrs nach Art. 16 ff. PBG (vgl. Ziff. 4.1.3.2.1 erl. Bericht).

Die WEKO begrüsst es, dass gemäss dem Erläuternden Bericht die Daten der konzessionierten Transportunternehmen zukünftig über NADIM bereitgestellt werden sollen, was auch für Daten aus der NOVA-Plattform gilt. Dadurch können auch die Anreize für private Mobilitätsanbieter erhöht werden, ihre eigenen Daten offenzulegen. Es ist davon auszugehen, dass die Verknüpfbarkeit von Angeboten des öV mit Angeboten privater Mobilitätsanbieter einen grossen Nutzen für beide Seiten generieren kann. Im Verhältnis zu den dadurch ermöglichten Nutzengewinn einer Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter hält die WEKO potenzielle negative Auswirkungen bzw. anfallende Kosten für den öV für vertretbar. Damit könnte zudem der öffentliche Verkehr als ein klimaschonendes Verkehrsmittel einfacher in multimodale Mobilitätsleistungen eingebunden werden.

Die WEKO beantragt deshalb, dass mit Blick auf Art. 13 PBG und der Fahrplanverordnung eine Einlieferungspflicht für die konzessionierten bzw. subventionierten Mobilitätsanbieter in das MODIG aufgenommen wird.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss dem Erläuternden Bericht können private Unternehmen (z. B. Taxiunternehmen, Velo/Car-Sharing Anbieter oder Parkplatzbetreiber) ihre Geo-, Betriebs- und Vertriebsdaten zur Mobilität und ihren Mobilitätsangeboten zur Verfügung stellen und diese freiwillig unter Berücksichtigung von zu definierenden Vorgaben insbesondere über die NADIM oder eine zuständige Konsolidierungsstelle zugänglich machen (vgl. Ziff. 4.1.3.2.1 erl. Bericht).

Das Abweichen vom Prinzip der Freiwilligkeit und die Einführung einer Einlieferungspflicht für private Unternehmen stellt aus Sicht der WEKO einen starken Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit der Unternehmen dar. Eine solche Einlieferungspflicht bringt neben nicht zu bestreitenden Vorteilen für das Mobilitätssystem auch unerwünschte Auswirkungen mit sich, da die Sammlung und Verarbeitung von Daten wie bereits erwähnt für den Erfolg von Unternehmensstrategien teils einen wichtigen Faktor spielen. So kommt etwa die Studie von ECOPLAN zum Schluss,

dass aus einer volkswirtschaftlicher Sicht die Kosten einer Mobilitätsdateninfrastruktur vor allem dann ansteigen dürften, wenn auch private Akteure gezwungen würden, ihre Daten offenzulegen.¹² Auch Picht betont, dass bei der Entscheidung über eine Einlieferungspflicht die negativen Auswirkungen eines solchen Eingriffs berücksichtigt werden müssen und der Furman Report führt an, dass sorgfältig abgewogen werden müsse, ob der Nutzen die negativen Auswirkungen auf die Unternehmen rechtfertige.¹³ Welche Auswirkungen eine Einlieferungspflicht von Mobilitätsdaten für private Anbieter hätte, lässt sich nur schwer abschätzen. Denkbar sind jedoch unerwünschte Verhaltensanpassungen, allenfalls sogar ein Ausscheiden aus dem Markt, wenn durch eine Offenlegungs- bzw. Einlieferungspflicht die Geschäftsmodelle von privaten Anbietern beeinträchtigt werden; dies alles kann sich negativ auf die dynamische Effizienz auswirken. Bei einer freiwilligen Datenlieferung über Anreize ist von geringeren volkswirtschaftlichen Kosten auszugehen. Dadurch wird sichergestellt, dass die Anreize zur Geschäftstätigkeit nicht gefährdet werden. Im Erläuternden Bericht wird zudem zu Recht darauf hingewiesen, dass eine Verpflichtung für private Mobilitätsanbieter, ihre Betriebs- und Vertriebsdaten obligatorisch zur Verfügung zu stellen, der freiheitlichen Wirtschaftsordnung der Schweiz widerspräche und ein unverhältnismässiger Eingriff in die Gewerbefreiheit wäre. Deshalb ist eine Pflicht zur Bereitstellung von privaten Mobilitäts- bzw. Kerndaten aus Sicht der WEKO abzulehnen. Private Akteure sollten – wie dies vorgesehen ist – über Anreize zur Lieferung von Daten bewegt werden.

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:

Aus wettbewerblicher Sicht ist es zu begrüßen, dass für den Betrieb der NADIM eine unabhängige Mobilitätsdatenanstalt (MDA) geschaffen werden soll, welche sicherstellt, dass niemand diskriminiert wird, dass mit den Daten aller Anbieter (privater und öffentlicher, in- und ausländischer) auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird und dass diese Daten unabhängig von kommerziellen Interessen sicher und verlässlich bereitgestellt werden. Dies erhöht auch die Bereitschaft privater Unternehmen zur Dateneinlieferung.

- 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:

¹² Vgl. ECOPLAN Studie, Daten als Infrastruktur für multimodale Mobilitätsdienstleistungen, vom 26.11.2019, S. 14 f.

¹³ Vgl. Picht, 2019, Towards an Access Regime for Mobility Data; Furman Report, Unlocking Digital Competition, Report of the Digital Competition Expert Panel, 2019, S. 9.

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:

Im Erläuternden Bericht wird bezüglich einer allfälligen Vertriebsintegration festgehalten, dass die Betreiberin über die NADIM auch Funktionalitäten anbieten könne, die es Mobilitätsanbietern und den Mobilitätsvermittlern bzw. Entwicklern von Kundenlösungen erlauben, den Vertrieb von multimodalen Angeboten einfacher abzuwickeln. Damit verbunden sein könnte beispielsweise der standardisierte, gesicherte Austausch von Kundendaten, eingeschränkt auf jene Daten, die für den reibungslosen Ablauf der Reservation und Bezahlung von Angeboten erforderlich seien. Welche Vertriebsfunktionalitäten (wie z. B. Preisinformationen publizieren, Reservation oder Zahlung abwickeln) der NADIM zweckmässigerweise realisiert werden sollen, werde bis zur Botschaft unter Einbezug der Akteure und damit der Bedürfnisse der Nutzerinnen und -nutzer weiter konkretisiert (vgl. Ziff. 4.1.8.2, S. 26 erl. Bericht). Sofern die NADIM entsprechende Funktionen im Vertrieb anbieten würde, könnten Private ihre Vertriebssysteme über die NADIM zugänglich machen, so das Datenbezüger wie z. B. andere Unternehmen oder Plattformen diese Systeme an ihre eigenen anbinden könnten (vgl. Ziff. 4.1.3.2.1 erl. Bericht).

Dazu möchte die WEKO Folgendes festhalten: Der öV bildet einen wichtigen Bestandteil der multimodalen Mobilität und soll gemäss Zielsetzung des Bundes gar das Rückgrat der multimodalen Mobilität bilden.¹⁴ Zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten, welche auch den öV einbinden, ist es notwendig, dass externe Mobilitätsvermittler wie App-Entwickler oder Plattformbetreiber autonom Tickets verkaufen bzw. vermitteln können und Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur (NOVA-Plattform) erhalten (vgl. hierzu auch die Bemerkungen der WEKO zu Frage 9b). Wie relevant der Zugang zum öV-Vertrieb für externe Mobilitätsvermittler ist, zeigt das aktuelle Beispiel der Fahrtenvermittlungsplattform Uber. Neu zeigt Uber in der App zwar zusätzlich an, welche öffentlichen Verkehrsmittel zum Bestimmungsort zur Verfügung stehen, über die App buchen kann man das öV-Ticket allerdings nicht.¹⁵ Diese Einschränkung sollte aus Sicht der WEKO rasch beseitigt werden.

Im Rahmen der am 7. Dezember 2018 eröffneten Vernehmlassung zur Vorlage zur multimodalen Mobilität hat die öV-Branche die im Personenbeförderungsgesetz (PBG) vorgesehene Sektorregulierung zum Zugang zum öV-Vertrieb bzw. zur NOVA-Plattform abgelehnt, jedoch wiederholt angekündigt, von sich aus bzw. freiwillig Zugang zu gewähren. Die Wettbewerbsbehörden haben auf die Notwendigkeit einer Sektorregulierung hingewiesen. Der Bundesrat hat sich aber zu einer Öffnung des öV-Vertriebs mittels Branchenregelung entschieden, die vom BAV genehmigt werden muss. Vorgesehen war, dass vorgängig die WEKO zur KG-Konformität der Branchenregelung angehört wird.¹⁶ Gemäss dem Kenntnisstand der Wettbewerbsbehörden liegt dem BAV jedoch nach wie vor keine genehmigungsfähige diskriminierungsfreie Branchenregelung zum Zugang zur NOVA-

¹⁴ Vgl. Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zu Multimodale Mobilitätsleistungen.

¹⁵ NZZ Artikel, Uber drängt auf den öV-Markt – doch Billette verkaufen darf die Firma vorerst nicht, vom 18.3.2022.

¹⁶ Vgl. Botschaft zur Änderung des PBG; BBl 2021 1485.

Plattform für Dritte vor. Die Entwicklungen im Rahmen der parlamentarischen Beratung zur Änderung des PBG weisen zudem in die Richtung, dass der Verkauf, Vertrieb und die Vermittlung von öV-Tickets vom Anwendungsbereich des KG ausgenommen wird.¹⁷ Mangels Sektorregulierung zum Zugang zum öV-Vertrieb bzw. zur öV-Vertriebsinfrastruktur im PBG besteht nun die Gefahr, dass öV-externe Mobilitätsvermittler gegenüber den öV-Unternehmen diskriminiert und benachteiligt werden.

Vor diesem Hintergrund und um bestehende Markteintrittshürden zu senken, sollte die NADIM auch Funktionalitäten (wie z. B. Preisinformationen publizieren, Reservation oder Zahlung abwickeln) anbieten, welche es öV-externen Mobilitätsvermittlern bzw. Entwicklern von Endkundenlösungen erlauben, den Vertrieb bzw. die Vermittlung von multimodalen Mobilitätsangeboten mit öV-Anteil einfacher abzuwickeln. Die Bereitstellung von Vertriebsfunktionalitäten für private Mobilitätsanbieter würde zudem die Anreize für eine Teilnahme an der NADIM erhöhen sowie den Nutzen für Mobilitätsplattformen steigern.

Die WEKO beantragt daher, dass im MODIG die Grundlagen für eine Vertriebsintegration der öV-Angebote geschaffen werden.

- 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:

Die WEKO erachtet es für zweckmässig, dass die MDA als unabhängige und staatliche Institution diese Aufgabe übernimmt. Die WEKO möchte in diesem Zusammenhang hervorheben, dass die MDA gemäss dem Erläuternden Bericht durch entsprechende Vorgaben bzw. Massnahmen auch sicherzustellen hat, dass potenzielle Wettbewerbsverzerrungen durch den Austausch von Mobilitätsdaten über die NADIM vermieden werden können (vgl. auch die Bemerkungen zu Frage 9b).

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

¹⁷ Vgl. Klare Regeln für den regionalen Personenverkehr und Handlungsspielraum für die Transportunternehmen, Medienmitteilung der KVF-S vom 15. Februar 2022.

Bemerkungen:

Die WEKO begrüsst es, dass die MDA nur dann gewerblich tätig werden darf, wenn Private die entsprechende Dienstleistung nicht erbringen können. Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sollte der Staat grundsätzlich nur dort unternehmerisch tätig sein, wo ein Marktversagen vorliegt oder Private nicht in der Lage sind, ein Bedürfnis abzudecken. Anzumerken ist, dass die MDA bei ihrer gewerblichen Tätigkeit dem Kartellgesetz untersteht (vgl. Art. 2 Abs. 1^{bis} KG).

Im Erläuternden Bericht wird zudem festgehalten, dass die NADIM keine Endkundensysteme umfasst und dementsprechend keine Angebote („Business to Customer“ B2C, Apps) bereitstellt, welche private Anbietende konkurrenzieren (vgl. Ziff. 4.1.8.1. erl. Bericht). Nach Ansicht der WEKO sollte dies auch im Gesetzestext festgehalten werden.

Die WEKO beantragt, dass Art. 15 des Gesetzes dahingehend ergänzt wird, dass die Betreiberin der NADIM keine Endkundensysteme bzw. keine Angebote für Endkundinnen und Endkunden („Business to Customer“ B2C, Apps) bereitstellen darf.

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:

Aus wettbewerblicher Sicht ist vor allem auch zentral, dass die MDA die Pflicht zur Einlieferung der Kerndaten gemäss Art. 17 MODIG auch verfügungsweise durchsetzen kann (vgl. auch die Bemerkungen zu Frage 9a und 9c).

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:

- 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:

Für die WEKO ist es zum jetzigen Zeitpunkt unklar, inwieweit die höhere Sichtbarkeit und Nutzbarkeit sowie die einfachere Verknüpfung der Daten und Angebote ausreichend Anreiz bieten, um sich an der NADIM zu beteiligen. Die Bedeutung des Mobilitätssystems und damit auch der Nutzen für private Mobilitätsanbieter würde allerdings nach Ansicht der WEKO bedeutend erhöht, wenn eine Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter eingeführt wird. Mit dieser Massnahme wäre sichergestellt, dass der öV als klimaschonendes Verkehrsmittel die vom Bund vorgesehene Rolle als Rückgrat der multimodalen Mobilität wahrnehmen könnte (vgl. Antrag und Bemerkungen zu Frage 14c).

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:

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 WEKO beantragt, dass die Wettbewerbsbehörden im Rahmen der Ämterkonsultation und Vernehmlassung zur Ausführungsverordnung des MODIG angehört werden und Stellung nehmen können (vgl. auch Bemerkungen zu Frage 9b).

Die WEKO weist zudem darauf hin, dass ihre Ausführungen zu den Tankstellenpreisen im Zusammenhang mit den Kerndaten der NADIM (vgl. Bemerkungen zu Frage 9a und 9b) nicht im Widerspruch zum Vorschlag des Preisüberwachers (PUE) zur Erhöhung der Transparenz für Konsumentinnen und Konsumenten stehen. Analog zum Spritpreisrechner in Österreich, der standortabhängig die Preise der fünf günstigsten Tankstellen anzeigt, möchte der PUE in der Schweiz eine staatliche Marktdatenbank für Benzin- und Dieselpreise bzw. eine Vergleichs-App zur Erhöhung der Preistransparenz für Konsumentinnen und Konsumenten schaffen.¹⁸ Sinn der Begrenzung auf die fünf niedrigsten Preise ist gemäss den Betreibern des Spritpreisrechners eine Preisorientierung nach oben zu vermeiden. Mit der Anzeige von nur den günstigsten Preisen könnten sich die Unternehmen nur an den günstigsten Preisen ausrichten, womit der gewünschte Effekt einer Preisorientierung nach unten eher erzielt werde.¹⁹

Im Gegensatz zu der vom PUE vorgeschlagenen staatlichen Marktdatenbank für Benzin- und Dieselpreise bzw. eine Vergleichs-App zur Erhöhung der Preistransparenz für Konsumentinnen und Konsumenten beinhaltet die NADIM gemäss dem Erläuternden Bericht kein Angebot, das sich direkt an Konsumentinnen und Konsumenten richtet. Sie dient dem Datenaustausch unter den Mobilitätsdienstleistungsanbietern und fördert damit primär die Markttransparenz unter den Anbietern. Die Aufnahme von Tankstellenpreisen in das Kerndatenset, welche für die Nutzer der NADIM als Open Data frei zugänglich wären, könnte von den Tankstellen zur Koordination des Marktauftritts missbraucht werden und zu überhöhten Preisen führen (vgl. die Bemerkungen zu Frage 9a). Aus Sicht der WEKO birgt deshalb ein unbeschränkter Austausch von Tankstellenpreisen über die NADIM ein wesentlich höheres Potenzial für Wettbewerbsbeschränkungen bzw. kollusives Verhalten unter den Tankstellen und für Preiserhöhungen als eine staatliche Marktdatenbank für Benzin- und Dieselpreise bzw. eine Vergleichs-App zur Erhöhung der Preistransparenz für Konsumentinnen und Konsumenten gemäss dem Vorschlag des PUE, der keine vorbehaltlose Veröffentlichung von Preisdaten vorsieht.

Für Rückfragen stehen Ihnen Frau Nina Keller-Matter (058 463 17 95) und Herr Dr. Daniel Müller (058 466 34 10) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
Wettbewerbskommission

Prof. Dr. Andreas Heinemann
Präsident

Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor

¹⁸ Vgl. Newsletter 02/22 der Preisüberwachung PUE vom 29. März 2022, 2.2 Benzin- und Dieselpreise, www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/de/dokumente/newsletter/newsletter_02_22.pdf.download.pdf/Newsletter_02_22_d.pdf; NZZ vom 2. April 2022, Soll der Bund mit einer Preis-Meldepflicht für Tankstellen den Benzinpreisschub bremsen?, www.nzz.ch/wirtschaft/tankstellen-mit-preis-meldepflicht-den-benzinpreisschub-bremsen-id.1677449?reduced=true.

¹⁹ Vgl. www.spritpreisrechner.at/#/fossil/static/faq.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Michael Köhn
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
Zentrale +41 (0)61 927 64 64
m.koehn@kmu.org

Pratteln, 3. Mai 2022

Vernehmlassungsantwort: Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihre Einladung zur Vernehmlassung vom 2. Februar 2022 zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) und bedanken uns für die Möglichkeit, die Position der Wirtschaftskammer Baselland zu erläutern.

Mit der Vorlage soll eine neue nationale Dateninfrastruktur für Mobilitätsdaten (MODI) aufgebaut werden. Die Hauptbestandteile der MODI sind die Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM), welche eine Schnittstelle für den standardisierten Austausch von Mobilitätsdaten bilden soll, sowie das Verkehrsnetz CH, welches alle Schweizer Verkehrsnetze einheitlich und digital abbilden soll. Die NADIM soll durch eine neu einzusetzende Mobilitätsdatenanstalt (MDA), eine eigenständige staatliche Organisationseinheit, betrieben werden. Das neue Mobilitätsdatengesetz (MODIG) soll die Aufgaben, den Betrieb und die Finanzierung der MODI regeln. Ziel der Errichtung der MODI ist es, die bestehende Verkehrsinfrastruktur effizienter zu nutzen und besser auszulasten, verknüpfte Mobilitätsangebote gezielter zu planen und somit die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltiger zu befriedigen.

Die Wirtschaftskammer unterstützt die Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen sowie das Bestreben, Mobilitätsangebote effizienter zu gestalten, um dem Endkunden die erleichterte Buchung einer Reise von A nach B unabhängig vom Verkehrsträger zu ermöglichen. **Die Vorlage zur Mobilitätsdateninfrastruktur erachtet die Wirtschaftskammer allerdings nicht als zweckdienlich und lehnt sie daher ab. Begründet wird dies wie folgt:**

Der Nutzen und die Zweckdienlichkeit der MODI sind nicht ausreichend ausgewiesen, weder für die Datenlieferanten noch für den Endkunden.

Für private Mobilitätsanbieter ist es nicht zweckdienlich, auf Basis der MODI Angebote zu entwickeln, welche den Kunden direkt zur Konkurrenz führen. Deshalb besteht seitens Anbieter kein ausgeprägtes Interesse, sich mit Datenlieferungen an der MODI zu beteiligen. Des Weiteren haben private Anbieter bereits heute Zugang zu Kundendaten, weshalb für sie durch den Zugriff auf ein erweitertes Netzwerk kein nennenswerter Mehrwert entstünde. Auch für den Endkunden, an den sich die MODI laut Vorlage richten soll, besteht kaum ein direkter Nutzen durch die neue Plattform, da die Vorlage keine Entwicklung von Diensten wie z.B. Apps auf Basis der gesammelten Daten vorsieht. Ohne den Verkauf von Mobilitätsangeboten bietet die neue Infrastruktur daher kaum einen Mehrwert, wohingegen der Aufwand für die Sammlung und Vernetzung der Daten sowie für die Verwaltung der MODI verhältnismässig gross ist. Ausserdem besteht die Gefahr, dass der Prozess der Datensammlung und -vernetzung so lange dauert, dass bis zur Fertigstellung von auf diesen Daten basierenden Dienstleistungen bereits bessere Angebote bestehen. Darauf ist besonderes Augenmerk zu legen, da die Inkraftsetzung des MODIG erst ab 2025 vorgesehen ist, und da die Entwicklung neuer Angebote heutzutage sehr schnell erfolgt. Zuletzt gilt zu vermerken, dass mit der MODI lediglich gewisse Vernetzungen im Freizeitverkehr erreicht werden können, da der Arbeits- und Pendlerverkehr, welcher am Gesamtverkehr gemessen prozentual weit stärker ins Gewicht fällt, schlechter auf alternative Verkehrsmittel, oder auf eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel umsteigen kann. Der tatsächliche Effekt der Vorlage ist folglich eher gering einzuschätzen.

Trotz grossem Aufwand für Datenbeschaffung, -pflege und Vernetzung ermöglicht die Vorlage keinen Aufbau eines lückenlosen Datennetzes.

Durch die Freiwilligkeit der Datenabgabe wird es kaum möglich sein, sämtliche, geschweige denn eine Mehrheit der Mobilitätsanbieter zur Einspeisung ihrer Daten in die MODI zu aktivieren. Dadurch wird bestenfalls ein lückenhaftes Datennetz entstehen, welches es weder vermag, die Komplexität der Mobilitätsnetze und deren Auslastung aufzuzeigen, noch eine Lenkung des Mobilitätsverhaltens und damit eine bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur herbeizuführen. Ausserdem werden in der Vorlage nicht sämtliche Verkehrsträger einbezogen: So wird zum Beispiel der Luftfahrtbereich überhaupt nicht angesprochen. Auch die Verknüpfung mit grenzübergreifenden und internationalen Mobilitätsangeboten fehlt. Dies wäre allerdings besonders wichtig, da viele Menschen in der Schweiz international reisen. Um das gesamte Potenzial einer besseren Vernetzung ausschöpfen zu können, müssten daher sowohl sämtliche Verkehrsträger einbezogen als auch die internationale Dimension der Schweizer Mobilität berücksichtigt werden.

Mit der Einsetzung der MDA und der Erbringung von Dienstleistungen auf Basis der gesammelten Daten reisst der Staat Aufgaben an sich, welche durch den Markt erfüllt werden sollen und auch bereits erfüllt werden.

Einerseits existieren bereits Plattformen zur Verknüpfung von Mobilitätsdaten, sowohl auf privater wie auch auf staatlicher Seite. Es besteht demnach kein ausgesprochener Handlungsbedarf auf staatlicher Seite, diese Daten zu sammeln. Andererseits soll die Entwicklung und Erbringung von

Leistungen auf Basis dieser aggregierten und verknüpften Daten privaten Unternehmungen vorbehalten sein, und nicht durch staatliche Stellen übernommen werden.

Durch die MDA angebotene Dienstleistungen bergen die Gefahr der Konkurrenzierung privater Anbieter.

Gemäss Art. 14 des MODIG besteht die Absicht, der MDA mit der Zeit weitere Aufgaben zuzusprechen. Mit zunehmendem Wachstum der staatlichen Anstalt besteht die Gefahr, dass diese Angebote weiterentwickeln, welche in Konkurrenz zu privaten Anbietern stehen. Der erläuternde Bericht legt zwar dar, dass solche von der MDA erbrachte Dienstleistungen die Privatwirtschaft nicht konkurrenzieren sollen, doch dies ist im MODIG nur ungenügend festgehalten. Gemäss Art. 15, Abs. 2 kann die MDA «insbesondere Beratungen und Expertisen durchführen, sofern diese Leistungen keine Konkurrenzierung von privatwirtschaftlichen Unternehmen darstellen.» Die Bedingung der Nicht-Konkurrenzierung bezieht sich dabei lediglich auf Beratungs- und Expertiseleistungen, nicht jedoch auf alle anderen Angebote. Dies ist zwingend in Art. 15, Abs. 1 zu definieren.

Die Finanzierung der MODI als staatliche Plattform ist unzureichend geregelt.

Zum einen scheinen die veranschlagten Kosten für die Umsetzung der Vorlage sehr hoch, besonders da deren Zusammensetzung schwer nachvollziehbar ist. Zum anderen ist die Finanzierung der MODI nach Ablauf der zehnjährigen Anfangsphase nicht definiert. Es soll zwar eine Finanzierung durch Nutzergebühren erfolgen, doch scheint die Einführung solcher Beiträge angesichts der Tatsache, dass die MODI keinen Verkauf beinhalten soll, äusserst fragwürdig. Des Weiteren bestünde gemäss dem erläuternden Bericht bei der Einsetzung einer privaten Aktiengesellschaft (AG) anstelle der MDA ein Zielkonflikt, da eine AG zwingend gewinnorientiert handeln muss. Da jedoch die MODI nach zehn Jahren ebenfalls über Nutzergebühren finanziert werden soll, besteht ab diesem Zeitpunkt auch bei der Einsetzung einer staatlichen MDA eine gewisse Gewinnorientierung. Dieses Argument gegen die Einsetzung einer AG ist daher nicht schlüssig, weshalb die Wirtschaftskammer für die privatwirtschaftliche Organisation plädiert.

Durch das Open Data Prinzip der MODI werden private Daten öffentlich gemacht, und dadurch die Ersteller dieser Daten enteignet.

Da Datenlieferanten, welche sich an der MODI beteiligen wollen, dazu verpflichtet werden, einen bestimmten vordefinierten Datensatz zu liefern, welcher anschliessend nach dem Open Data Prinzip öffentlich zur Verfügung gestellt wird, werden faktisch die Eigentumsrechte der privaten Datenlieferanten verletzt. Eine solche Enteignung ist nicht nur rechtswidrig, sie bremst auch die Digitalisierung.

Die Entwicklung der MODI führt zu neuen Herausforderungen im Umwelt- und Energiebereich, welche in der Vorlage ungenügend berücksichtigt werden.

Einerseits ist es fraglich, ob die Energiebilanz der MODI positiv ausfallen würde. Durch die effizientere Nutzung der Verkehrsmittel kann zwar Energie eingespart werden, doch ob dadurch das Gleichgewicht zum enormen Energieverbrauch für den Betrieb der Infrastruktur und für die

Datenübertragung gehalten werden kann, ist fraglich. Ausserdem sind auch die gemäss erläuterndem Bericht positiven Auswirkungen auf die Umwelt zu hinterfragen, da besonders die Ökobilanz der zu fördernden Sharing-Angebote eher schlecht ausfällt.

Die Vorlage führt allgemein zu mehr Bürokratisierung und Regulierung.

Die Wirtschaftskammer spricht sich seit jeher gegen eine übermässige Bürokratisierung und für den Abbau von Regulierungshürden aus. Dadurch werden seitens der Unternehmen Ressourcen frei, welche als Wachstumstreiber in die Innovation investiert werden können. So kann auch die Vernetzung der Mobilitätsangebote vorangetrieben werden. Die durch die MODI angestrebte zusätzliche Regulierung bremst diese Entwicklungen jedoch, was in Konflikt mit den Zielen der Vorlage steht.

Die Vorlage bevorteilt den öffentlichen Verkehr mit Fokus auf die Interessen der SBB zu Lasten der anderen Verkehrsträger und schafft somit die Grundlage für Mobility Pricing.

Da laut Vorlage der öffentliche Verkehr (ÖV) das Rückgrat der multimodalen Mobilität darstellt, wird dieser auch entsprechend gefördert und durch die vorgeschlagenen Massnahmen bevorteilt. Die Wirtschaftskammer hingegen unterstützt die freie Wahl des Verkehrsmittels. Dies bedeutet, dass gemäss dem Prinzip der Technologieneutralität sämtliche Verkehrsmittel gleich zu gewichten sind. Eine Sonderstellung des ÖV, wie sie in der Vorlage vorgesehen ist, lehnt die Wirtschaftskammer strikte ab. Auch wird die MODI als Rechtfertigung verwendet, um Strassenausbauprojekte auszusetzen: Gemäss Vorlage ist mit einer stärkeren Auslastung des ÖV zu rechnen, wodurch der Ausbau der Strasseninfrastruktur weniger dringlich wird (siehe erläuternder Bericht, S. 43). Derartige Entwicklungen gilt es im Sinne der Ko-Modalität zu vermeiden, da die Strasse besonders für den gewerblichen Verkehr, allerdings auch für den Individualverkehr von grösster Wichtigkeit ist. Besonders hervorzuheben gilt es, dass mit der MODI die Grundlage für Mobility Pricing geschaffen wird, da das Mobilitätsverhalten besser aufgezeigt und antizipiert werden kann. Die Wirtschaftskammer äussert sich seit jeher ablehnend zu einem generellen Mobility Pricing Vorhaben, da diese nicht nur das Gewerbe benachteiligen, sondern auch jene Personen, welche bei den Arbeitszeiten keinen oder nur geringen Spielraum haben.

Mit freundlichen Grüssen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELSTADT



Michael Köhn, stv. Direktor Wirtschaftskammer Baselst.

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Frau Monika Zosso Lundsgaard-Hansen

3003 Bern

monika.zosso@bav.admin.ch

Prof. Dr. Michel Guillaume

Geschäftsführer

michel.guillaume@zhaw.ch

ARCS Aviation Research Center Switzerland

c/o ZHAW, Zentrum für Aviatik

Technikumstrasse 71

Postfach

CH-8401 Winterthur

Tel +41 58 934 67 93

Winterthur, 03. Mai 2022

Vernehmlassung Bundesgesetz über die Mobilitätsinfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Frau Zosso

Von ACR Switzerland AG sind wir auf diese Vernehmlassung aufmerksam gemacht worden.

Das «Aviation Research Center Switzerland (ARCS) ist das nationale Netzwerk für Aviatikforschung und befasst sich insbesondere mit Innovationen, welche für die schweizerische Luftfahrt der Zukunft notwendig sind. Mitglieder von ARCS sind alle Unternehmen der Aviatik-Branche, die in der Aviatikforschung tätigen Hochschulen und das BAZL.

Wir möchten die grundsätzlichen Positionen der Vernehmlassung von ACR nachdrücklich unterstützen, insbesondere die Forderung, die Luftfahrt als dritte Dimension der nationalen Verkehrsinfrastruktur in das Projekt zu integrieren.

Wir sind Ihnen zudem dankbar, wenn sie bei zukünftigen Vernehmlassungen über verkehrsträgerübergreifende Themen ARCS einbeziehen.

Freundliche Grüsse

Aviation Research Center Switzerland ARCS



Dr. Hans Werder
Präsident



Prof. Dr. Michel Guillaume
Geschäftsführer

konsultationen@bav.admin.ch
(pdf und Word)

Zürich, 12. April 2022 / NG

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur – Vernehmlassungsantwort ZVV

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

In der Beilage finden Sie den Fragebogen der Vernehmlassung mit unseren Antworten. Im Weiteren stellen wir folgende **Anträge** zur Vorlage:

1. Die Bundesgesetzgebung muss sich auf Standards und Regeln für einen effizienten und diskriminierungsfreien Datenaustausch unter Mobilitätsanbietern und -vermittlern beschränken. Definition, Aufbau und Betrieb der Infrastrukturen sollen den Mobilitätsanbietern und -vermittlern überlassen bleiben.
2. Der Vertrieb gegenüber den Endkunden muss in jedem Fall ausserhalb der MODI bleiben.
3. Für sämtliche öffentlichen und privaten Mobilitätsanbieter müssen die gleichen Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten gelten (Nicht-Diskriminierung).
4. Die Spielregeln für den Bezug von Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) müssen klar und diskriminierungsfrei geregelt werden.
5. Das Gesetz muss ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Betrieb der MODI auf die Ziele der Verkehrs-, Siedlungs- und Raumentwicklungs- wie auch der Energie- und Umweltpolitik der Kantone und des Bundes abgestimmt sein muss.

6. Es wird keine besondere Bundesanstalt für den Betrieb der MODI geschaffen. Der Betrieb soll der SBB übertragen werden.

Begründung:

Mit dem Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) wird der Aufbau einer nationalen Datenvernetzungs-Infrastruktur Mobilität (NADIM) ermöglicht und zum Betrieb der NADIM die Mobilitätsdatenanstalt des Bundes (MDA) geschaffen. Ein ähnliches Konstrukt ist auch in der EU vorgesehen, wo die Mitgliedstaaten angewiesen sind, einen Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten einzurichten. In Deutschland zum Beispiel übernimmt der sogenannte Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) die Rolle eines solchen Nationalen Zugangspunktes.

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Bundesvorlage über die multimodalen Mobilitätsdienstleistungen hat der Kanton Zürich die vorgesehene einseitige Öffnung des Vertriebs des öffentlichen Verkehrs (öV) kritisiert und gefordert, das Thema multimodale Mobilität nicht im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBG), sondern in einem separaten, alle Mobilitätsangebote betreffenden Gesetz zu regeln (RRB-Nr. 293/2019). Mit MODIG kommt der Bund dieser Forderung teilweise nach, die kritisierte Ungleichbehandlung des öV bleibt indes auch mit dieser Vorlage weiterhin bestehen. Der Anschluss an die MODI soll zwar gemäss der Vernehmlassungsvorlage für alle Mobilitätsanbieter freiwillig sein, was a priori auch für den öV gilt. Der öV wird jedoch im Rahmen der aktuell hängigen Revision des PBG (BBl 21.039) verpflichtet, seine Vertriebsinfrastruktur und die damit verbundenen Daten für Dritte zu öffnen und könnte somit faktisch einen Anschluss an die MODI nicht verhindern (in der Annahme, dass sich die MODI wie jeder andere Dritte an diese Vertriebsinfrastruktur anbinden könnte). Darüber hinaus ist der öV bereits heute verpflichtet, viele Daten als OpenData bereitzustellen. Demgegenüber würden private Mobilitätsanbieter frei über den Anschluss an die MODI und die Freigabe ihrer Daten entscheiden. Die Gesetzesvorlage ist somit im Zusammenspiel mit der vorgesehenen Revision des PBG und den geltenden Verpflichtungen im Bereich OpenData diskriminierend und birgt die Gefahr einer Benachteiligung und Schwächung des öV. Dies widerspricht der seitens Bund genannten Zielsetzung, die Stellung des öV zu sichern bzw. gar zu stärken (Ziff. 1.1.2 des erläuternden Berichts).

Folglich zielt MODIG in Verbindung mit den genannten Verpflichtungen der öV-Unternehmen in die gleiche Richtung wie bereits die letztlich fallen gelassene Vorlage über die multimodalen Mobilitätsdienstleistungen: Privaten Mobilitätsanbietern werden zulasten der öV-Unternehmen einseitig Vorteile verschafft. Eine sinnvolle Gesetzgebung zur Förderung

und Regulierung multimodaler Mobilitätsdienstleistungen muss zwingend auch für private Mobilitätsanbieter und für Mobilitätsvermittler verbindlich sein. Die Öffnung der Vertriebssysteme muss gleichermassen für alle Mobilitätsanbieter gelten. Sie ist von Beginn weg eine zwingende Voraussetzung. Eine einseitige Öffnung des öV-Vertriebsmarktes, selbst nur als Zwischenschritt, lehnen wir ausdrücklich ab.

Aus der potentiellen Schwächung des öV resultiert wiederum die Gefahr von Beeinträchtigungen in den Bereichen der Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik. Die Vorgaben des MODIG und der Auftrag der Betreiberin der MODI müssten daher ausdrücklich auf die Ziele der Verkehrs-, Siedlungs- und Raumentwicklungspolitik der Kantone und des Bundes abgestimmt sein und sicherstellen, dass die öV-Unternehmen in der Erfüllung ihrer Service-Public-Funktion gestärkt und wirtschaftlich nicht beeinträchtigt werden. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Aussage in Ziffer 4.1.5.9 des erläuternden Berichts, wonach eine gezielte Steuerung oder Priorisierung einzelner Angebote oder Branchen zur Vermittlung spezifisch nachhaltigerer Mobilitätsangebote über Funktionalitäten der NADIM keine Option sei, da damit der wichtige Grundsatz der Nicht-Diskriminierung beeinträchtigt würde, nicht korrekt ist. Denn das aus der Wirtschaftsfreiheit abgeleitete Gleichbehandlungsgebot gilt, wie alle Grundrechte, nicht absolut. Eine Bevorzugung von Konkurrenten oder Konkurrentengruppen ist gemäss Rechtsprechung namentlich zulässig, wenn es durch gewichtige öffentliche Interessen gerechtfertigt erscheint (z.B. «aus Gründen des Umweltschutzes», vgl. BGE 125 II 150).

Im Weiteren ist das Bereitstellen einer zentralen Dateninfrastruktur zwar im Grundsatz zu begrüßen, die Zentralisierung sollte sich jedoch auf das notwendige Minimum beschränken (Subsidiaritätsprinzip). Auf Bundesebene könnten übergeordnete Standards und Regeln für einen effizienten und diskriminierungsfreien Datenaustausch unter Mobilitätsanbietern und -vermittlern festgelegt werden, während Definition, Aufbau und Betrieb der Infrastrukturen soweit wie möglich bei Mobilitätsanbietern und -vermittlern verbleiben sollten. In jedem Fall ausserhalb der MODI bleiben soll der Vertrieb von öV-Tickets über die nationale öV-Vertriebsinfrastruktur. Diesbezüglich legt die öV-Branche in Absprache mit dem BAV die Nutzungsbedingungen fest.

In diesem Kontext scheint auch die Schaffung einer eigens zuständigen Bundesanstalt weit über das Ziel hinauszuschiessen. Zielführend wäre es, die zentrale Mobilitätsdateninfrastruktur durch die öV-Unternehmen als unbestrittenes Rückgrat der multimodalen Mobilität, namentlich durch die SBB, betreiben zu lassen. Der diskriminierungsfreie Betrieb könnte durch das BAV als Aufsichtsbehörde sichergestellt werden.

Freundliche Grüsse

ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Brühwiler', with a long horizontal stroke extending to the right.

Dominik Brühwiler, Direktor



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 checked="" 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:	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden
an 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: Die Zustimmung erfolgt unter folgenden Vorbehalten:

Die Stossrichtung ist viel zu allgemein gehalten. Das angestrebte „effiziente Mobilitätssystem“ muss präziser umschrieben werden. Es ist kaum möglich, gleichzeitig Effizienzsteigerungen in allen relevanten Feldern (für Benutzer, Verkehrsinfrastruktur, Energie, Umwelt- und Klimaschutz) zu erzielen. Der Erfolg der MODI hängt letztendlich davon ab, ob die Präferenzen der Endkundinnen und -kunden ausreichend berücksichtigt werden, um ihre Nutzung zu rechtfertigen. Es ist aber nicht ohne weiteres sichergestellt, dass die Nutzung der MODI auch die aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht angestrebte Effizienzsteigerung hervorbringt.

Zweck des Gesetzes ist die Schaffung einer technischen Plattform, die auch den Transaktionsprozess unter den Mobilitätsanbietern und -vermittlern beeinflussen und eventuell sogar selbst eine aktive Rolle z.B. im Vertrieb übernehmen würde („Vernetzung von Mobilitätsangeboten“). Die Abgrenzung der Kompetenzen zwischen dem Staat bzw. der angedachten MDA und den übrigen staatlichen sowie privaten Akteuren ist zu unscharf, bzw. bietet dem Bund einen zu grossen Handlungsspielraum. Je nachdem, wie dieser genutzt wird, kann das Ergebnis eine Effizienzminderung und nicht eine Effizienzverbesserung sein.

Das Gesetz muss auf dem Subsidiaritätsprinzip aufbauen. Der Bund soll sich darauf beschränken, auf einer übergeordneten Ebene Standards und Regeln für einen effizienten und diskriminierungsfreien Datenaustausch unter Mobilitätsanbietern und -vermittlern so festzulegen, dass dadurch die staatlichen Ziele im verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischen Bereich erreicht werden können. Definition, Aufbau und Betrieb der Infrastrukturen müssen hingegen soweit wie möglich den Mobilitätsanbietern und -vermittlern überlassen bleiben.

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:

Die Bedeutung von Mobilitätsdaten wird anerkannt. Ihr Einfluss auf die zukünftige Leistungsfähigkeit des Verkehrs wird in der Vorlage aber überschätzt.

Bei der Auslastung der Infrastrukturen Schiene und Strasse sind Haupt- und Nebenverkehrszeiten zu beobachten. In den Hauptverkehrszeiten gelangen der öffentliche Verkehr und der MIV an ihre Belastungsgrenzen. Den Reisenden stehen heute bereits die Informationen zur Verfügung, um Verkehrsspitzen vorherzusehen (Google Maps, Belegungsanzeige SBB, etc.). Daten können daher das „Effizienzproblem“ der Mobilität kaum lösen. Auch ist der öffentliche Verkehr die mit Abstand effizienteste Mobilitätsform in Bezug auf den Massentransport. Die Kombination mit weiteren Mobilitätsformen, die ihrerseits auch

vorwiegend auf den während der Hauptverkehrszeit überlasteten Strasse verkehren, kann hier nur einen kleinen Beitrag leisten.

Die Mobilitätsdaten spielen eine zunehmend wichtige Rolle für das Funktionieren von Verkehr und Mobilität. Die Vorlage begründet jedoch nicht, welche Daten für ein effizientes Funktionieren des Verkehrs zwingend zentral bereitgestellt und geführt werden müssen.

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:

Zentral bereitzustellen sind Daten betreffend die physische Verkehrsinfrastruktur. Weshalb hingegen Daten zu Mobilitätsangeboten zentral geführt werden müssen, ist nicht nachvollziehbar und wird in der Vernehmlassungsvorlage auch nicht dargelegt.

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:

Die Schaffung der MDA und deren Aufgaben schiessen jedoch über das Ziel hinaus (s. auch Frage 15 nachfolgend).

Die operativen Aufgaben des Bundes sind auf das notwendige Minimum zu reduzieren (Subsidiaritätsprinzip). Ansonsten besteht das Risiko von Konkurrenzsituationen zwischen dem Bund bzw. der MDA und den Mobilitätsakteuren, was wiederum Doppelspurigkeiten und Ineffizienzen zur Folge hätte.

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:

Der Nutzen der angedachten Basisdateninfrastruktur in Bezug auf die Effizienz wird in der Vorlage überschätzt. Eine solche ist in keiner Art und Weise Garant für ein effizienteres Mobilitätssystem. Die Zentralisierung von Aufgaben und Kompetenzen in diesem Bereich kann sogar zu einer Effizienzminderung führen, unter anderem, weil ein hoher Koordinationsaufwand zwischen der MDA und den beteiligten Akteuren erforderlich würde. MODIG sollte daher auf das notwendige Minimum beschränkt werden und lediglich Standards und

Regeln für einen effizienten und diskriminierungsfreien Datenaustausch unter Mobilitätsanbietern und -vermittlern festlegen. Definition, Aufbau und Betrieb der Infrastrukturen müssen hingegen soweit wie möglich den Mobilitätsanbietern und -vermittlern überlassen bleiben (Subsidiaritätsprinzip).

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:

Das Gesetz lässt dem Bund einen zu grossen Handlungsspielraum. Es gilt das Subsidiaritätsprinzip. Weitere Ausweitungen der MODI müssen zwingend im politischen Prozess beschlossen werden. Dabei sind insbesondere die finanziellen Konsequenzen zu berücksichtigen, die den Datenlieferanten und Datenbezüglern entstehen (z. B. bei Kantonen und Gemeinden).

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:

Anstelle von Nutzergebühren sollte soweit möglich die Lieferung von eigenen Daten als Voraussetzung für die Nutzung von Drittdaten gelten (Reziprozität). Die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) sind klar und diskriminierungsfrei zu regeln.

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:

Wir sind im Grundsatz einverstanden und erwarten, dass mit den zentralen Systemen künftig Synergien genutzt werden können (z. B. beim elektronischen Fahrplan). Die zentralisierten Aufgaben müssen aber auf ein Minimum beschränkt werden (s. Antworten weiter oben). Vor allem in Bezug auf die im erläuternden Bericht erwähnten „weiterführenden Services“ muss das Subsidiaritätsprinzip gelten. Namentlich der Vertrieb von öV-Tickets muss ausserhalb von MODI / NADIM bleiben und durch den öV gesteuert werden können. Dafür bestehen Nutzungsbedingungen, welche durch den öV in Abstimmung mit dem BAV festgelegt werden.

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 gehen davon aus, dass die geforderten Kerndaten sich auf jene Daten beziehen, die die konzessionierten Transportunternehmen und Verbunde heute schon den SKI-Systemen und NOVA zur Verfügung stellen. Das Einfordern von zusätzlichen Daten löst in den meisten Fällen zusätzliche Kosten bei den Datenlieferanten bzw. den Kantonen aus.

Weiter sollte im Vertrieb unterschieden werden zwischen Tarifdaten (Tarife, Sortimente, Preise, Konditionen) und Daten für den eigentlichen Verkauf (Kundendaten, Paymentdaten etc.). Letztere sind wettbewerbs- und finanzkritisch und gehören dem jeweiligen Mobilitätsakteur. Sie sollen deswegen ausdrücklich nicht Teil der Mobilitätsdateninfrastruktur sein. Diesbezüglich ist auch eine klare Unterscheidung zwischen Open Data, veredelten Daten und weiterführenden Diensten zwingend.

Da der Zweck von MODIG ist, die Effizienz des Verkehrssystems zu erhöhen, sollen auch Daten betreffend Energieeffizienz sowie Klima- bzw. Umweltfreundlichkeit der verschiedenen Mobilitätsangebote zu den Kerndaten gehören. Allein auf die Wirkung eines effizienten Datenaustausches zu setzen ist aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht nicht genug.

- 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:

Die Mobilitätsanbieter und weitere Stellen sind bei der Festlegung der Kerndaten einzubeziehen.

- 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:

Die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) sind klar und diskriminierungsfrei zu regeln. Mit Steuermitteln finanzierte Daten sollten von Endkunden nicht gegen Gebühr genutzt werden dürfen.

Die durch die verschiedenen Akteure als OpenData bereitzustellenden Daten sollen nicht die Entstehung oder Förderung marktbeherrschender Positionen durch einzelne Akteure ermöglichen.

- 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 Prinzip der Reziprozität muss grundsätzlich für alle Daten gelten.

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:

Wir lehnen eine Unterstützung durch den Bund ab, soweit dadurch ausschliesslich private Mobilitätsanbieter auf den Markt geholt werden sollen. Bei einer Unterstützung durch den Bund dürfen die öV-Unternehmen gegenüber privaten Anbietern nicht diskriminiert werden.

Wenn eine finanzielle Unterstützung durch den Bund vorgesehen wird, sollten Beiträge höchstens unter der Voraussetzung geleistet werden, dass sie aufgrund eines Katalogs umfassender Kriterien wie Energie- und Verkehrseffizienz, Umwelt- und Klimafreundlichkeit geleistet werden.

- 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:

s. vorangehende Frage

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:

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:

Wir sind grundsätzlich einverstanden. Wir weisen aber darauf hin, dass der Grundsatz der Freiwilligkeit aufgrund von bereits bestehenden gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt werden kann. Somit wäre auch der Grundsatz der Gleichbehandlung bzw. der Diskriminierungsfreiheit nicht erfüllt, insbesondere weil der öV Dritten den Zugang zu den eigenen Vertriebssystem gewähren muss.

Eine Regulierung müsste in Bezug auf alle Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein, dass es zu keinen Wettbewerbsnachteilen für die öV-Unternehmen kommt. Da der öV aufgrund der bevorstehenden Verpflichtung zur Öffnung seiner Vertriebsinfrastruktur den Anschluss an die MODI faktisch nicht verhindern kann, müsste die Teilnahme zwingend auch für private Unternehmen mit Mobilitätsangeboten in den Bereichen Mobilitätsvermittlung, Taxi, Mobility on Demand, Mietwagen, Sharing, o.ä obligatorisch sein (vgl. Gesetzgebung in Deutschland).

- 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:

Für den öV besteht faktisch keine Freiwilligkeit (s. Antwort auf Frage 14. a). Um die Gleichbehandlung aller Anbieter sicherzustellen, müssten daher auch private Anbieter zur Einlieferung von Daten verpflichtet 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:

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 Betrieb der NADIM ist unseres Erachtens eine operative Aufgabe, die nicht durch den Bund erbracht werden sollte. Der Koordinationsaufwand mit anderen Betreibern von Plattformen, insbesondere der vom Bund beauftragten Geschäftsstelle Systemaufgaben Kundeninformation (SKI) innerhalb der SBB wird erhöht. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb nicht Synergien mit bestehenden Strukturen genutzt werden. Der äusserst hohe Personalaufwand von 11 Millionen Franken über 10 Jahre, also rund 7 - 9 FTE könnte damit erheblich reduziert werden. Die SBB ist ein bundesnahes Unternehmen und verfügt bereits über das Know-how zum Betrieb einer solchen Plattform.

- 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:

s. Frage 15

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 sollten der SBB übertragen werden (s. Frage 15 oben).

- 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:

Die Aufgaben sollten der SBB übertragen werden (s. Frage 15 oben).

- 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:

Die Aufgaben sollten der SBB übertragen werden (s. Frage 15 oben).

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:

Die SBB sollte mit dem Betrieb betraut werden (s. Frage 15 oben).

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:

Die SBB sollte mit dem Betrieb der NADIM betraut werden (s. Frage 15 oben). Konzessionierten Transportunternehmen und Verbünden darf der Zugang keinesfalls verwehrt werden, wenn sie die definierten Kerndaten nicht im geforderten Umfang bereitstellen können.

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?¹

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der unter Ziff. 4.1.8.6.3 beschriebene Austausch von Personendaten zu Buchungs- und Bezahlungszwecken wäre in Bezug auf den Datenschutz ausgesprochen herausfordernd und teuer. Auch deswegen wäre es nicht zweckmässig, dass diese Funktionen durch die Betreiberin der MODI redundant zu den einzelnen Mobilitätsanbietern abgewickelt würden.

- 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:

Die Betreiberin der MODI trifft als Datenvermittlerin eine Mitverantwortung.

¹ Prüfung aus Sicht DSGVO der EU nicht erfolgt

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:

S. Antwort auf Frage 14. Die Beteiligung an NADIM sollte für alle Anbieter von Mobilitätsleistungen zwingend sein. Im Übrigen kann die Frage nicht beantwortet werden, ohne zu wissen, wie gross der Anbindungsaufwand für die einzelnen Mobilitätsanbieter wäre.

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:

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:

Unbedingt.

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Wir stellen folgende Anträge zur Vorlage:

1. Die Bundesgesetzgebung muss sich auf Standards und Regeln für einen effizienten und diskriminierungsfreien Datenaustausch unter Mobilitätsanbietern und -vermittlern beschränken. Definition, Aufbau und Betrieb der Infrastrukturen sollen den Mobilitätsanbietern und -vermittlern überlassen bleiben.

2. Der Vertrieb gegenüber den Endkunden muss in jedem Fall ausserhalb der MODI bleiben.
3. Für sämtliche öffentlichen und privaten Mobilitätsanbieter müssen die gleichen Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten gelten (Nicht-Diskriminierung).
4. Die Spielregeln für den Bezug von Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) müssen klar und diskriminierungsfrei geregelt werden.
5. Das Gesetz muss ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Betrieb der MODI auf die Ziele der Verkehrs-, Siedlungs- und Raumentwicklungs- wie auch der Energie- und Umweltpolitik der Kantone und des Bundes abgestimmt sein muss.
6. Es wird keine besondere Bundesanstalt für den Betrieb der MODI geschaffen. Der Betrieb soll der SBB übertragen werden.