



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung und der anschlies- senden Akteurgespräche

zum Bundesgesetz über die Mobilitäts- dateninfrastruktur (MODIG)

Mai 2025



BAV-D-318B3401/238

Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
GLOSSAR	9
1 AUSGANGSLAGE	18
1.1 Vernehmlassung.....	18
1.2 Akteurgespräche	18
1.3 Berichtsaufbau	18
2 TEILNEHMENDE VERNEHMLASSUNG UND AKTEURGESPRÄCHE	19
2.1 Teilnehmende der Vernehmlassung.....	19
2.2 Adressaten/Teilnehmende Akteurgespräche	20
3 ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DER VERNEHMLASSUNG UND DER AKTEURGESPRÄCHE	21
3.1 Zusammenfassende Ergebnisse der Vernehmlassung.....	21
3.2 Zusammenfassende Ergebnisse der Akteurgespräche	21
4 ÜBERSICHT DER ERGEBNISSE ZU DEN IN DER VERNEHMLASSUNG GESTELLTEN FRAGEN – JEWEILS ERGÄNZT MIT DEN ERGEBNISSEN DER AKTEURGESPRÄCHE	27
4.1 Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage zu einem MODIG.....	27
4.1.1 Frage 1: Verkehrsträgerübergreifendes Gesetz zu Mobilitätsdaten	27
4.2 Mobilitätsdaten als systemrelevante Infrastruktur	29
4.2.1 Frage 2: Wachsende Bedeutung von Mobilitätsdaten für Verkehr und Mobilität im Sinne einer Infrastruktur	29
4.3 Mobilitätsdaten und öffentliche Hand	32
4.3.1 Frage 3: Mobilitätsdaten und ihre Bedeutung für die öffentliche Hand	32
4.3.2 Frage 4: Rolle des Bundes im Bereich Mobilitätsdaten	34
4.4 Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI).....	36
4.4.1 Frage 5: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Grundsätzlich.....	36
4.4.2 Frage 6: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Flexibilität.....	39
4.4.3 Frage 7: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Finanzierung.....	41
4.5 NADIM – Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität.....	43
4.5.1 Frage 8: NADIM – Zweckmässigkeit.....	43
4.5.2 NADIM – Kerndaten	46

4.5.2.1	Frage 9a: NADIM – Kerndaten als minimaler Beitrag	46
4.5.2.2	Frage 9b: NADIM – Zuständigkeit Festlegung Kerndaten.....	48
4.5.2.3	Frage 9c: NADIM – Kerndaten als Open Data	51
4.5.2.4	Frage 9d: NADIM – Bei aufwändigen Kerndaten - Rücklieferungspflicht.....	53
4.5.3	NADIM – Subventionierung technischer Anschluss.....	55
4.5.3.1	Frage 10a: NADIM – Befristete Subventionierung technischer Anschluss	55
4.5.3.2	Frage 10b: NADIM – Umfang Subventionierung technischer Anschluss	58
4.5.4	Ergänzende Frage 20: NADIM – Anreize.....	60
4.6	Verkehrsnetz CH.....	62
4.6.1	Frage 11: Verkehrsnetz CH – Grundsatz	62
4.6.2	Frage 12: Verkehrsnetz CH inkl. Private Verkehrsnetzdaten	64
4.6.3	Frage 13: Verkehrsnetz CH – Betrieb durch swisstopo	67
4.6.4	Ergänzende Frage 21: Verkehrsnetz CH – zentrale Koordination/dezentrale Datenhoheit	69
4.6.5	Ergänzende Frage 22: Verkehrsnetz CH – Zusätzliche Anreize	71
4.7	Generelle Anforderungen (Grundsätze/Prinzipien) an die MODI	73
4.7.1	Frage 14a: Grundsätze / generelle Anforderungen an die MODI	73
4.7.2	Frage 14b: Prinzip Freiwilligkeit MODI	75
4.7.3	Frage 14c: Anforderung an die MODI – Neue Einlieferungspflichten	78
4.7.3.1	Neue Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand?	78
4.7.3.2	Neue Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?	80
4.7.3.3	Neue Einlieferungspflicht für private Unternehmen?	82
4.7.4	Ergänzende Frage 23: MODI – Datenquelle ausweisen.....	84
4.8	Rechts- und Organisationsform: Mobilitätsdatenanstalt (MDA)	86
4.8.1	Frage 15a: Zweckmässigkeit einer neuen Bundesanstalt (MDA)	86
4.8.2	Frage 15b: Alternative Organisationsform zur Bundesanstalt	89
4.9	Aufgaben beim Betrieb der NADIM.....	91
4.9.1	Frage 16a: Aufgaben im Betrieb der NADIM	91
4.9.2	Frage 16b: MDA – Standardisierung.....	93
4.9.3	Frage 16c: MDA – Integration und Bereitstellung Daten und Dienste	95
4.10	Gewerbliche Leistungen – Frage 17	98
4.11	Ausschlussklausel NADIM - Frage 18	100
4.12	Datenschutz	102
4.12.1	Frage 19a: Datenschutzbestimmung Personendaten.....	102
4.12.2	Frage 19b: Schutz von Personendaten Aufgabe der Datenliefernden	105
4.13	Frage 24: Weitere Themen / Bemerkungen.....	107
ANHANG 1: TABELLENVERZEICHNIS ZU ERGEBNISSEN FRAGEN VERNEHMLASSUNG		112
ANHANG 2: ABBILDUNGSVERZEICHNIS ZU ERGEBNISSEN FRAGEN VERNEHMLASSUNG		113
ANHANG 3: FRAGENKATALOG VERNEHMLASSUNG		114

ANHANG 4: DETAILLIERTE HALTUNG DER AKTEURE IM RAHMEN DER VERNEHMLASSUNG UND DER STELLUNGNAHMEN NACH DEN AKTEURGESPRÄCHEN	118
Ergebnis Vernehmlassung: Ausgewählte Zitate der Akteure zu den einzelnen Fragen.....	118
Frage 1: Grundsätzliche Stossrichtung	118
Frage 2: Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur	127
Frage 3: Mobilitätsdaten sind bedeutend für die öffentliche Hand.....	130
Frage 4: Zentrale Rolle des Bundes im Bereich Mobilitätsdaten	132
Frage 5: Bedarf nach einer Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)	137
Frage 6: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Flexibilität.....	142
Frage 7: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Finanzierung	145
Frage 8: NADIM – Zweckmässigkeit.....	153
Frage 9a: NADIM – Kerndaten als minimaler Beitrag	157
Frage 9b: NADIM – Zuständigkeit Festlegung Kerndaten.....	160
Frage 9c: NADIM – Kerndaten als Open Data.....	165
Frage 9d: NADIM – Bei aufwendigen Kerndaten – Rücklieferungspflicht.....	168
Frage 10a: NADIM – Befristete Subventionierung technischer Ausschuss	171
Frage 10b: NADIM – Umfang Subventionierung technischer Ausschuss	174
Ergänzende Frage 20: NADIM – Anreize	175
Frage 11: Verkehrsnetz CH – Grundsatz.....	178
Frage 12: Verkehrsnetz CH inkl. private Verkehrsnetzdaten	179
Frage 13: Betrieb durch swisstopo	181
Ergänzende Frage 21: Verkehrsnetz CH – zentrale Koordination/dezentrale Datenhoheit..	182
Ergänzende Frage 22: Verkehrsnetz CH – Zusätzliche Anreize	184
Frage 14a: Grundsätze /Anforderungen an die MODI.....	185
Frage 14b: Anforderung an die MODI – Prinzip Freiwilligkeit	189
Frage 14c: Anforderungen an die MODI – Neue Einlieferungspflichten	193
Neue Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand	193
Neue Einlieferungspflicht für öff. konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?	195
Neue Einlieferungspflichten für private Unternehmen?	197
Ergänzende Frage 23: MODI – Datenquelle.....	199
Frage 15a: MDA – Gründung Bundesanstalt.....	200

Frage 15b: MDA – Andere Organisationsform	207
Frage 16a: MDA - Aufgaben bei NADIM	210
Frage 16b: MDA – Standardisierung	212
Frage 16c: MDA – Integration und Bereitstellung Daten und Dienste	215
Frage 17: MDA - Gewerbliche Leistungen	216
Frage 18: MDA – Ausschluss von NADIM.....	218
Frage 19a: MDA – Datenschutzbestimmung Personendaten	220
Frage 19b: MDA – Datenschutz durch Datenliefernde	226
ANHANG 5 UNTERLAGEN UND PROTOKOLLE AKTEURGESPÄRÄCHE.....	230
Akteurgespräche vom 22.11.2022 zu «Daten- und Funktionsumfang der MODI/NADIM» mit Fokus Mobilitätsakteure	230
Akteurgespräche vom 13.12.2022 vormittags zu «Daten- und Funktionsumfang von Verkehrsnetz CH in Verbindung zur NADIM» mit Fokus öffentliche Hand	243
Akteurgespräche vom 13.12.2022 nachmittags zur «Rechts- und Organisationsform insb. der NADIM» mit Akteuren der Mobilitätsbranche und der öffentlichen Hand.	261

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Ausführliche Beschreibung
Acr	Aviation Capacity Resources
ACS	Automobil Club der Schweiz
Aerosuisse	Aerosuisse
AG	Kanton Aargau
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AlgorithmWatch	AlgorithmWatch Schweiz
AMAG	AMAG Group AG
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
ARCS	Aviation Research Center Switzerland, ETHZ
ASP	Alliance SwissPass
BE	Kanton Bern
BERNMOBIL	BERNMOBIL
BFU	Kompetenzzentrum für Unfallverhütung
BG SA	BG Ingénieurs Conseils SA
BL	Kanton Baselland
BPUK/KöV	Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz / Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
BS	Kanton Baselstadt
busost.ch	BUS Ostschweiz
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
CH++	CH++
CHACOMO	Mobilitätsakademie AG
CP	Centre Patronal
CSA/SSR	Schweizer Seniorenrat
cvc	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
Die Arbeitgeber	Schweizerischer Arbeitgeberverband
Die Grünen	Grüne Schweiz
Die Mitte	Die Mitte
Digitale Gesellschaft	Digitale Gesellschaft
DigitalSwitzerland	DigitalSwitzerland
Economiesuisse	economiesuisse
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
FART	FART SA
FDP	FDP die Liberalen
fer-GE	FER Genève
FLP	Ferrovie Luganesi SA
Flughafen Zürich	Flughafen Zürich AG
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz
FR	Canton de Fribourg
FRS	StrasseSchweiz - Verband des Strassenverkehrs / routesuisse - Fédération routière suisse
Fussverkehr	Fussverkehr Schweiz
GE	Canton de Genève
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
Greenpeace	Greenpeace Schweiz
IG Detailhandel CH	IG Detailhandel Schweiz
Inclusion Handicap	Inclusion Handicap
JB	Jungfraubahnen AG

Abkürzung	Ausführliche Beschreibung
JU	Canton du Jura
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
local Search	Swisscom Directories AG
LU	Kanton Luzern
mobilidée	mobilidée
Mobility	Mobility CarSharing
MOVE	MOVE Mobility AG
MOVI+	Moviplus OpentIT SA
MyBuxi	MyBuxi
NE	Canton de Neuchâtel
Opendata.ch	Opendata.ch
openmobility.ch	Cooperative Openmobility
OW	Kanton Obwald
ParkingSwiss	ParkingSwiss
ParlDigi	Parlamentarische Gruppe Digitale Nachhaltigkeit
Piratenpartei	Piratenpartei
Post	Die Post AG
Privatim	Konferenz der schweizerischen Datenschutzbeauftragten
Pro Bahn	Pro Bahn
PRO VELO	PRO VELO
PUE	Preisüberwacher
Pusch	Stiftung Praktischer Umweltschutz Schweiz Pusch
regionrheintal.ch	Verein St.Galler Rheintal – Regionalentwicklungsorganisation
Repower	Repower AG
RhB	Rhätische Bahn
routeRANK	RouteRANK AG/SA/Ltd
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SAC	Schweizer Alpen-Club
SATW	Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SchweizMobil	SchweizMobil
SEV	Schweizerischer Eisenbahnverband
SG	Kanton St. Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband / Association des Communes Suisses
SH	Kanton Schaffhausen
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SNL	Società Navigazione del Lago di Lugano
SO	Kanton Solothurn
SOB	Südostbahn
SOSA	Swiss OpenStreetMap Association
SP	Sozialdemokratische Partei Schweiz
SSV/UVS	Schweizerischer Städteverband / Union villes suisses
SVP	Schweizerische Volkspartei
Swiss	Swiss International Air Lines AG
Swiss Data Alliance	Swiss Data Alliance
Swisscleantech	swisscleantech
SZ	Kanton Schwyz

Abkürzung	Ausführliche Beschreibung
TCS	Touring Club Schweiz
TG	Kanton Thurgau
TI	Cantone Ticino
TL	Transports publics de la région lausannoise SA
TPG	Transports publics genevois
Tpl	Trasporti Pubblici Luganesi SA
Transfair	transfair
Travail.Suisse	Travail.Suisse
TRAVYS	TRAVYS SA
UFS SG	Umweltfreisinnige St. Gallen
UR	Kanton Uri
Urh	Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG
Vbl	Verkehrsbetriebe Luzern AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Canton de Vaud
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
Viasuisse AG	Viasuisse AG
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VS	Canton du Valais
WEKO	Wettbewerbskommission
WK BL	Wirtschaftskammer Baselland
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

Glossar

	BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE
A	API (Application Programming Interface)	Programmteil, der von einem Softwaresystem anderen Programmen zur Anbindung an das System zur Verfügung gestellt wird.	Fachkonzept open-mobilitydata.swiss
	Aufbewahrung	Periodisches Erstellen von Kopien eines Datenbestand oder dessen dauerhafte und sichere Ablage.	GeoIV
B	Beförderer	Unternehmen oder Organisation, das einen physischen Transport (Reise) von A nach B für Endkundinnen und -kunden durchführt, z.B. ein Öffentlicher Verkehr (öV)-Unternehmen oder ein Taxibetrieb. Beförderer werden gemeinsam mit Betreiber als Mobilitätsanbieter bezeichnet.	Bericht 2018
	Betreiber	Unternehmen, das eine Infrastruktur oder Fahrzeuge für die Beförderung von Personen besitzt, unterhält und im Rahmen von Mobilitätsangeboten Mobilitätsangebote zur Verfügung stellt, z.B. Mobility. Betreiber werden gemeinsam mit Beförderer als Mobilitätsanbieter bezeichnet.	Bericht 2018
	Betriebsdaten	Daten über den vergangenen, geplanten, den effektiven und den prognostizierten Betriebszustand einer Verkehrsinfrastruktur oder eines Mobilitätsangebots (Soll-Daten, Ist-Daten und Prognosen).	MODIG
	Bundes-Geodaten-Infrastruktur (BGDI)	Bundesverwaltungs-interner Teil der Nationalen Geodaten-Infrastruktur, der den Katalog der Geobasisdaten des Bundesrechts erarbeitet und betreibt.	swisstopo
D	Daten	Isolierte oder isolierbare Einheiten, welche maschinell bearbeitet und analysiert werden können.	OGD-Strategie
	Datenbank	System zur elektronischen Datenverwaltung.	Wikipedia
	Datenbestand	Strukturierte Menge von Daten zu einem Thema in digitaler Form.	BAV
	Datenbezüglerinnen und -bezügler	Natürliche oder juristische Personen, die Mobilitätsdaten oder Technischer Service (Dienst) über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) beziehen resp. nutzen.	BAV
	Datenharmonisierung	Im Rahmen der Datenkonsolidierung vorgenommene Angleichung von Daten aus verschiedenen Quellen gemäss einem gemeinsamen, konzeptionellen Modell, so dass ein einfacher Austausch und eine breite Nutzung möglich sind.	Glossar KVGeoi

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE	
Dateninfrastruktur Elektromobilität (DI-EMO)	System, welches die öffentlichen Ladestationen für Elektroautos der Schweiz sowie deren Verfügbarkeit und weitere Informationen (z.B. Ladeleistung, Anbieter) in Echtzeit bereitstellt (www.ich-tanke-strom.ch). Die Daten werden als Open Data einheitlich und kostenlos über eine Schnittstelle zur Verfügung gestellt.	BFE	
Dateninfrastruktur Sharing (DI Sharing)	System, welches die Verfügbarkeit und Standorte sowie weitere Informationen (z.B. Anbieter) zu Shared Mobility-Fahrzeugen sowohl von stationsbasierten als auch von free-floating Angeboten der Schweiz in Echtzeit bereitstellt (www.sharedmobility.ch). Die Daten werden als Open Data einheitlich und kostenlos über eine Schnittstelle zur Verfügung gestellt.	BFE	
Datenkonsolidierung	Zusammenführung von Daten aus verschiedenen Quellen in eine gemeinsame Datenbank, wobei Redundanzen und Ungenauigkeiten beseitigt und die Daten harmonisiert werden. Ziel der Datenkonsolidierung sind Datenbestand von hoher Qualität.	Datenkonsolidierung: Überblick & Techniken Astera	
Datenlieferantinnen und -lieferanten	Natürliche oder juristische Personen, die Mobilitätsdaten oder Technischer Service (Dienst) über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) bereitstellen.	BAV	
Door2Peak	Pilotprojekt im Kanton Graubünden, bei dem der Open Journey Planner (OJP) um Seilbahnen sowie um Fuss- und Wanderwege inkl. Sperrungen erweitert wird.	BAV	
E	Echtzeitdaten	Daten zu einem Geschehen oder einem Zustand, welche das Geschehen / den Zustand zum gegenwärtigen Zeitpunkt beschreiben. Im Kontext der Mobilität bezeichnet Echtzeit meistens die Abbildung des aktuellen Betriebszustandes in einem Verkehrssystem.	BAV
	Endkundinnen und -kunden	Nutzerinnen und Nutzer von Mobilitätsangeboten sowie Mobilitätsdienstleistung.	BAV
	Endkundensystem	System, das Angebote oder Dienstleistungen für Endkundinnen und -kunden anbietet z.B. über eine App.	BAV
G	Geobasisdaten	Geodaten, die auf einem rechtsetzenden Erlass des Bundes, eines Kantons oder einer Gemeinde beruhen.	GeolG
	Geodaten	Raumbezogene Daten mit Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur.	MODIG
	GeolG	Bundesgesetz über Geoinformation (SR 510.62).	GeolG
	GeolV	Verordnung über Geoinformation (SR 510.620).	GeolV

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE
Geschäftsstelle Systemaufgabe Kundeninformation (GS SKI)	Organisationseinheit bei der SBB Infrastruktur, die im Auftrag des BAV die Systemaufgaben Kundeninformation (SKI) wahrnimmt.	GS SKI
H Historische Daten	Gesammelte Daten über vergangene Ereignisse und Umstände in Bezug auf ein bestimmtes Thema.	Datenmanagement UVEK
Historisierung	Festhalten von Art, Umfang und Zeitpunkt einer Änderung von Daten und Systemen mit dem Zweck, jeden Systemzustand mit hinreichender Sicherheit und vertretbarem Aufwand innert nützlicher Frist rekonstruieren zu können.	GeoIV
I Information	In einem konkreten Bedeutungskontext interpretierte Daten.	Konrad Adenauer Stiftung
Infrastruktur	Technischer und organisatorischer Unterbau, der die Voraussetzungen für die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Abläufe in einem Land oder in einer Region schafft.	Bericht Daten als Infrastruktur
Intelligente Mobilität	Ein in allen Aspekten effizientes Mobilitätssystem (nachhaltig, ethisch vertretbar, sicher, effizient und kostenwahr) beruhend auf der Vernetzung und Automatisierung möglichst aller Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsträger.	Teilstrategie Intelligente Mobilität ASTRA
Intermodalität	Das Verwenden von verschiedenen Verkehrsmittel während einer Reise von A nach B. Form der Multimodalität.	Bericht 2018
Interoperabilität	Fähigkeit zur Zusammenarbeit verschiedener Systeme, Techniken oder Organisationen, in der Regel auf Basis gemeinsamer Standard. Vertriebssysteme sind beispielsweise dann interoperabel, wenn sie über standardisierte Schnittstelle so miteinander verknüpft werden können, dass es möglich ist, über ein Vertriebssystem Produkte aus anderen, kooperierenden Vertriebssystemen zu erwerben.	Bericht 2018
K Kerndaten	Geo-, Betriebs- und Tarifdaten gelten als Kerndaten. Die Betreiberin der MODI gibt eine Empfehlung ab, welches Datenset aus diesen Kerndaten als Open Data für das Funktionieren der MODI zweckmässig ist.	MODIG
L Langsamverkehr (LV)	Traditionelle Bezeichnung für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft.	ASTRA: Langsamverkehr (admin.ch)

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE
Linked Data	Datenbestand, die über eine individuelle URL im Internet zugänglich sind. Wenn die Inhalte offen zugänglich sind, spricht man auch von «Linked Open Data».	Bericht 2018
LinkingAlps	Projekt zur Verbesserung grenzüberschreitender, Multi-modalität Reiseinformation im Alpenraum, bei dem regionale und nationale Routenplaner, u.a. der Open Journey Planner (OJP), verknüpft werden.	BAV
M Maschinenlesbarkeit	Technische, formale oder strukturelle Auslegung eines Datenbestand darauf, dass er von Computern verarbeitet werden kann.	BAV
Metadaten	Strukturierte Daten, die einen Datenbestand beschreiben und dokumentieren.	Bericht 2018
Mobilitätsanbieter	Beförderer und Betreiber, die (in der Regel kommerzielle) physische Mobilitätsangebote anbieten.	Bericht 2018
Mobilitätsangebote	Produkte oder Dienstleistungen im Mobilitätsbereich, mit oder ohne Beförderungsleistung, die zu Land, Luft und Wasser für Personen oder Güter bereitgestellt werden.	MODIG
Mobilitätsdaten	Folgende Daten einschliesslich deren Metadaten: Geo-, Betriebs- und Tarif-, Transaktions-, und Personendaten.	MODIG
Mobilitätsdatenagentur (MDA)	Öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit, die für den Aufbau, den Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI zuständig ist.	MODIG
Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)	Durch den Bund betriebene Dateninfrastruktur für Mobilitätsdaten. Die Mobilitätsdaten selbst sind Teil der MODI. Sie umfasst insbesondere die Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) und das Verkehrsnetz CH (VnCH).	MODIG
Mobilitätsdienstleister	Oberbegriff aller Dienstleister im Bereich der Mobilität. Umfasst die Beförderer, die Betreiber von Infrastruktur und Fahrzeugen sowie die Mobilitätsvermittler von Angeboten.	Bericht 2018
Mobilitätsdienstleistung	Umfasst sämtliche Angebote der Mobilitätsdienstleister.	Bericht 2018

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE
Mobilitätsplattform	Internetbasierte Plattform, auf der Daten und Datenverarbeitungsvorgänge verschiedener Mobilitätsangebote über Schnittstellen gebündelt zur Verfügung gestellt werden. Die Plattform beinhaltet meist sowohl ein Hintergrundsystem als auch eine durch Endkundeninnen und -kunden nutzbare App. Dies ermöglicht Endkundeninnen und -kunden, multimodale Routeninformationen zu erhalten und/oder entsprechende Angebote zu reservieren, zu buchen und zu bezahlen. Die Anbieter einer Mobilitätsplattform können selber Anbieter von Mobilitätsangeboten sein, oder aber als IT-Anbieter eine reine Bündelungs- und Verknüpfungsfunktion zwischen Mobilitätsangeboten erfüllen.	Bericht Daten als Infrastruktur
Mobilitätsvermittler	Unternehmen oder Organisationen, die Mobilitätsangebote und Dienstleistungen an die Endkundeninnen und -kunden vermitteln und vertreiben. Sie übernehmen gewisse Teile des Vertragsverhältnisses zwischen den Mobilitätsanbietern und den Endkundeninnen und -kunden, etwa die Kombination von Leistungen, die Reservation oder das Inkasso. Vermittler können gleichzeitig auch Beförderer und/oder Betreiber sein.	Bericht 2018
Mobility as a Service (MaaS)	Ganzheitliche Mobilitätslösungen, in denen physische Mobilitätsangebote in Verbindung mit digitalen Angeboten ein hochwertiges, nahtloses und über eine einheitliche Kundenschnittstelle zugängliches Mobilitätsangebot schaffen, so dass multimodale Reisen auch ohne eigenes Fahrzeug geplant und durchgeführt werden können.	Bericht 2018
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Verkehr, der mit einem motorisierten Fahrzeug zur individuellen Nutzung erfolgt. Darunter fallen auch Fahrzeuge, die über Sharing-Anbieter bezogen werden (Mietautos), und Elektrofahrzeuge, wobei hier die Abgrenzung bei Fahrzeugen von verschiedener Motorleistung und zum Langsamverkehr (E-Bikes) nicht ganz klar ist.	Bericht 2018
Multimodalität	Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel oder verschiedener Verkehrsträger innerhalb eines bestimmten Zeitraums oder einer Reise.	Bericht 2018

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE	
Mutual Data Sharing	Entspricht der aktuell verwendeten Definition des ASTRA zu bedingter Open Data vgl. Bericht des UVEK 2018 («Bereitstellung und Austausch von Daten für das automatisierte Fahren im Strassenverkehr»), wonach Daten öffentlich zugänglich sind, aber die Rücklieferung von Daten verlangt wird sofern mit den bezogenen Daten ein kommerzielles Angebot erzielt wird. siehe gegenseitiger Datenaustausch.	Bericht UVEK 2018	
N	National Access Point (NAP)	Technische und organisatorische Schnittstelle, über welche Mobilitätsdaten zusammen mit ihren entsprechenden Metadaten ausgetauscht werden können. Die Realisierung eines NAP wird in verschiedenen EU-Verordnungen von den Mitgliedsländern gefordert und soll unter anderem den Austausch von Mobilitätsdaten im europäischen Kontext sicherstellen.	BAV
	Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM)	Basisinfrastruktur für die Nutzung von Mobilitätsdaten sowie die Vernetzung der Nutzerinnen und Nutzer. Die NADIM umfasst Mobilitätsdaten sowie IT-Systeme, die dazu dienen, diese Daten und technischen Services standardisiert zu nutzen.	MODIG
	NOVA	Die «Netzweite ÖV-Anbindung», ist eine technische Plattform für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Sie löst alle bisherigen Kernsysteme des Nationalen Direkten Verkehrs und der Verbünde ab und vereint die einzelnen Inhalte in einem einzigen System. NOVA beinhaltet alle zentralen Elemente für den Verkauf von öV-Leistungen.	Netzweite ÖV-Anbindung (NOVA) - Alliance SwissPass
	Nutzung von Mobilitätsdaten	Die Einlieferung, die Verknüpfung, die Bereitstellung, der Bezug und der Austausch von Mobilitätsdaten.	MODIG
O	Öffentlicher Verkehr (öV)	Umfasst die Mobilitätsangebote mit regelmässigen Fahrten gemäss einem definierten Fahrplan, die von allen Personen aufgrund vorgegebener Beförderungsbestimmungen genutzt werden können, gemäss PBG Art. 6 oder 8.	Bericht 2018
	Open Data	Frei zugängliche und für jegliche Zwecke (auch kommerzielle) weiterverwendbare Daten, die auch verändert und an Dritte weitergegeben werden können. Diese Daten werden kostenlos oder zu Grenzkosten zur Verfügung gestellt.	Bericht 2018

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE	
Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz (ODMCH)	openmobilitydata.swiss wird im Auftrag des BAV von der GS SKI betrieben und ist die Kundeninformationsplattform für den öffentlichen Schweizer Verkehr und den Individualverkehr. Über die ODMCH können alle Interessierten kostenlos Mobilitätsdaten beziehen und auf verschiedene Dienste zugreifen.	GS SKI	
Open Government Data (OGD)	Verwaltungsdaten, die von der öffentlichen Hand als Open Data bereitgestellt werden.	OGD Strategie	
Open Journey Planner (OJP)	Offenes Routing Backend-System zur Berechnung von Routen mit öV und Fusswegen, das durch die GS SKI im Auftrag des BAV gemäss dem EU-Standard „CEN/TS 17118:2017 Open API for distributed journey planning“ implementiert wurde und im Rahmen der SKI+ inter- und multimodal weiterentwickelt wird. Die OJP API steht über www.openmobilitydata.swiss zur Verfügung.	BAV	
Open Source	Offenlegung des Quellcode von Software. Dies erlaubt es jeder Person, die Software ohne Lizenzgebühren zu nutzen, weiterzuentwickeln und weiterzugeben.	Entwurf EMBAG	
OpenStreet-Map (OSM)	Freies Projekt, das frei nutzbare Geodaten sammelt, strukturiert und für die Nutzung durch jedermann in einer Datenbank vorhält. Diese Daten stehen unter einer freien Lizenz, der Open Database License.	OSM	
P	Personendaten	Personendaten gemäss Art. 5 Abs. 1 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020 (DSG), die für die Funktionen der MODi erforderlich sind.	MODIG
R	Routing	Möglichkeit einer automatisierten, optimierten und personalisierten Wegfindung innerhalb eines definierten Verkehrsnetzes mittels Netzwerk-Datenbestand. Dazu muss der Datenbestand gewisse Voraussetzungen erfüllen («Routingfähigkeit»). Insbesondere muss er an den Knoten die Verbindungsmöglichkeiten und konkrete Angaben, etwa zur Fahrzeit, zu den Kosten oder Hinweise zu Hindernissen enthalten. Dann können kundenspezifische Bedürfnisse abgebildet werden, etwa die Minimierung der Reisezeit oder der Reisekosten.	Bericht 2018

	BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE
S	Schnittstelle	Teil eines Softwaresystems, welcher der Kommunikation mit anderen Systemen oder anderen Teilen eines Systems dient. In der Regel handelt es sich um Funktionen, die auf eine parametrisierte Anfrage einen Datenauszug in standardisierter Form zurückliefern. Es gibt verschiedene Arten von Schnittstellen, z.B. Programmierschnittstellen (APIs), Datenbankschnittstellen und File-Schnittstellen.	Bericht 2018
	Sharing	Die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Fortbewegungsmitteln, z.B. Autos, Velos.	Bericht 2018
	Standard	Dokumentierte, konsistente und etablierte Vereinbarung über die Struktur und das Format gemeinsamer Daten, Schnittstellen und Prozesse.	Datenmanagement UVEK
	Standardisierung	Entwicklung von Standards.	BAV
	Systemaufgaben Kundeninformation (SKI)	Sammlung, Harmonisierung und Bereitstellung von Fahrgastinformationsdaten des öV Schweiz. Diese umfassen insbesondere Informationen zur geplanten, tatsächlichen und prognostizierten Abfahrt und Ankunft (SOLL-, IST- und PROGNOSE-Fahrplandaten), Verspätungen, Gleis- und Kantenninformationen, Fahrzeugkompositionen und Anschlüsse, zu geplanten und spontanen Ereignissen sowie zur Barrierefreiheit von Stationen.	GS SKI
	Systemaufgaben Kundeninformation erweitert (SKI+)	Ergänzung der heutigen Systemaufgabe Kundeninformation (SKI) in Richtung einer multimodaleren Informationsbasis.	BAV
T	Tarifdaten	Daten zu den Tarifen und Konditionen eines Mobilitätsangebots.	MODIG
	Technischer Service (Dienst)	Software-Komponente, welche Funktionen der MODI auf der Grundlage von Mobilitätsdaten über eine Schnittstelle zugänglich macht.	MODIG
	Transaktionsdaten	Daten, die für die Abwicklung des Vertriebs von Mobilitätsangeboten erforderlich sind, namentlich Reservations-, Vertrags-, Geschäfts- und Abrechnungsdaten.	MODIG

BEGRIFF	ERKLÄRUNG / VERWENDUNG	QUELLE
V Verkehrsdaten- plattform	Das ASTRA betreibt seit April 2020 eine nationale Verkehrsdatenplattform (VDP), die in die bestehende Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz (ODMCH) integriert ist. Sie ermöglicht ein dynamisches Verkehrsmanagement durch das Bereitstellen von aktuellen Verkehrsdaten des ASTRA und einiger Kantone.	ASTRA
Verkehrsmittel	Transportmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern. Im vorliegenden Kontext wird auch das Zu-Fuss-Gehen als "Verkehrsmittel" verstanden. Verkehrsmittel lassen sich nach verschiedenen Kriterien gruppieren, etwa nach konzessionsrechtlichem Status (öffentlicher Verkehr (öV) und Privatverkehr), nach technischer Antriebsart (motorisierter und nicht motorisierter Verkehr), nach Dimensionierung der Fahrzeuge (Massenverkehrsmittel und Individualverkehr) oder in Verkehrsmodi.	Bericht 2018
Verkehrsmodus	Gruppierung der Verkehrsmittel: öffentlicher Verkehr (öV) Motorisierter Individualverkehr (MIV) Langsamverkehr (LV), bestehend aus Fuss- und Veloverkehr Weitere Mobilitätsanbieter: Taxiunternehmen, Mietautos, Mietvelos, Car- oder Ride-Sharing und Pooling-Anbieter, etc.	Bericht 2018
Verkehrsnetz CH (VnCH)	Räumliches Referenzsystem für die Abbildung, den Austausch und die Verknüpfung von Mobilitätsdaten. Es umfasst Geodaten über die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz sowie technische Systeme, die dazu dienen, diese Geodaten standardisiert insbesondere über die NADIM bereitzustellen, auszutauschen, zu verknüpfen und zu beziehen.	VnCH
Verkehrsnetz- daten	Datenbestand über die Gesamtheit aller Infrastruktur-Anlagen, auf denen sich räumliche Fortbewegungen von Personen und Gütern vollziehen.	VnCH
Verkehrsträger	Fortbewegungsgrundlage der einzelnen Verkehrsmittel Schiene, Strasse, Wasser, Seil, Luft.	VnCH
Verkehrszäh- lerdaten	Aktuelle Resultate der Messungen der Dauerzählstellen und Kurzzeitzählstellen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV).	ASTRA

1 Ausgangslage

1.1 Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dauerte vom 2. Februar 2022 bis zum 3. Mai 2022.

Die Vernehmlassungsunterlagen beinhalteten:

- den Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über eine Mobilitätsdateninfrastruktur,
- den erläuternden Bericht,
- einen Fragebogen mit 36 Teilfragen, davon 35 Fragen mit Ja/Nein-Möglichkeit.

Die Vorlage stiess auf ein breites Echo. Es sind 121 Stellungnahmen eingetroffen. Alle 36 Fragen wurden von einer Mehrheit positiv beantwortet. Der vorliegende Bericht gibt Auskunft über die Ergebnisse zu den einzelnen Themenbereichen und Fragen.

Bei der Auswertung der Stellungnahmen hat sich gezeigt, dass bei einzelnen Themen bei den Akteuren noch Unklarheiten zur Vorlage bestehen, u.a. hinsichtlich Daten- und Funktionsumfang, dem Grundsatz der Freiwilligkeit und der Organisations- und Rechtsform insb. zum Betrieb der NADIM.

1.2 Akteurgespräche

Mit Blick auf die Botschaft sind zur Klärung der oben erwähnten Themen nach Absprache mit dem GS-UVEK Ende 2022 Gespräche mit den Hauptakteuren geführt worden.

Es fanden drei Akteurgespräche statt:

- am 22.11.2022 zu «Daten- und Funktionsumfang der MODI/NADIM» mit Fokus Mobilitätsakteure
- am 13.12.2022 vormittags zu «Daten- und Funktionsumfang von Verkehrsnetz CH in Verbindung zur NADIM» mit Fokus öffentliche Hand und
- am 13.12.2022 nachmittags zur «Rechts- und Organisationsform insb. der NADIM» mit Akteuren der Mobilitätsbranche und der öffentlichen Hand.

Im Rahmen dieser Gespräche wurden mit wichtigen Akteuren wesentliche, im Rahmen der Vernehmlassung zum Teil kontrovers diskutierte Inhalte der Vorlage sowie konkrete Vorschläge für Stossrichtungen diskutiert. Dies war sehr wichtig, da die MODI auf dem Prinzip der Freiwilligkeit beruht und die Akzeptanz der wichtigsten Akteure für dieses Vorhaben zentral ist. Die Gespräche haben es ermöglicht, Lösungen zu erarbeiten, die von den Akteuren breit unterstützt werden. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse.

1.3 Berichtsaufbau

Der Bericht enthält:

- In Ziff. 2: Übersicht der 121 Teilnehmenden der Vernehmlassung; Übersicht der im Rahmen der Akteurgespräche einbezogenen Organisationen
- In Ziff. 3 eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse von Vernehmlassung und Akteurgesprächen
- In Ziff. 4 je Frage die Ergebnisse mit JA/NEIN-Anteilen inkl. grundsätzliche Begründungen der Pro- und Contra-Haltungen und die relevanten Ergebnisse der Akteurgespräche.
- Verschiedene Anhänge wie ein Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen zu den Ergebnissen der Vernehmlassung je Frage, den Fragekatalog, jeweils pro Frage detailliertere Haltungen der Akteure aus der Vernehmlassung, sowie die Vorabunterlagen und die Protokolle der drei Akteurgespräche.

2 Teilnehmende Vernehmlassung und Akteurgespräche

2.1 Teilnehmende der Vernehmlassung

Kategorie	Stellung bezogen	Total
1 Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	25
2 Politische Parteien	Die Grünen, Die Mitte, FDP, Piratenpartei, SP, SVP, UFS SG	7
3 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SGV, SSV/UVS	3
4 Dachverbände der Wirtschaft	CP, cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, sgv, Travail.Suisse	7
5 Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, IG Detailhandel CH, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	9
7 Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfrauabahn, Post, RhB, SBB, SNL, SOB, TL, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ, ZVV	20
8 Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, MyBuxi, SAC, Swiss	5
9 Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Viasuisse AG	8
10 Forschung und Wissenschaft	ARCS, EPFL, SATW	3
6/11 Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, Aerosuisse, Algorithm Watch, BPUK/KöV, BFU, BG SA, CSA, CH++, Digitale Gesellschaft, DigitalSwitzerland, FMS, Fussverkehr, Greenpeace, Inclusion Handicap, MOVI+, Open-data.ch, openmobility.ch, ParDigi, Pro Bahn, Pro Velo, privatim, PUE, Pusch, Regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO, WK BL	34
Total		121

2.2 Adressaten/Teilnehmende Akteurgespräche

22.22.2022: Funktions- und Datenumfang der NADIM - Fokus Mobilitätsbranche

Teilnehmende: Strasse Schweiz / FRS, ACS, Swiss Data Alliance, Gemeindeverband, Städteverband, Alliance Swiss Pass, Postauto, SBB, CH++, TCS, AMAG, openmobility.ch, ASUT, Parldigi,
Entschuldigt: VöV (Vertreten durch Alliance Swiss Pass), BPUK/KöV, CHACOMO, economiesuisse
Stellungnahmen nachgereicht: CHACOMO, Alliance Swiss Pass, Post

13.12.2022 vormittags: Funktions- und Datenumfang Verkehrsnetz CH sowie Zuständigkeiten, Nutzungsprinzipien und Pflichten im Rahmen der NODI – Fokus öffentliche Hand

Teilnehmende: BPUK/ KöV, KGK, Städteverband, Gemeindeverband, ASTRA
Entschuldigt: -
Stellungnahmen nachgereicht: Städteverband

13.12.2022 nachmittags: Rechts- und Organisationsform insb. zum Betrieb der NADIM

Teilnehmende: KöV/BPUK, Swiss Data Alliance, SBB, Postauto, Parldigi, openmobility.ch, VöV, Strasse Schweiz / FRS /ACS; KGK, Städteverband, Alliance Swiss Pass, CH++, ASUT
Entschuldigt: CHACOMO, economiesuisse, Gemeindeverband, TCS
Stellungnahmen nachgereicht: CHACOMO, Post, A. Kronawitter

3 Zusammenfassung der Ergebnisse der Vernehmlassung und der Akteurgespräche

3.1 Zusammenfassende Ergebnisse der Vernehmlassung

Die Stossrichtung und die Hauptinhalte der Vorlage MODIG werden von einer überwiegenden Mehrheit der Teilnehmenden klar bestätigt. Nachfolgend die wichtigsten Punkte:

- Schaffung eines verkehrsträgerübergreifenden Gesetzes: **84% JA / 7% NEIN / 9% leer**
- Aktive Rolle des Bundes: **79% JA / 5% NEIN / 16% leer**
- Mobilitätsdaten sind eine systemrelevante Infrastruktur: **77% JA / 6% NEIN / 17% leer**
- Bedarf nach Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI): **77% JA / 5% NEIN / 18 % leer**
- Grundsätze zu Betrieb der MODI (u.a. Neutralität, Freiwilligkeit, Flexibilität): **72% JA / 9% NEIN / 19 % leer**
- Zweckmässigkeit von Verkehrsnetz CH: **77% JA / 2% NEIN / 21% leer**
- Zweckmässigkeit der NADIM: **81% JA / 4% NEIN / 15% leer**

Bei 35 Teilfragen überwiegt der Anteil der Zustimmenden gegenüber den Ablehnenden, ausgenommen die Frage nach einer Datenlieferpflicht für private Unternehmen.

Insbesondere bei den folgenden Themen sind trotz mehrheitlicher Zustimmung kontroverse Haltungen, Unklarheiten und Kritik zu verzeichnen:

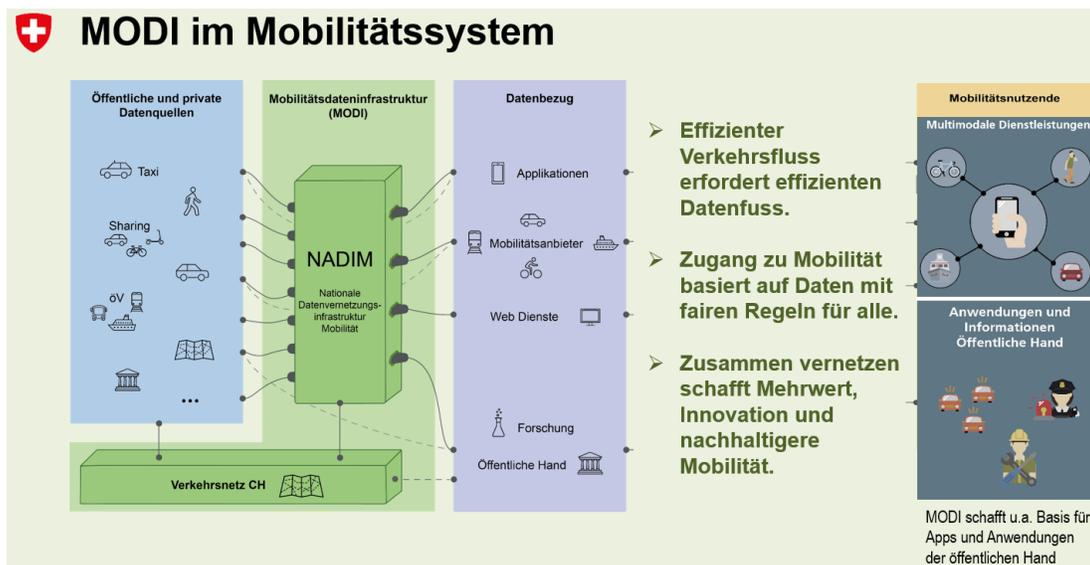
- **Längerfristige Finanzierung durch Nutzer:** **45% JA / 28% NEIN**. Abgelehnt wird, weil die MODI als staatliche Aufgabe bzw. Service Public vom Staat finanziert werden soll, die Einführung von Nutzergebühren die Attraktivität schmälern und grosse Marktakteure bevorzugen könnte: u.a. 1/3 der Kantone, 3 Parteien (Mitte, SP, Grüne), SAB, Arbeitgeber, economiesuisse, ASP, 4 öV-Unternehmen inkl. SBB.
- **Prinzip Freiwilligkeit:** **44% JA / 32% NEIN** zum Grundsatz der freiwilligen Teilnahme und zum Verzicht auf neue Datenlieferpflichten. Konkret werden weitere Datenlieferpflichten wie folgt befürwortet: **64%** für die öffentliche Hand (insbesondere auch viele Kantone), **58%** für konzessionierte oder subventionierte Unternehmen – dies im Gegensatz zu nur **28%** für private Unternehmen.
- **Pflicht zur Bereitstellung eines minimalen Datensets** (zu definierendes Kerndatenset) **zur Teilnahme an NADIM:** **79% JA / 3% NEIN**, allerdings bleibt die Definition und die Regulierungsebene des Kerndatensets und des Datenumfangs der NADIM umstritten.
- **Gründung einer Mobilitätsdatenanstalt (MDA):** **53% JA / 27% NEIN**. Abgelehnt wird die MDA, weil Zweifel an der nötigen Agilität und der Marktnähe bestehen und aufgrund der veranschlagten Kosten. Sowohl Befürwortende, Ablehnende und auch leer einlegende nannten als denkbare Alternativen, insbesondere die Eingliederung in die Bundesverwaltung, die Ausschreibung eines Leistungsauftrages, eine Genossenschaft, ein Private-Public-Partnership, eine spezialgesetzliche AG.
- **Regelung zu Datenschutz genügt:** **55% JA / 20% NEIN**. Abgelehnt wird, weil die Regelung zu ungenau und zu prüfen sei, ob Personendaten bearbeitet werden müssen und inwiefern das Recht auf digitale Selbstbestimmung umgesetzt werden kann.

3.2 Zusammenfassende Ergebnisse der Akteurgespräche

An den drei Akteurgesprächen wurden insbesondere folgende Themen diskutiert und von den Akteuren wie nachfolgend dargestellt mitgetragen:

- **Übergeordnete Zielsetzung, Mission, Handlungsbedarf:** Es geht vor dem Hintergrund der übergeordneten Ziele des Bundes insbesondere in den Bereichen Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik darum, Daten einfach austauschen und nutzen zu können, um damit das Mobilitätssystem insgesamt effizienter zu machen und um vorhandene Kapazitäten optimaler zu nutzen. Entsprechend wurde auch die Mission der NADIM diskutiert. Aus Sicht der Akteure füllt die MODI eine wichtige Lücke zwischen den Marktakteuren und soll den freiwilligen Datenaustausch

fördern. Die konstruktive Diskussion und die Möglichkeit sich einbringen zu können, wird ausdrücklich begrüsst.

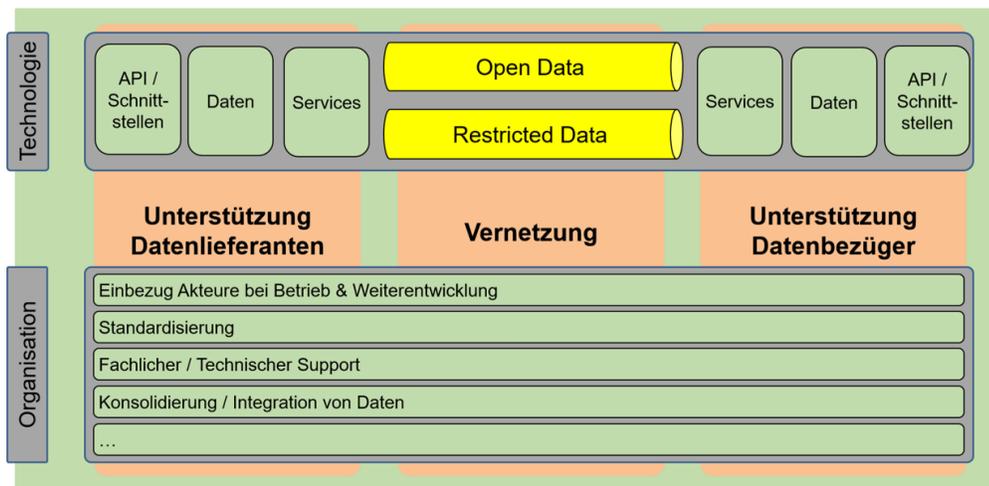


Folie aus den Präsentationen der Akteurgespräche

- **Daten- und Funktionsumfang der MODI (NADIM/Verkehrsnetz CH)**

NADIM: Funktionsumfang technologisch/organisatorisch

Vereinfachte, beispielhafte Darstellung



Folie aus den Präsentationen der Akteurgespräche

Im Kern zielt die NADIM auf eine einfachere technische Vernetzung von Mobilitätsdaten. Die Betreiberin der NADIM unterstützt dazu Datenlieferanten und Datenbezügler mit technologischen und organisatorischen Funktionen.

Die **technologischen Funktionen** bestehen primär aus der Bereitstellung von drei standardisierten Elementen:

- Datenschnittstellen;
- Programmierschnittstellen (API);
- ausgewählten technische Services, welche die Datennutzung wesentlich vereinfachen.

Dazu erfolgt die Standardisierung von Datenformaten und Programmierschnittstellen unter Berücksichtigung der Interessen der Akteure und mit Blick auf die internationalen Entwicklungen, insbesondere der Nachbarländer und der EU-Kommission.

Die Bereitstellung von ausgewählten technischen Services kann die Zusammenarbeit der Akteure, die effiziente Abwicklung der Aufgaben und Geschäftsmodelle der Akteure und damit insgesamt die Effizienz des Gesamtmobilitätssystems unterstützen. Die Nutzung dieser Services durch die Akteure ist immer freiwillig.

Neben den rein technischen Funktionen (Services) gibt es auch eher **organisatorische Funktionen**, die insbesondere für die Entwicklung und Bereitstellung der technischen Funktionen notwendig sind.

Technische Funktionen von NADIM: Mögliche Serviceangebote

Offene Services: Enabling multimodale Dienstleistungen

- Informations- und Planungs-Service: OJP (neutraler multimodaler Routenplaner)
- Interaktions-/Transaktions-Service: Unterstützung bei Bedarf für Reservation/Buchung/Kauf/Absprung ins Clearing (kein Clearing)
- Neue Option: Analyse und Prognose-Service: u.a. für Planung/Management von Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichem Raum
- Neues Ziel: Services, wo sinnvoll mit Open-Source-Komponenten betreiben

Neue Option: Vorschlag von «openmobility.ch»

- **Peer2Peer-Service für Geschäftsabwicklung nach Bedarf:**
 - Verzeichnis: Übersicht der mit der NADIM verknüpften Unternehmen sowie deren Geschäftsbeziehungen
 - Vermittlung: Verschiedenste Services für Peer2Peer-Business-Abwicklung

Folie aus den Präsentationen der Akteurgespräche

Im **Bereich der technischen Services** stehen folgende Bereiche im Fokus:

- zur Unterstützung der Information über Mobilitätsangebote (z.B. Routing-Services wie der Open-Journey-Planner)
- zur Unterstützung im Bereich Interaktion / Transaktion (z.B. bei Bedarf für Aktionen wie Reservation / Buchung / Kauf / Absprung ins Clearing); dies könnte insbesondere für kleinere Mobilitätsanbieter von Nutzen sein
Clearingprozesse selber sollen aber explizit nicht mit technischen Services unterstützt werden, da es hier spezialisierte und etablierte Anbieter gibt.
- zur Unterstützung von Analyse und Prognosen z.B. für die Planung von neuen Verkehrsinfrastrukturen (technischer Service unterstützt z.B. die Erstellung von konsistenten Datenreihen aus unterschiedlichen Jahren).
- Peer2Peer-Funktionen (Input von Openmobility): Vorschlag für eine Art von Vermittlungsservices für eine einfachere Abwicklung von Geschäftsprozessen zwischen Marktakteuren. Ermöglicht die Kontrolle und den sicheren Austausch von «Restricted Data»; ergo von geschäftsspezifischen Daten, die nicht als Open Data allen Akteuren zur Verfügung gestellt werden. Der Datenaustausch erfolgt auf der Basis einer kommerziellen Vereinbarung zwischen den Akteuren. Es stellt sich die Frage, ob dieser Service eine staatliche Aufgabe und damit im Portfolio der NADIM sein soll.

Organisatorische Funktionen NADIM: Aufgaben der Betreiberin

Funktion	Beschreibung
Einbezug, Koordination und Interessensausgleich der Akteure	Aufbau von Strukturen, über welche die Akteure ihre Bedürfnisse in Bezug auf Betrieb und Weiterentwicklung einbringen können
Standardisierung	Weiterentwicklung und Koordination von Standards zusammen mit Akteuren in nationalen / internationalen Gremien
Fachlicher und technischer Support	Unterstützung von Datenlieferanten und -bezügern z.B. bei Anbindungsprojekten
Konsolidierung / Integration von Daten	Prüfung der Daten auf Konsistenz, Korrektheit und Redundanzfreiheit
Weiterentwicklung	Entwicklung neuer Funktionen gemeinsam mit Akteuren, Integration neuer Datenlieferanten
Daten- / Servicequalität	Definition, Überprüfung, Optimierung, Einforderung von Qualitätsstandards
Incident- / Change- / Release-Management	Koordinierte und geplante Behebung von Störungen sowie Implementierung von Weiterentwicklungen

Folie aus den Präsentationen der Akteurgespräche

Im Bereich der **organisatorischen Funktionen**, die insbesondere für die Entwicklung und Bereitstellung der technischen Funktionen notwendig sind, stehen folgende Aufgaben im Zentrum:

- Einbezug, Koordination und Interessensausgleich der Akteure im Hinblick auf deren Bedürfnisse für Betrieb und Weiterentwicklung;
 - Einbezug, der interessierten Akteure bei allen Prozessen der Standardisierung; von Datenformaten, API, technischen Services. Festlegung der Standards für die NADIM;
 - Beobachtung und Adaption der internationalen Entwicklung; fachlicher und technischer Support der an die NADIM angeschlossene Akteure;
 - die Konsolidierung und Integration und Publikation von Daten.
- **Freiwilligkeit / Pflichten:** Die Thematik wurde intensiv diskutiert. Die Diskussion hat ergeben, dass eine Art «doppelte Freiwilligkeit» der erfolversprechendste Ansatz ist.

Erstens sollen die Nutzung und der Anschluss an die NADIM, wie in der Vernehmlassung vorgeschlagen, grundsätzlich freiwillig bleiben. Zweitens soll nun neu auf die Pflicht zur Bereitstellung eines minimalen, später durch Bundesrat und Betreiberin definierten, offen zur Verfügung zu stellenden Datensets (Kerndatenset) verzichtet werden. Allerdings soll die Betreiberin der MODI eine Empfehlung abgeben, welches Datenset sinnvollerweise als Open Data zur Verfügung zu stellen ist.

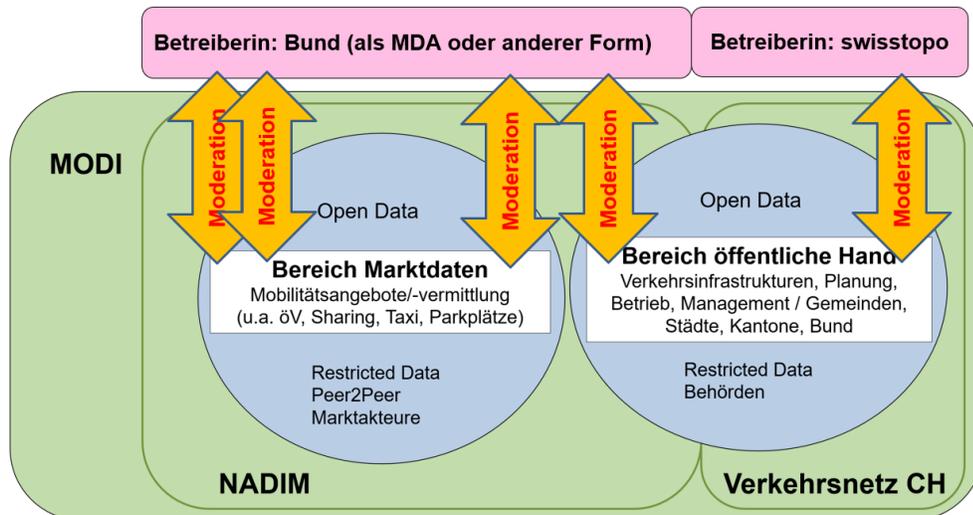
Es sollen mit dem MODIG folglich keine neuen Pflichten zur Lieferung von Daten eingeführt werden. Dies weil entsprechende Vorgaben allenfalls durch die zuständige Behörde im entsprechenden Facherlass festzulegen sind, wie dies bundesseitig bereits beim konzessionierten Personenverkehr und im GeolG-Bereich der Fall ist. Folglich liegt es auch in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden für Mobilitätsdienstleistungen in ihrer Zuständigkeit oder für Einheiten der öffentlichen Hand entsprechende Vorgaben zu erlassen und Pflichten festzulegen.

Folglich soll es Unternehmen und Organisationen nun überlassen bleiben, welche ihrer Daten sie als Open Data allen Akteuren zugänglich machen und welche Daten sie als Restricted Data nur mit ausgewählten Akteuren austauschen.

- **Organisation; Personelle und Finanzielle Ressourcen:** Um die von der MODI zu erbringenden technischen Funktionen leisten zu können, wird eine Organisation benötigt, die über genü-

gend personelle und finanzielle Mittel verfügt, um Akteure mit einzubeziehen, Daten zu konsolidieren, den internationalen Austausch zu pflegen, etc. Ausserdem ist sicherzustellen, dass die Akteure zweckmässig einbezogen sind und ihre Bedürfnisse einbringen können.

Organisation Betrieb der MODI im Datenraum Mobilität



Folie aus den Präsentationen für die Akteurespräche

Vorschlag zu den Stossrichtungen der Organisation für den Betrieb der NADIM und ggfs. weiterer Teile der MODI

Klammerfunktion der **horizontalen Betriebsorganisation**:

- Sie setzt mehrere thematisch orientierte **vertikale Organisationen** zum Einbezug der **Akteure und zur Moderation** ein.
- Sie sorgt für den **Austausch zwischen den vertikalen Organisationen**.
- Sie sorgt als «**Kümmerer**» übergeordnet gemeinsam mit den Akteuren dafür, dass die **erforderlichen Daten zur Verfügung** gestellt werden (können).
- **Sie legt Standards** bei Daten / Schnittstellen / API / Services **fest**.
- **Sie formuliert Empfehlungen zu Kerndaten**.
- Sie sorgt damit übergeordnet für die **Kompatibilität der Teildatenbereiche** und der diesen zugrunde liegenden technischen und organisatorischen Festlegungen.
- Sie verantwortet die zeitgerechte **technische Entwicklung** (inkl. Cybersecurity) und beauftragt dazu wohl zu einem grossen Teil externe Unternehmen.

Folie aus Präsentation Akteuresprachen

- **Rechtsform Betreiberin:** Diese Organisation soll zur Gewährleistung der Neutralität institutionell unabhängig und beim Bund angesiedelt sein. Die Aufgabe soll dauernd vom Bund erbracht werden. Diese Organisation muss zwingend eine grosse Nähe zu den Akteuren aufweisen, damit sie ihre Bedürfnisse erfassen und umsetzen kann. Als Rechtsform ist eine Anstalt des Bundes geeignet und akzeptiert (Mobilitätsdatenagentur, MDA). Voraussetzung ist, dass sie über geeignete Gefässe die Akteurnähe sicherstellen kann. Dies soll über spezifische vertikale, the-

matisch orientierte Gefässe erfolgen. Die MDA kann geeignete Organisationen damit beauftragen, gem. den Grundsätzen der MODI Bedürfnisse der Akteure zu erheben, zu priorisieren und z.H. der MDA Vorschläge für die Realisierung / Standardisierung zu machen. Die MDA kann allenfalls die Organisationen ebenfalls mit der technischen Realisierung und dem Betrieb von Lösungen beauftragen.

4 Übersicht der Ergebnisse zu den in der Vernehmlassung gestellten Fragen – jeweils ergänzt mit den Ergebnissen der Akteurgespräche

4.1 Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage zu einem MODIG

4.1.1 Frage 1: Verkehrsträgerübergreifendes Gesetz zu Mobilitätsdaten

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)?

Ergebnis Vernehmlassung

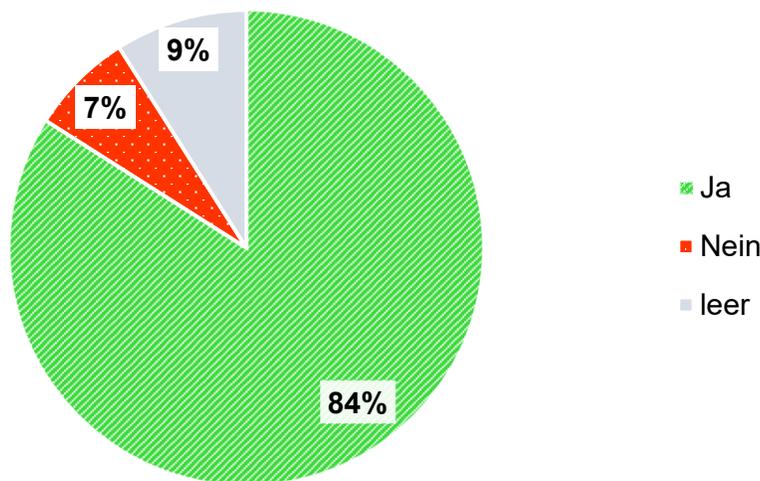


Abbildung 1: Frage 1.

Ein neues verkehrsträgerübergreifendes Gesetz zu Mobilitätsdaten wird von einer überwiegenden Mehrheit von 102 Antwortenden (Total Ja und Nein 111) gutgeheissen, insbesondere um das Mobilitätssystem dank frei zugänglichen und vernetzbaren Mobilitätsdaten effizienter zu machen.

Die Vorlage wird mit Blick auf ein effizienteres Mobilitätssystem, die Förderung der multimodalen und vernetzten Mobilität sowie auch wegen der steigenden Bedeutung des Austausches von harmonisierten Mobilitätsdaten bestätigt (u.a. BPUK/Köv, AR, BE, GE, JU, LU, OW, SG UR, economieuisse, SP, ACS, SGV, SAB, TCS, Mobility, ParlDigi, CH++).

Der Bedarf nach einer Datenvernetzungsinfrastruktur im Mobilitätsbereich wird anerkannt, insbesondere, wenn die Daten unabhängig und frei von kommerziellen Interessen im Sinne eines Service Public bereitgestellt werden (u.a. BS, AR, GR, JU, NE, SG, SZ, ZG, ZH, die Arbeitgeber, SP, FDP, die Mitte, SSV, SGB, ASP, die Post, Litra, SBB, VöV, digitalswitzerland).

Auch die Flugbranche unterstützt das Vorhaben und fordert die Integration der Luftverkehrsdaten (u.a. Aerosuisse, Flughafen Zürich, Swiss).

Einzelne fordern den Einbezug von Logistik/Güterverkehr (u.a. GR, WEKO). Teilweise werden Vorbehalte/Zweifel hinsichtlich der Ausgestaltung des Betriebs (NE) geäußert und auf fehlende Verfassungsgrundlagen hingewiesen (TG).

Lediglich eine kleine Minderheit von 9 Antwortenden (Total Ja und Nein 111) (BL, SVP, Piratenpartei, sgV, FRS, TL, EPFL, FMS, WK BL) verwirft ein neues Gesetz im Mobilitätsdatenbereich, insbesondere, weil neue staatliche Aufgaben abgelehnt, private Mobilitätsplattformen effizienter seien und der Staat nur dafür sorgen soll, dass keine Monopole im Vertrieb von Mobilitätsangeboten entstehen.

Begründet wird dies wie folgt: Ablehnung einer neuen staatlichen Aufgabe bzw. der damit verbundenen Kosten; private Mobilitätsplattformen seien eine effizientere Lösung und auf zentrale verkehrlenkende Massnahmen soll verzichtet werden (SVP, WL BL, FMS).

Der Staat soll nur dafür sorgen, dass keine Monopole im Vertrieb von Mobilitätsangeboten entstehen (FRS).

Einzelne sind mit der Stossrichtung der Vorlage einverstanden, aber nicht mit der vorgeschlagenen Konkretisierung (BL, SGV, EPFL).

Ergebnis Akteurgespräche:

Der Bedarf eines verkehrsträgerübergreifenden Gesetzes im Bereich Mobilitätsdaten zugunsten eines effizienteren Gesamtmobilitätssystems wird von den Akteuren anerkannt.

Ergänzender Hinweis aus dem Ergebnis der Vernehmlassung zur Vorlage Zukunft Binnengüterverkehr anfangs 2023: «...via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können. Dafür sollen im Gesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) die Grundlagen geschaffen werden, und dies wenn möglich für alle Verkehrsträger» (Litra, VAP, VöV, ASTRA, IG KV).

Tabelle 1: Ergebnis Vernehmlassung grundsätzliche Stossrichtung eines verkehrsträgerübergreifenden MODIG.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH	BL
Politische Parteien	Die Grünen, Die Mitte, FDP, SP, UFS SG	SVP, Piratenpartei
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvcI, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv

Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	FRS
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, Post, SBB, SOB, SNL, TPG, tpl, TRAVYS, RhB, Urh, vbl, VBZ, ZVV	TL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, SchweizMobil, Viasuisse AG	
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, Aerosuisse, Algorithm Watch, BPUK/KöV, BFU, BG SA, CSA, CH++, DigitalS-witzerland, Fussverkehr, Greenpeace, Inclusion Handicap, MOVI+, openmobility.ch, Parli-Digi, Pro Bahn, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	FMS, WK BL

4.2 Mobilitätsdaten als systemrelevante Infrastruktur

4.2.1 Frage 2: Wachsende Bedeutung von Mobilitätsdaten für Verkehr und Mobilität im Sinne einer Infrastruktur

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)?

Ergebnis Vernehmlassung

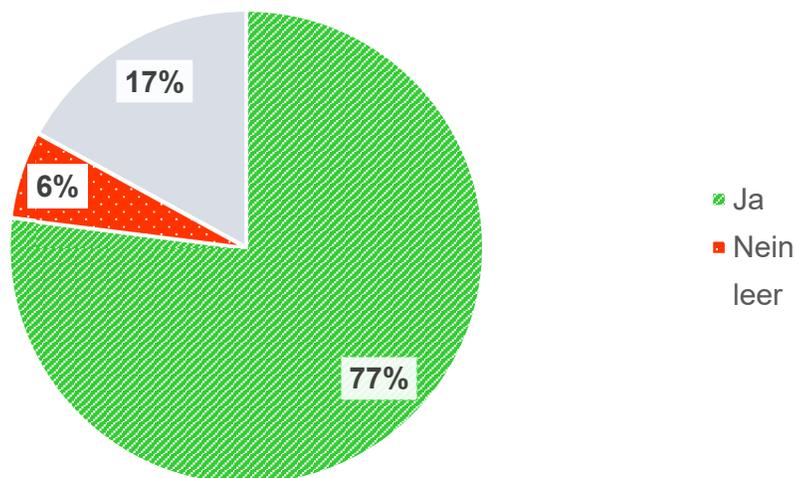


Abbildung 2: Frage 2.

Eine deutliche Mehrheit von 93 Antwortenden (Total Ja und Nein 100) (u.a. 21 Kantone, alle Dachverbände) bestätigt, dass Mobilitätsdaten zentrale Bedeutung für das Funktionieren von Verkehr und Mobilität haben und als systemrelevante Infrastruktur zu betrachten sind, insbesondere weil Daten heute für ein funktionierendes Mobilitätssystem auch im internationalen Kontext unabdingbar sind.

Gemäss den Zustimmenden leisten Mobilitätsdaten einen zentralen Beitrag für ein funktionierendes Mobilitätssystem (u.a. BL, BS, GE, SG, ZG, ZH, economiesuisse, TRAVYS).

Der Begriff «dritte Infrastruktur» ist nicht zwingend intuitiv und zu prüfen (u.a. SATW, Swiss Data Alliance, SchweizMobil), bzw. eine klare Definition von Mobilitätsdaten als Infrastruktur nötig (u.a. JU, economiesuisse, die Arbeitgeber, ACS VFAS, CSA/SSR).

Mobilitätsdaten sollen auch in grenzüberschreitenden Räumen zur Verfügung stehen. (u.a. GR, SG, SH, TG).

Der Luftverkehr soll integriert werden (u.a. JU, economiesuisse, die Arbeitgeber, ACS, cvci, fer-Ge, Flughafen Zürich, Swiss).

Vereinzelt wird eine differenzierte Betrachtung für Mobilitätsdaten privater Unternehmen gefordert (u.a. die Arbeitgeber, economiesuisse).

Lediglich eine kleine Minderheit von 7 Antwortenden (Total Ja und Nein 100) (FR, NE, VS, TL, ZVV, Bus-OstCH, EPFL) ist damit nicht einverstanden, insbesondere weil die Hauptrolle auch künftig bei den physischen Verkehrsinfrastrukturen gesehen wird und der Einfluss von Mobilitätsdaten überschätzt wird.

Die Hauptrolle wird bei den physischen Infrastrukturen gesehen und die dargelegte Verknüpfung mit Mobilitätsdaten als zu stark betrachtet; die Bezeichnung als «dritte Infrastruktur» ist übertrieben (NE, VS, busost.ch, EPFL).

Der Einfluss der Mobilitätsdaten im Mobilitätssystem wird zwar als gross eingeschätzt, jedoch überschätzt (FR).

Es gibt Zweifel hinsichtlich der aufgeführten Effizienzsteigerungen durch Mobilitätsdaten (ZVV).

Es wird eine Zentralisierung der Mobilitätsdaten befürchtet (TL).

Ergebnis Akteurgespräche

In den Akteurgesprächen nicht konkret diskutiert.

Tabelle 2: Ergebnis Vernehmlassung: Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH	FR, NE, VS
Politische Parteien	SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	economiesuisse, cvci, Die Arbeitgeber, SGB, sgV, Travail.Suisse	
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfraubahnen, Post, SBB, SNL, SOB, TPC, tpl, TRAVYS, RhB, Urh, vbl, VBZ	Busost.ch, TL, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Viasuisse AG	
Forschung und Wissenschaft	SATW, ARCS	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, Algorithm Watch, BPUK/KöV, BG SA, CSA, CH++, Greenpeace, MOVI+, Opendata.ch, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	

4.3 Mobilitätsdaten und öffentliche Hand

4.3.1 Frage 3: Mobilitätsdaten und ihre Bedeutung für die öffentliche Hand

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)?

Ergebnis Vernehmlassung

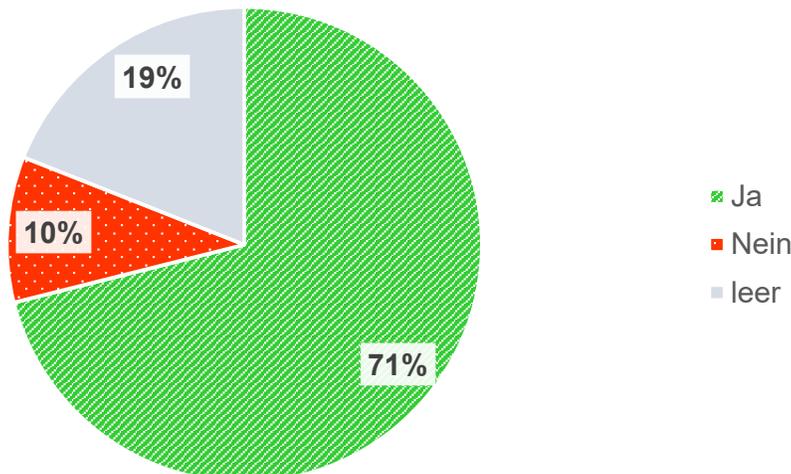


Abbildung 3: Frage 3.

Eine deutliche Mehrheit von 86 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (u.a. 24 Kantone, sowie mehrere Dachverbände (z.B. SAB, SGB) und Branchenorganisationen u.a. ASP) bestätigt die Bedeutung von Mobilitätsdaten für die öffentliche Hand, insbesondere mit der Notwendigkeit einer besseren Vernetzung für mehr Effizienz im Mobilitätssystem und einer vereinfachten Zusammenarbeit auf allen Ebenen.

Diese Haltung wird begründet mit dem Verweis, dass die Vernetzung eine Voraussetzung für die angestrebte Effizienzsteigerung des schweizerischen Gesamtmobilitätssystem ist, insbesondere hinsichtlich der Nutzungsdaten und der Zusammenarbeit auf allen föderalen Ebenen (u.a. BS, JU, SZ, ZG, ASP, die Post, SchweizMobil) und auch für die Planung (u.a. VD, TG, SG, CH++).

Der Zugang zu den Daten würde vereinfacht, insbesondere im Hinblick auf die Vernetzung mit Europa (u.a. BE, GR, SG, SH).

Das schafft die Voraussetzung, damit es nicht zur Diskriminierung von einzelnen Akteuren kommt und Doppelspurigkeiten vermieden werden können (WEKO).

Lediglich eine kleine Minderheit von 12 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (u.a. economie-suisse, Die Arbeitgeber, FRS, SWISS, ZVV) stimmt dieser Frage nicht zu, insbesondere weil jegliche Infrastrukturen in erster Linie Nutzen für Private stiften sollen, eine Zentralisierung der Daten und eine staatliche Steuerung der Mobilität befürchtet wird.

Sie sind der Ansicht, dass der Nutzen von Infrastrukturen eine Basis schafft, die primär den privaten Akteuren im Mobilitätsbereich zugutekommen soll (z.B. economiesuisse, die Arbeitgeber, SWISS).

Es wird eine Zentralisierung der Daten privater Anbieter und des öV, bzw. eine staatliche Steuerung des Verkehrssystems, befürchtet und abgelehnt (u.a. ZVV, TL, FRS).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Bedeutung von Mobilitätsdaten auch für die Aufgaben von Bund, Kantonen, Gemeinden und Städten (neben deren Bedeutung für die Marktakteure) wird insbesondere von den Vertretern der öffentlichen Hand anerkannt und auch von den übrigen Akteuren nicht bestritten.

Tabelle 3: Ergebnis Vernehmlassung: Mobilitätsdateninfrastruktur als Unterstützung der öffentlichen Hand.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	
Politische Parteien	SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	SGB, Travail.Suisse	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	FRS
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, FLP, Jungfraubahnen, Post, SBB, SNL, SOB, TPG, tpl, TRAVYS, RhB, Urh, VBZ	fer-GE, TL, vbl, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC	Swiss
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Viasuisse AG	
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, Algorithm Watch, BPUK/KöV, BG SA, CSA, CH++, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regi-onrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, VCS, WEKO	VFAS

4.3.2 Frage 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)?

Ergebnis Vernehmlassung

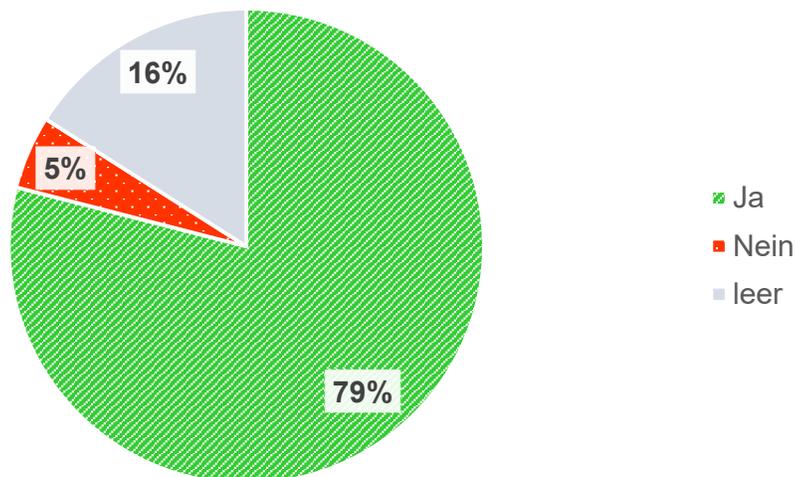


Abbildung 4: Frage 4.

Eine deutliche Mehrheit von 96 Antwortenden (Total Ja und Nein 102) (u.a. 24 Kantone, die sich äussernden Parteien und 5 Dachverbände) ist der Ansicht, dass der Bund eine zentrale Rolle bei der Verfügbarkeit und der Vernetzung von Mobilitätsdaten einnehmen soll, insbesondere um als zentrale Stelle einen regulatorischen Rahmen zu setzen und als Mittler zwischen den Akteuren zu dienen.

Der Bund wird dabei als Stelle gesehen, die neutral und diskriminierungsfrei homogene und standardisierte Mobilitätsdaten bereitstellen kann (u.a. GE, JU, SZ, ZH, die Mitte, economiesuisse, die Arbeitgeber, ASP, Flughafen Zürich, MOVI+, WEKO). Er schafft den nötigen regulatorischen Rahmen und gewährleistet die Wahrnehmung der öffentlichen Interessen und auch eine einfachere Zusammenarbeit zwischen Staatsebenen. (u.a. ZG).

Der Bund soll einen regulatorischen Rahmen setzen, insbesondere betreffend Schnittstellen und Nutzung von Daten, wobei auf Aspekte zu fokussieren ist, die für den Betrieb aus Sicht der öffentlichen Hand notwendig sind, wobei auch das Subsidiaritätsprinzip gewahrt werden soll (u.a. BPUK, LU, OW, URI).

Der Bund kann als Enabler, Koordinator und Moderator den Boden für Innovation und Kosteneinsparungen schaffen, wobei die Bedürfnisse der Nutzenden in Zentrum stehen sollen. (u.a. BS, GR, SH, SG, LITRA, AMAG, CHACOMO).

Der Bund spielt auch bei der Förderung des Langsamverkehrs eine wichtige Rolle (SchweizMobil).

Lediglich eine kleine Minderheit von 6 Antwortenden (Total Ja und Nein 102) (BL, sgV, SBB, SOB, TL, routeRANK) lehnt eine zentrale Rolle des Bundes aus verschiedenen Gründen ab, insbesondere weil Daten eine private Gewinnressource sind und das Thema agilen Unternehmen mit Kundenorientierung überlassen werden soll.

Der Bund soll die bessere Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten privaten Anbietern überlassen, beziehungsweise diese unterstützen (BL).

Bei Daten handelt es sich um eine private Gewinnressource (SGV).

Der Vertrieb von Mobilitätsangeboten sei Privatsache und dass Private und Transportunternehmen mittels agilem IT-Management besser auf Bedürfnisse der Akteure und Kunden reagieren können (SBB).

Daten sollen nicht zentralisiert werden (TL).

Ergebnis Akteurgespräche

Im Rahmen der Akteurgespräche wurde diese Frage vertieft diskutiert. Die zentrale Rolle des Bundes für die Bereitstellung und Vernetzung von Mobilitätsdaten wurde dabei bestätigt. Der Umfang der Funktionalitäten soll so wenig wie nötig umfassen und der Aufbau schrittweise erfolgen (s. S. 22-24).

Tabelle 4: Ergebnis Vernehmlassung: Zentrale Rolle des Bundes bei Verfügbarkeit und Vernetzung von Mobilitätsdaten.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	BL
Politische Parteien	Die Grünen, Die Mitte, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	economiesuisse, cvci, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair	
Transportunternehmen des öV	Busost.ch, BERNMOBIL, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, Post, RhB, SNL, tpl, TPG, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ, ZVV	SBB, SOB, TL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	

Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, MOVE, mobilidée, Repower, Schweiz-Mobil, Viasuisse AG	routeRANK
Forschung und Wissenschaft	ARCS, EPFL, SATW	
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, Algorithm Watch, BPUK/K�v, BG SA, CSA, CH++, Greenpeace, MOVI+, Open-data.ch, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	

4.4 Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

4.4.1 Frage 5: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Grundsätzlich

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 (vgl. Art. 1 und 4 Gesetz und Ziff. 4.1.4 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

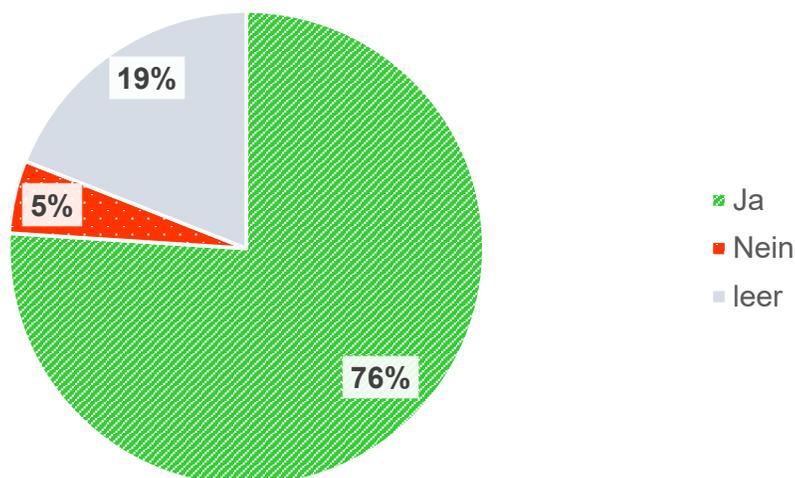


Abbildung 5: Frage 5.

Eine deutliche Mehrheit von 92 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (u.a. 24 Kantone, mehrere Parteien, fast alle Dachverbände) sieht den Bedarf für die MODI als staatliche Basis-Mobilitätsdateninfrastruktur im Mobilitätsbereich, insbesondere um die Effizienz des Mobilitätssystems zu verbessern, den diskriminierungsfreien Datenaustausch zu erleichtern, sowie Innovation und Vernetzung zu fördern.

Die Effizienz des Gesamtverkehrssystems soll gefördert werden (u.a. ZH, SATW) und insbesondere auch die internationale Koordination erleichtert werden (u.a. LU, UR, OW). Es ist auch der diskriminierungsfreie Datenaustausch (u.a. WEKO, Post, TCS) zu fördern. Auch der Datenschutz (u.a. SZ) ist zu gewährleisten.

Der Bund soll dabei Innovationen (u.a. JU, economisuisse, VFAS) und Vernetzung (u.a. VBL, FRS) fördern. Er soll den Langsamverkehr, Bedarfsangebote und Ressourceneffizienz unterstützen, aber keinen Strukturverlust bestehender Mobilitätsangebote betreiben (u.a. AlgorithmWatch Schweiz). Es soll insbesondere auch der Markteintritt von neuen Anbietern ermöglicht werden (u.a. GR, SH, SG, TG, BPUK/KöV, fer-GE).

Die Anspruchsgruppen sollen bei der Umsetzung insbesondere für die weitere Definition der relevanten Daten einbezogen werden, dabei sollen die Rollen von öffentlichen und privaten Akteuren weiter geklärt werden, insbesondere um Doppelspurigkeiten zu vermeiden. (u.a. NE, BPUK/KöV).

Es sollen keine Endkundenangebote bereitgestellt werden (u.a. ASP).

Einige wünschen eine Mobilitätsdateninfrastruktur mit offenen Formaten und Open Source Diensten (u.a. Swiss Data Alliance). Andere fordern eine Erleichterung des Zugangs zum Verkauf von Mobilitätsangeboten (u.a. FRS).

Der Luftverkehr ist einzubeziehen (u.a. economiesuisse, SGV, Swiss).

Lediglich eine kleine Minderheit von 6 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (sgv, SBB, TL, ZVV, EPFL, SOSA) sieht keinen Bedarf für die MODI als staatliche Basis-Mobilitätsdateninfrastruktur im Mobilitätsbereich, insbesondere weil die Bereitstellung von Mobilitätsdaten den Mobilitätsanbietern überlassen werden soll.

Der Bund soll die Bereitstellung von Mobilitätsdaten den Mobilitätsanbietern überlassen und sich auf die Definition von Standards und Regeln für den Datenaustausch beschränken (u.a. SBB, ZVV).

Der verwendete Begriff Infrastruktur erscheint unpassend und ein effizienter Betrieb ist Aufgabe der Infrastrukturbetreiber und der Transportunternehmen (EPFL).

Das Ziel mit Hilfe der MODI bessere Angebote für Endkunden zur Verfügung zu stellen, wird verfehlt (sgv).

Ergebnis Akteurgespräche

In den Akteurgesprächen ist diese Frage vertieft diskutiert worden und der Bedarf für die MODI und die Rolle des Bundes sind klar bestätigt worden: Der Bund soll als «Kümmerer» die MODI unter engem Einbezug der Akteure entwickeln. Allein die Definition von Standards und Regeln genügt nicht, um die Ziele zu erreichen.

Auch die SBB unterstützt nun diese Zielsetzung. Allerdings soll diese Aufgabe grundsätzlich durch eine schlanke, staatliche Organisation erfolgen, welche die Spielregeln festlegt, während der Betrieb der technischen Systeme weitgehend delegiert wird und nicht durch eine staatliche Stelle selbst erfolgen soll.

Tabelle 5: Ergebnis Vernehmlassung: MODI als staatliche Basis-Mobilitätsdateninfrastruktur im Mobilitätsbereich als Beitrag zu effizienterem Mobilitätssystem.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	
Politische Parteien	Die Grünen, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, Post, SOB, SNL, TPG, tpl, TRAVYS, RhB, Urh, vbl, VBZ	SBB, TL, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Viasuisse AG	
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, Algorithm Watch, BPUK/KöV, BG SA, CSA, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	SOSA

4.4.2 Frage 6: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Flexibilität

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 (vgl. Art. 4 Gesetz und 4.1.4 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

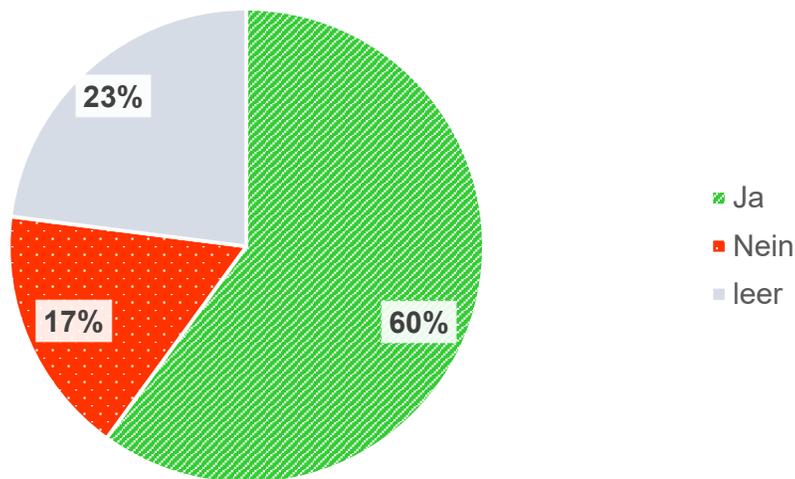


Abbildung 6: Frage 6.

Eine Mehrheit von 72 Antwortenden (Total Ja und Nein 92) (u.a. 21 Kantone, mehrere Dachverbände und viele weitere Organisationen und Unternehmen) heisst die Kompetenz des Bundesrates gut, bei Bedarf weitere Bestandteile zur MODI im Bereich der Mobilitätsdaten hinzuzufügen. Dies wird insbesondere mit dem Bedarf nach einer flexiblen weiterentwickelbaren Lösung begründet, wobei die Akteure dabei zu konsultieren sind.

Eine flexible Erweiterungslösung ist unabdingbar (u.a. BL, UFS SG), sofern diese bedürfnisgerecht und erfolgsorientiert und mit den Akteuren, insbesondere den Kantonen konsultiert wird (u.a. AG, GE, JU, SG, ZH, AR, FR, VD, UR, LU, OW, BPUK/KöV).

Die betroffenen Akteure müssen miteinbezogen werden (u.a. TCV, TRAVYS, AMAG, CHACOMO, LITRA).

Einige fordern, die Entwicklungsfähigkeit über den Mobilitätsektor hinaus zu gewährleisten (u.a. SAB, SchweizMobil, SATW, Swiss Data Alliance, CH++).

Es ist zu klären, was «zusätzliche Bestandteile» bedeuten würden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit (u.a. WEKO).

Eine Minderheit von 20 Antwortenden (Total Ja und Nein 92) (u.a. NE, SO, TG, ZG, ZH, SP, SAB, SGB, Travail.Suisse) lehnt die Kompetenz des Bundesrates ab, bei Bedarf weitere Bestandteile im Bereich der Mobilitätsdaten hinzuzufügen zu können. Begründet wird dies damit, dass die Kompetenz zu unbestimmt formuliert ist, das Subsidiaritätsprinzip einzuhalten sei, die finanziellen Folgen zu beachten sind und die Akteure dazu einzubeziehen sind.

Für einige ist nicht auszuschliessen, dass allfällige Ergänzungen zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden können, wobei die Kantone und die relevanten Akteure einzubeziehen sind (SO, FRS).

Es wird auf das Subsidiaritätsprinzip bzw. allfällige finanzielle Folgen verwiesen (u.a. NE, ZVV, VBL, SWISS), insbesondere für Kantone und Gemeinden (ZH).

Mögliche Bestandteile sind für Erweiterungen zu unbestimmt formuliert (u.a. TG, ASP).

Es sind nur gezielte Erweiterungen zu NADIM und VNCH vorzunehmen, analog dem Aufbau des nationalen Leitungskatasters (ZG). Der Spielraum für Erweiterungen besteht bereits (ASP). Neben NADIM und VNCH wird kein Bedürfnis für allfällige Erweiterungen gesehen (u.a. SBB).

Allfällige Erweiterungen soll über Private erfolgen (SGV). Die Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft ist zu berücksichtigen (u.a. die Arbeitgeber, economiesuisse, VFAS, cvci).

Es wird eine Ausweitung in Richtung Logistik/Güterverkehr gefordert (u.a. FRS).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Akteure haben bestätigt, dass das MODIG so flexibel wie möglich ausgestaltet werden soll, damit ausreichende Agilität für künftige Bedürfnisse sichergestellt werden kann. Die dafür vorgesehene Erweiterungskompetenz durch den Bundesrat wurde nicht explizit thematisiert und/oder bestritten.

Tabelle 6: Ergebnis Vernehmlassung: Bundesrat kann MODI bei Bedarf mit weiteren Bestandteilen ergänzen.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, JU, OW, SG, SH, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH	ZG, SO, TG, NE
Politische Parteien	Piratenpartei, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB	
Dachverbände der Wirtschaft	SGB, Travail.Suisse	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, LITRA, Parking-Swiss, SIA, transfair	ASP, FRS
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Post, SOB, SNL, TPG, tpl, TRAVYS, RhB, Urh, VBZ	SBB, TL, vbl, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC	Swiss

Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, SchweizMobil	routeRank
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, BPUK/KöV, BG SA, CSA, CH++, MOVI+, openmobility.ch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, WEKO	ACS, VFAS, SOSA

4.4.3 Frage 7: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Finanzierung

Sind Sie damit einverstanden, dass die MODI langfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden soll (Art. 34ff Gesetz und Ziff. 6 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

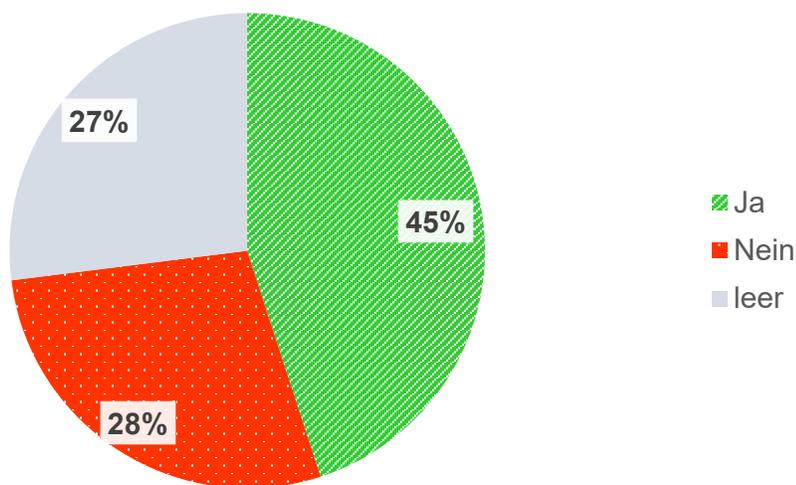


Abbildung 7: Frage 7.

Eine Mehrheit von 55 Antwortenden (Total Ja und Nein 89) (u.a. 17 Kantone, Städteverband, SGB, sgv) befürworten langfristig eine Finanzierung der MODI über Nutzerbeiträge. Dabei wird jedoch von mehreren Akteuren auf die negativen Aspekte einer Nutzerfinanzierung hingewiesen, eine Überprüfung der veranschlagten Kosten angeregt und differenzierte Gebühren gefordert.

Bei der Finanzierung ist der Möglichkeit Rechnung zu tragen, dass die Nutzenden Gebühren entrichten (u.a. ZH, TG, LU, CVCI). Gebühren sollen nur für kommerziell Nutzende erhoben werden (u.a. AG, TPG, SZ, VCS, SGV) beziehungsweise marktfähig sein (Flughafen Zürich, VD).

Öffentliche Transportunternehmen des RPV sollen von der Gebührenpflicht ausgenommen werden (u.a. VöV) oder es sollen zumindest differenzierte Beiträge festgelegt werden (u.a. BERNMOBIL).

Umgekehrt wird aber auch gefordert, dass es keine Ungleichbehandlung zwischen privaten und bereits subventionierten öffentlichen Akteuren gibt (u.a. SATW, Swiss Data Alliance).

Bei der Wirksamkeitsprüfung nach acht Jahren soll geprüft werden, ob überhaupt eine Zahlungsbereitschaft für Open Data Mobilitätsdaten vorhanden ist und in welcher Höhe (u.a. BE, JU, FR, OW, WEKO, LITRA, VBL, AMAG).

Die Kosten für den Aufbau und damit dementsprechend die Kosten für die Nutzer sind deutlich zu reduzieren (u.a. SH, SG, AI). Mit Blick auf Kosteneffizienz und Wettbewerb wird vorgeschlagen, dass das BAV die MODI über externe Mandate vergibt (u.a. FRS).

Eine Minderheit von 34 Antwortenden (Total Ja und Nein 89) (u.a. 7 Kantone, drei Parteien, 4 Dachverbände) lehnen langfristig eine Finanzierung der MODI über Nutzerbeiträge ab. Als Gründe werden insbesondere genannt, dass die MODI als staatliche Aufgabe bzw. Service Public vom Staat finanziert werden soll, die Einführung von Nutzergebühren die Attraktivität schmälern und grosse Marktakteure bevorzugen könnte. Ausserdem wird eine volle Nutzerfinanzierung der für die MODI veranschlagten Kosten als unrealistisch angesehen.

Die Einführung einer Nutzerfinanzierung widerspricht dem Gedanken der Grundversorgung und soll ein Service Public bzw. eine Infrastruktur sein (u.a. SO, NE, die Mitte, SP, ASP, SAB). Für Open Data, insbesondere OGD sollen analog Geodaten keine Gebühren verrechnet werden (u.a. AR, die Grünen, OPDCH).

Nutzen entsteht dann, wenn viele Nutzende Daten bereitstellen und beziehen, aber allein der Anschluss kostet schon (u.a. GE, GR, MOVI+, MyBuxi, CH++, SAC, SIA).

Nutzergebühren bevorteilen die etablierten und grossen Akteure am Markt (SZ, die Arbeitgeber, economiesuisse, VFAS). Nutzergebühren sind für kleine Anbieter nicht tragbar (SchweizMobil).

Im E-Mobility Bereich haben internationale Firmen bereits in einen effizienten Datenaustausch investiert und eine Überwälzung von Kosten in diesem Bereich ist nicht zielführend (Repower). Ein Anspruch nach Rentabilität drückt die Qualität der Leistungen (ParkingSwiss).

Anstatt Nutzergebühren soll eine Datenreziprozität eingeführt werden (ZVV).

Gebühren sind vorzusehen für Daten, die darüber hinaus gehen z.B. Ticketverkauf oder rechenintensiven Services wie Routing (u.a. ZG, local Search).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Frage der Nutzerfinanzierung wurde anlässlich der Akteurgespräche nicht diskutiert.

Tabelle 7: Ergebnis Vernehmlassung: Langfristige Finanzierung der MODI über Nutzerbeiträge.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, BE, BS, FR, GL, LU, JU, OW, SG, SH, TI, TG, UR, VD, VS, ZH	AR, GE, GR, NE, SO, SZ, ZG
Politische Parteien		Die Grünen, Die Mitte, SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	SAB
Dachverbände der Wirtschaft	SGB, sgv	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, LITRA, transfair	ASP, ParkingSwiss, SIA
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, FLP, Jungfraubahnen, SOB, TPG, tpl, RhB, Urh, vbl, VBZ	Busost.ch, SBB, TL, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility	MyBuxi, SAC, Swiss
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, mobilidée, MOVE	local Search, Repower, Schweiz-Mobil, Viasuisse AG
Forschung und Wissenschaft	SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, BG SA, BPUK/Köv, CSA, Greenpeace, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, Swiss Data Alliance, TCS, VCS	CH++, MOVI+, opendata.ch, SOSA, VFAS

4.5 NADIM – Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität

4.5.1 Frage 8: NADIM – Zweckmässigkeit

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 (vgl. Art. 5ff Gesetz und Ziff. 4.1.8 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

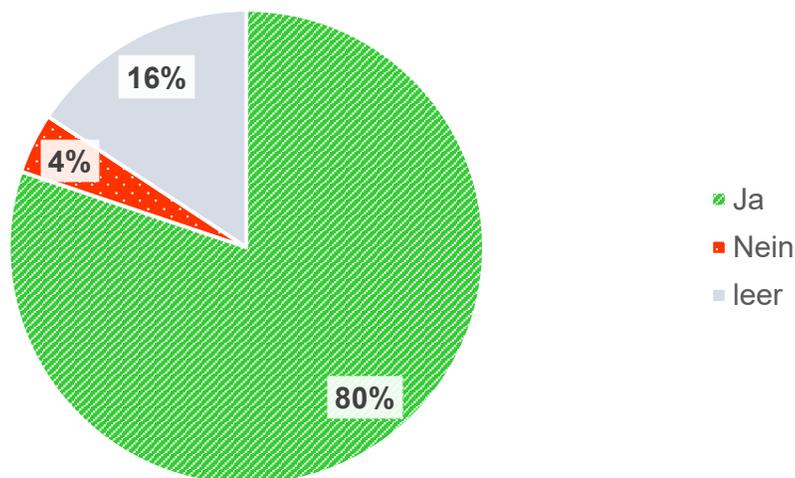


Abbildung 8: Frage 8.

Eine deutliche Mehrheit von 97 Antwortenden (Total Ja und Nein 102) (u.a alle Kantone, drei Parteien, fast alle Dachverbände und Branchenorganisationen) erachtet eine NADIM als zweckmässig, um die Vernetzung von Mobilitätsdaten und Nutzenden zu verbessern. Insbesondere weil damit ein wichtiger Beitrag für Innovationen und die Vernetzung von Mobilitätsangeboten zugunsten eines effizienteren Gesamtsystems zum Nutzen der Akteure geleistet wird. Hinsichtlich Vertriebsfunktionalitäten gehen die Meinungen diametral auseinander.

Flächendeckende Mobilitätsdaten sind die Grundlage für ein effizientes Verkehrssystem (u.a. ZH, SAC, BG SA).

Eine aggregierte und kombinierte Sicht auf geografisch verortete Mobilitätsdaten ist eine Voraussetzung für multimodale Mobilität (u.a. SBB, CH++) und da dies teuer ist, leistet die NADIM hierzu einen wichtigen Beitrag (u.a. MOVI+, TRAVYS).

Verkehrsträgerübergreifende Informationen beeinflussen das Verkehrsverhalten positiv, die Verkehrsplanung erhält wichtige Planungsgrundlagen (z.B. AG) und ist Grundlage für ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement (SZ).

Es soll ein USE-Case basiertes Vorgehen unter Einbezug der Interessen der Akteure gewählt werden. (u.a. AMAG, SOB, CHACOMO). Synergien sind zu nutzen z.B. beim Fahrplan und auf weiterführende Services wie Vertrieb von öV-Tickets ist zu verzichten (u.a. NE, VD, LU, BPUK/KöV, VöV, ZVV, VBL). Andere sehen das Ticketing dagegen als zentrale Voraussetzung (u.a. TCS, AMAG, FRS).

Alle Verkehrsträger sind einzubeziehen (u.a. Flughafen Zürich, cvci) und aufgrund der Zweiteilung des Marktes ist der Bund als Intermediär zwingend und auch aus wettbewerbsrechtlicher Sicht notwendig (u.a. die Arbeitgeber, economiesuisse). Andere sehen als Alternative eine genossenschaftliche Lösung vor (MyBuxi, openmobility.ch).

Investitionen in eine smarte Infrastruktur sollen kompensiert werden mit einer Reduktion der Anforderungen an die physische Infrastruktur z.B. an Haltestellen, damit die Gesamtkosten nicht zunehmen (Post).

Lediglich eine kleine Minderheit von 5 Antwortenden (Total Ja und Nein 102) (sgv, TL, routeRANK, EPFL, SOSA) erachtet eine NADIM nicht als zweckmässig. Dies weil schon genügend private Angebote bestehen oder lediglich Zugangs- und Abgeltungsregeln zu Daten festzulegen sind.

Es wird auf bereits genügend bestehende nationale und internationale Initiativen sowie Plattformen und Angeboten von Privaten verwiesen und ein Interesse der Privatwirtschaft bestehe nicht (SGV).

Es sollen nur spezifische Zugangs- und Abgeltungsregeln zu Daten geschaffen werden und der Regulator soll nur helfen, diese Regeln umzusetzen (TL, EPFL).

Es sollen bestehende Initiativen wie openmobility.ch eingebunden werden (routeRank).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Akteure haben die Zweckmässigkeit der NADIM bestätigt.

Tabelle 8: Ergebnis Vernehmlassung: Vernetzung der Akteure über die NADIM als Beitrag zu effizientem Mobilitätssystem.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	
Politische Parteien	Die Grünen, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfraubahnen, Post, SBB, SOB, SNL, TPG, tpl, TRAVYS, RhB, Urh, vbl, VBZ, ZVV	TL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, SchweizMobil, Viasuisse AG	routeRank

Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, Algorithm Watch, BPUK/KöV, BG SA, CSA, CH++, Greenpeace, MOVI+, Open-data.ch, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	SOSA

4.5.2 NADIM – Kerndaten

4.5.2.1 Frage 9a: NADIM – Kerndaten als minimaler Beitrag

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 (vgl. Art. 6 Gesetz und Ziff. 4.1.8.6 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

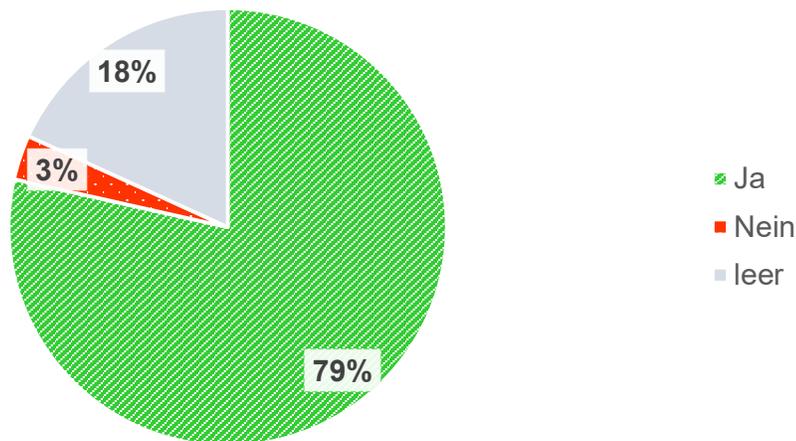


Abbildung 9: Frage 9a.

Eine deutliche Mehrheit von 95 Antwortenden (Total Ja und Nein 99) (u.a. alle Kantone, mehrere Parteien, bis auf den sgv alle Dachverbände, alle Branchenorganisationen) unterstützen, dass NADIM-Nutzende einen minimalen Datenbestand (Kerndaten) bereitstellen müssen. Teilweise wird auf den Widerspruch zum Grundsatz der Freiwilligkeit hingewiesen und zu Umfang und Kompetenzregelung zur Festlegung des Kerndatensets gehen die Meinungen diametral auseinander.

Es wird ein Widerspruch festgestellt zwischen freiwilliger Teilnahme und bei einer Teilnahme, sich für die Lieferung eines Kerndatensets zu verpflichten (u.a. ZG, MOVI+).

Das Kerndatenset ist minimal zu halten, um möglichst viele Teilnehmende aus Eigeninteresse zu gewinnen (u.a. TI, NE, UR, OW, BPUK/KöV, FRS). Andere fordern möglichst umfassende Kerndaten

im Bereich der Geo-, Betriebs- und Vertriebsdaten (u.a. TCS, Opendata.ch). Gleich lange Spiesse entstehen nur durch eine Lieferpflicht für alle Akteure (VD, BERNMOBIL, VBL).

Die Definition der Kerndaten muss mit allen Akteuren in einem transparenten Prozess abgestimmt werden (u.a. GE, RhB) und die Eigenheiten z.B. von Shared Mobility müssen berücksichtigt werden (CHACOMO).

Die minimalen Anforderungen müssen klar definiert sein (u.a. SZ, Jungfraubahnen) und möglichst geringgehalten werden (u.a. AG, BE, SO, SG) und auch eine Maximalausprägung ausweisen (Post). Die Anforderungen sind auf Verordnungsebene zu definieren (u.a. ASP) oder auf Gesetzesstufe (VöV).

Auf den Austausch von Tarifen, Preisen und Rabatten ist zu verzichten, weil daraus auch wettbewerbsverzerrende Effekte entstehen können (WEKO, Flughafen Zürich). Ebenso ist auf Life-Standort vermieteter Fahrzeuge zu verzichten (Mobility). Umgekehrt erachten andere die Bereitstellung von Echtzeit-Vertriebsinformationen im Sinne von dynamischen Vertriebsdaten als wichtig (AMAG).

Die Akteure müssen steuern können, welche Daten anderen Akteuren offenstehen (u.a. MyBuxi). Personendaten und Daten die den Verkauf betreffen, sind davon auszunehmen (u.a. ZH, TG, NE VöV, VBZ).

Eine Minderheit von 4 Antwortenden (Total Ja und Nein 99) (sgv, TL, routeRank, EPFL) lehnt dies ab, insbesondere weil das Prinzip der Freiwilligkeit auch für die zu liefernden Daten gelten soll.

Das Prinzip der Freiwilligkeit soll auch für das Ausmass an zu liefernden Daten gelten (sgv).

Aufgrund der im PBG verankerten Pflichten (Fahrplan und Tarifdaten) für die öV-Unternehmen wird im Vergleich zu Privaten eine Asymmetrie geschaffen (TL).

Für kleinere Datenliefernde ist auf die Festlegung eines konkreten minimalen Datensatzes zu verzichten bzw. die Heterogenität zwischen den Datenliefernden wird in der Vorlage unterschätzt (routeRank).

Ergebnis Akteurgespräche

Trotz der breiten Zustimmung in der Vernehmlassung wurde die Frage im Rahmen der Akteurgespräche vertieft thematisiert, weil sie einen direkten Zusammenhang mit den Folgefragen 9b und c hat, die umstrittener waren u.a. mit folgenden Argumenten: Die Zustimmung der Akteure zu einer Pflicht auf Lieferung eines Open Data-Kerndatensets ist nur gegeben, sofern das betroffene Kerndatenset ausreichend definiert ist.

Deshalb wurde für die Diskussion mit den Akteuren der **Grundsatz der doppelten Freiwilligkeit** eingebracht: Nicht nur die Teilnahme an der NADIM ist freiwillig, sondern auch, wie viele Kerndaten offen bereitgestellt werden. Die Akteure entscheiden - unter Vorbehalt von spezialgesetzlichen Regelungen von Bund, Kantonen oder Städten - auf der Basis einer Empfehlung zu den Kerndaten, welche dieser Daten sie Open Data bereitstellen wollen. Diese Lösung des Verzichts auf einer Pflicht zur Einlieferung der Kerndaten wurde sehr breit unterstützt. Einzig CH++ sprach sich explizit dagegen aus, da möglichst viel Open Data das Ziel sein sollte.

Tabelle 9: Ergebnis Vernehmlassung: Falls Teilnahme an NADIM, besteht die Pflicht zur Einlieferung eines minimalen Datenbestands (Kerndaten).

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	
Politische Parteien	Die Grünen, Piratenpartei, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, Post, SOB, SNL, TPG, tpl, TRAVYS, RhB, Urh, vbl, VBZ, ZVV	TL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, SchweizMobil, Viasuisse AG	routeRank
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, BPUK/KöV, BG SA, CSA, Greenpeace, MOVI+, Opendata.ch, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, SOSA, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	

4.5.2.2 Frage 9b: NADIM – Zuständigkeit Festlegung Kerndaten

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?

Ergebnis Vernehmlassung

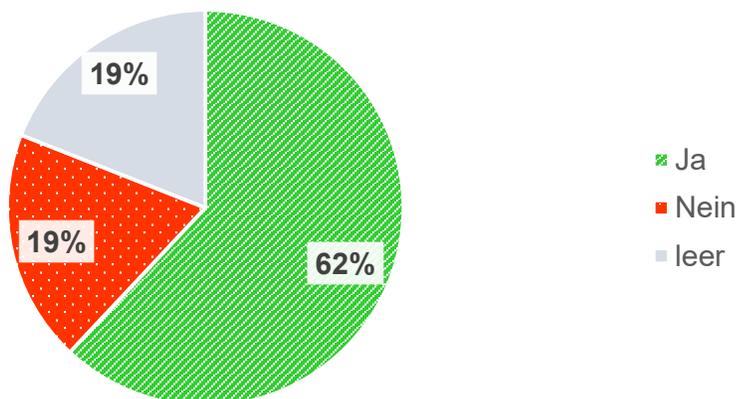


Abbildung 10: Frage 9b.

Eine Mehrheit von 75 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (u.a. 19 Kantone, die meisten Dachverbände, alle Branchenorganisationen) anerkennt, dass die Kompetenz für die Festlegung des Kerndatensets beim Bundesrat und der Betreiberin der NADIM liegen soll. Allerdings wird ein starker Einbezug der Akteure gefordert und die Meinungen über die richtige Kompetenzstufe der Festlegungen gehen teilweise diametral auseinander.

Der Bundesrat soll nahe an den Bedürfnissen der Akteure entscheiden (u.a. FR, die Arbeitgeber, economiesuisse, VFAS, SATW, Swiss Data Alliance). Dazu ist der Einbezug der Akteure auf zweckmässige Weise vorzusehen (u.a. ZG, BL, BS, JU, BE, ZH, UR, LU, OW, BPUK/KöV, ASP, MOVI+, ParkingSwiss, LITRA, Flughafen Zürich, VBZ, VBL, SIA, AMAG, TCS, CHACOMO, FRS).

Das Kerndatenset ist auf gesetzlicher Ebene zu regeln (VöV).

Aufgrund der Stufengerechtigkeit soll der Bund nur Grundsätze vorgeben und die Detailvorgaben der Betreiberin überlassen (AI).

Bei Pflichtdatensätzen muss sich der Bund am zusätzlichen Aufwand beteiligten (u.a. SZ) beziehungsweise, am Aufwand für die Kantone und Städte (u.a. VD).

Mobilitätsfragen lassen sich ohne übergeordnete Koordination nicht lösen (u.a. FART).

Eine Minderheit von 23 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (u.a. 6 Kantone, sgV, und verschiedene Unternehmen) spricht sich gegen die vorgesehene Kompetenzregelung zur Festlegung des Kerndatensets aus. Sowohl Umfang (enge oder weite Definition) als auch Regelungsebene (Gesetz, Verordnung, Betreiberin) werden teilweise diametral anders gesehen.

Die Mobilitätsanbieter bzw. die Akteure sind bei der Festlegung der Kerndaten einzubeziehen (u.a. NE, ZVV, TRAVYS, BG SA) und ein Eskalationspfad ist vorzusehen (Post).

Die Kerndaten sind auf Gesetzesstufe (Greenpeace, Pro Velo, VCS) oder Verordnungsstufe (Pusch) zu regeln.

Der Bundesrat soll nur die Leitplanken setzen, die Details soll die Betreiberin regeln (GL, SH, SG). Umgekehrt sehen andere eine Kompetenzdelegation an die Betreiberin als unberechenbar an (SBB). Demgegenüber habe eine Anstalt keine demokratische Legitimation für die Festlegung von Daten (EPFL).

Der Bundesrat kann die Bedürfnisse von Kunden und Anbietern zu wenig gut einschätzen (MyBuxi, SAC), deshalb soll besser eine Zusammenarbeit mit Privaten angestrebt werden (routeRank).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Kompetenzdelegation an Bundesrat bzw. MDA zur Festlegung des verpflichtend einzuliefernden Kerndatensets hat zu Verunsicherungen bei den Akteuren (vgl. Frage 9a) geführt. Gewisse Akteure haben dadurch befürchtet, dass dies zu wenig Rechtssicherheit bietet.

Deshalb wurde im Rahmen der Akteurgespräche eine Form von doppelter Freiwilligkeit zur Diskussion gestellt. Der Bundesrat bzw. MDA geben nur noch eine Empfehlung zum zweckmässigen Kerndatenset ab und die Akteure entscheiden, welche dieser Daten sie offen zur Verfügung stellen wollen. Dieser Ansatz ist mit Ausnahme von CH++ breit unterstützt worden.

Tabelle 10: Ergebnis Vernehmlassung: Festlegung des konkreten Kerndatensets durch BR und Betreiberin (MDA).

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GR, LU, JU, OW, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	GE, GL, NE, SO, SG, SH
Politische Parteien	Piratenpartei, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete		
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, SOB, SNL, TPG, tpl, Urh, vbl, VBZ	Post, RhB, SBB, TL, TRAVYS, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, Swiss	MyBuxi, SAC
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower	routeRank, SchweizMobil

Forschung und Wissenschaft	SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, ACS, BPUK/KöV, CSA, CH++, MOVI+, Opendata.ch, openmobility.ch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VFAS, WEKO	BG SA, Greenpeace, Pro Velo, Pusch, VCS

4.5.2.3 Frage 9c: NADIM – Kerndaten als Open Data

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?

Ergebnis Vernehmlassung

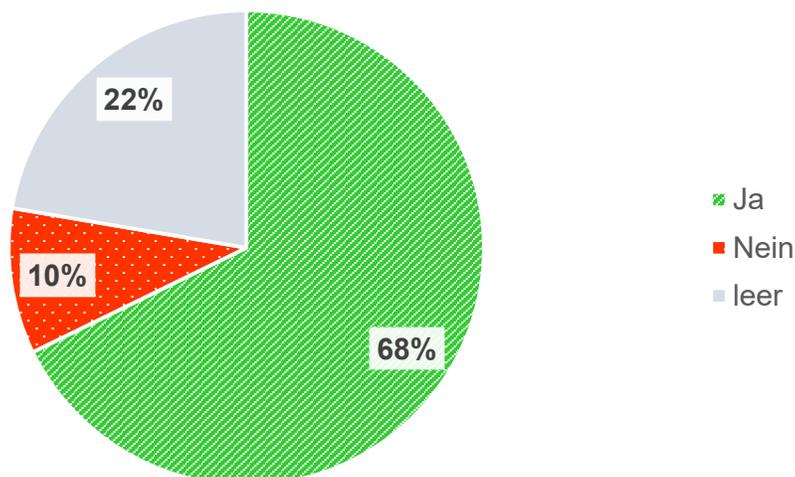


Abbildung 11: Frage 9c

Eine deutliche Mehrheit von 82 Antwortenden (Total Ja und Nein 94) (u.a. 24 Kantone, verschiedene Parteien und Dachverbände) ist der Ansicht, dass die Kerndaten grundsätzlich als Open Data (i.d.R. kostenlos, zur freien Weiterverwendung) über die NADIM zugänglich gemacht werden sollen, insbesondere weil dies Innovation fördert, wenn dazu diskriminierungsfreie Spielregeln formuliert werden.

Dabei wird hervorgehoben, dass Open Data und OGD (u.a. SAB, CH++) Wettbewerb und Innovationen (u.a. ZH, WEKO, SATW, Swiss Data Alliance) fördern. Wobei die Definition von klaren, diskriminierungsfreien Spielregeln für den (reziproken) Bezug der Daten erforderlich sei (u.a. BS, BL, NE, BPUK/KöV ZVV, VBZ, VBL) und ebenso auch die Datenschutzkonformität wichtig ist (u.a. TCS, OW, UR, LU). Es wird darauf hingewiesen, dass die Anonymität der Daten gewährleistet werden soll (u.a. BE, GE).

Für die Bereitstellung von aktuellen Betriebsdaten wird eine Vergütung gefordert (Viasuisse AG). Für alle Daten, die über Kerndaten hinausgehen, soll ein Beitrag zur Kostendeckung erhoben werden (AG, TG), ebenso bei grosser kommerzieller Nutzung (TPG).

Nicht nur Open Data sondern auch Open Source Anwendungen bereitstellen (die Grünen).

Eine Minderheit von 12 Antwortenden (Total Ja und Nein 94) (VD, cvci, sgV, ParkingSwiss, TL, TRAVYS, MyBuxi, AMAG, Repower, Viasuisse AG, EPFL) spricht sich dagegen aus. Dies insbesondere, weil die Regeln für die Datennutzung noch weiter geklärt werden müssen und Datenhoheiten zu respektieren sind bzw. das Prinzip von Open Data längerfristig einer Finanzierung via Nutzerbeiträge widerspricht.

Die Regeln für die Datennutzung müssen weiter geklärt werden (VD). Die Datenhoheiten ist zu respektieren (u.a. TL, AMAG, MyBuxi).

Die Erhebung von Gebühren widerspricht teilweise dem Grundsatz von Open Data (ParkingSwiss).

Von Privaten erstellte Daten sind wirtschaftliche Güter und eine kostenlose Bereitstellung verletzt deren Eigentumsrechte (sgV). Demgegenüber: Eine Bereitstellung von Betriebsdaten des ÖV führt zu seiner Schwächung (EPFL).

Bei einer übermässigen Nutzung sollen Gebühren erhoben werden können (TRAVYS, ParkingSwiss).

Ergebnis Akteurgespräche

Der Grundsatz, dass mit Blick auf ein effizientes Mobilitätssystem möglichst viele Daten als Open Data bereitgestellt werden sollen, wird nicht bestritten bzw. bekräftigt. Allerdings sei die vorgesehene Verpflichtung zur Einlieferung von Kerndaten nicht genügend klar. Demzufolge bestehe mangelnde Rechtssicherheit für die Akteure, was deren freiwillige Teilnahme in Frage stellt.

Deshalb wird im Sinne der doppelten Freiwilligkeit auf eine Kerndatenpflicht verzichtet (vgl. Fragen 9a und 9b) und die Akteure entscheiden frei, welche Daten des empfohlenen Kerndatensets sie Open Data zur Verfügung stellen wollen und welche Daten nur als Restricted Data ausgetauscht werden sollen. Da die Marktakteure ein Interesse daran haben, ihre Angebotsdaten breit sichtbar zu machen, ist davon auszugehen, dass viele der empfohlenen Kerndaten aber offen bereitgestellt werden.

Tabelle 11: Ergebnis Vernehmlassung: Kerndaten sollen grundsätzlich als Open Data zugänglich sein.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VS, ZG, ZH	VD
Politische Parteien	Die Grünen, Piratenpartei, SP, UFS SG	

Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	SGB, Travail.Suisse	cvci, sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, SIA, transfair, VöV	ParkingSwiss
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, RhB, SOB, SNL, TPG, tpl, Urh, vbl, VBZ, ZVV	TL, TRAVYS
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, SAC	MyBuxi
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	local Search, MOVE, mobilidée, SchweizMobil, routeRank	AMAG, Repower, Viasuisse AG
Forschung und Wissenschaft	SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	BPUK/KöV, BG SA, CSA, CH++, Greenpeace, MOVI+, Opendata.ch, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, WEKO	ACS

4.5.2.4 Frage 9d: NADIM – Bei aufwändigen Kerndaten - Rücklieferungspflicht

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?

Ergebnis Vernehmlassung

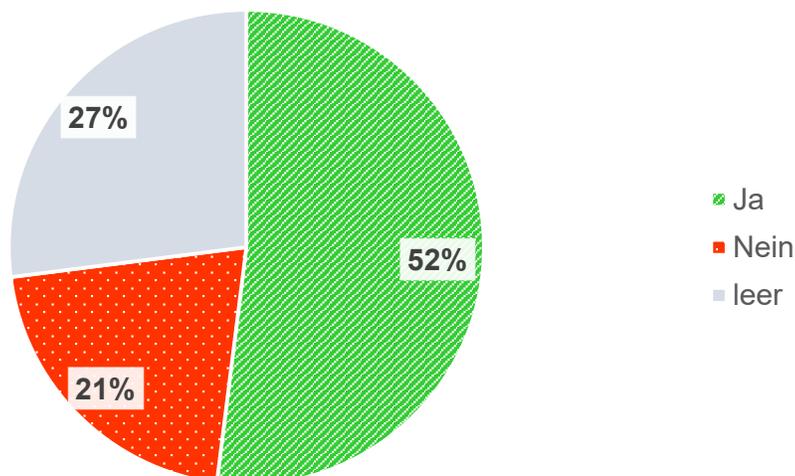


Abbildung 12: Frage 9c.

Eine Mehrheit von 63 Antwortenden (Total Ja und Nein 89) (u.a. 18 Kantone, SP, SGB,) befürwortet eine Rücklieferungspflicht bei aufwändig zur Verfügung zu stellenden Daten. Dies insbesondere mit Verweis auf das Prinzip der Reziprozität, wobei auch auf die negativen Aspekte hingewiesen wird und dass der zu berücksichtigende Aufwand besser zu definieren ist.

Letztlich braucht es Anreize und nicht Hürden wie Vergütungssysteme für die Bereitstellung von Daten (u.a. FART, SATW, Swiss Data Alliance) und es geht um Kosten und Nutzen für die Teilnehmenden (TRAVYS). Der zusätzliche Aufwand ist zu definieren (AMAG, CHACOMO).

Das Prinzip der Reziprozität ist einzuhalten (u.a. ZH, FR, ZVV, VBL).

Eine Rücklieferungspflicht reicht möglicherweise nicht aus, um die Kosten für die Bereitstellung von Daten zu kompensieren (u.a. Post).

Eine Minderheit von 26 Antwortenden (Total Ja und Nein 89) (u.a. 6 Kantone, verschiedene Dachverbände und Branchenorganisationen) lehnt eine solche Pflicht ab, insbesondere weil dies der Diskriminierungsfreiheit widerspricht bzw. die Komplexität und Regelungsdichte erhöht.

Eine Rücklieferungspflicht würde der Diskriminierungsfreiheit widersprechen (u.a. sgv, ASP). Das Ausmass der Regelungen soll überschaubar bleiben (u.a. die Arbeitgeber, ecomiesuisse, VFAS) und Entgelte würde die Komplexität unnötig erhöhen (u.a. BL, BS).

Ergebnis Akteurgespräche

Diese Frage wurde vor dem Hintergrund der neu diskutierten Lösung mit der doppelten Freiwilligkeit (siehe Fragen 9 b und c) nicht speziell thematisiert.

Tabelle 12: Ergebnis Vernehmlassung: Sofern zusätzlicher Aufwand: Als Entgelt für Bezug von Daten eine Rücklieferung vorschreiben.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, FR, GL, LU, NE, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, UR, VD, ZH	BL, BS, GE, GR, TG, ZG
Politische Parteien	Piratenpartei, UFS SG, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete		
Dachverbände der Wirtschaft	SGB	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, Parking-Swiss, transfair	ASP, LITRA, SIA, VöV
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, FLP, Post, SOB, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ, ZVV	Busostschweiz.ch, fer-GE, Jungfraubahnen, RhB
Private Mobilitätsanbieter	Mobility, MyBuxi, SAC	Flughafen Zürich, Swiss
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, MOVE, mobilidée	Repower, routeRANK, Vi-asuisse AG
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, BPUK/KöV, BG SA, CSA, Greenpeace, MOVI+, Open-data.ch, openmobility.ch, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, VCS	ACS, VFAS

4.5.3 NADIM – Subventionierung technischer Anschluss

4.5.3.1 Frage 10a: NADIM – Befristete Subventionierung technischer Anschluss

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 (vgl. Art. 10 Gesetz und Ziff. 4.1.8.3 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

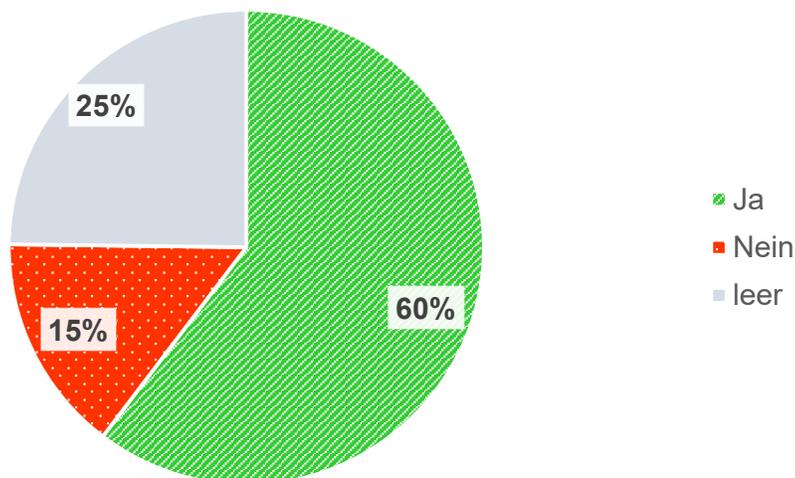


Abbildung 13: Frage 10a.

Eine Mehrheit von 73 Antwortenden (Total Ja und Nein 91) (u.a. 21 Kantone, SP, Städteverband, SGB, travail.suisse) unterstützt die Subventionierung des technischen Anschlusses Privater an die NADIM während der ersten zwei Jahre. Dies insbesondere mit Verweis darauf, dass dies als Erfolgsfaktor für die NADIM u.a. hinsichtlich Vollständigkeit und Qualität gesehen wird. Teilweise wird gefordert, die Ausgestaltung zu überprüfen bzw. auszuweiten, z.B. hinsichtlich Beschränkung auf zwei Jahre, Kreis der Anspruchsberechtigten, Knüpfung an Bedingungen.

Es braucht finanzielle Anreize für einen Anschluss (u.a. Repower), insbesondere um die Vollständigkeit und gute Qualität sicherzustellen (u.a. GE, SG, Post, FRS).

Der Nutzen ist fortlaufend zu evaluieren und zu analysieren, wie es nach den ersten zwei Förderjahren weiter gehen soll (u.a. SO, FART).

Nur Lieferanten von Kerndaten im öffentlichen Interesse unterstützen (und nicht Datennutzende) (u.a. ZG) und dazu Zielsetzung weiter klären (u.a. BL).

Die Förderung ist wichtig für private Anbieter (u.a. Jungfraubahnen) und auf diese zu beschränken wegen möglichen Wettbewerbsverzerrungen (WEKO); nur KMU (Piratenpartei).

Eine Subventionierung ist angemessen, wenn auch unter Bedingungen (u.a. FR, GR, TI, ZH, Post).

Förderung soll ausgeweitet werden:

- öffentliche und private Datenanbieter gleichstellen beziehungsweise gleichermassen fördern (u.a. TI, BS, JU, UR, LU, OW, BPUK/KöV, MOVI+, BVB, Greenpeace, SP, Pusch, VCS, swisscleantech).
- auf mehr als zwei Jahre (u.a. TI, SO, SZ, VS, die Post, VBZ, ASP, TRAVYS, BVB, Pro Velo, MyBuxi, SAC, SATW, Swiss Data Alliance, ACS, UFS SG, CHACOMO, FRS).

Eine Minderheit von 18 Antwortenden (Total Ja und Nein 91) (u.a. 3 Kantone, 4 Dachverbände) lehnt eine Subventionierung Privater während der ersten beiden Jahre der NADIM aus

ganz unterschiedlichen Gründen ab, z.B. mit Verweis auf Wettbewerbsverzerrungen, die Gleichstellung privater und öffentlicher Datenlieferanten oder das Fehlen von Bedingungen.

Der Initialaufwand für den Anschluss sollte möglichst tief gehalten werden und Wettbewerbsverzerrungen sind zu vermeiden (u.a. economiesuisse, die Arbeitgeber, LITRA, VFAS, Flughafen Zürich).

Die Gleichstellung aller öffentlichen und privaten Datenlieferanten gewährleisten (u.a. NE, ZVV, vbl, VöV, RhB).

Die Fördermittel sind auf private Unternehmen zu beschränken, die wesentlich zum Erreichen von Verkehrs-, Energie- und Umweltzielen beitragen (u.a. NE, vbl).

Nur die Standardisierung unterstützen (TL).

Die Verwendung von Open Data / Open Source Lizenzen sollte ausreichen (RouteRank). Der kostenfreie Bezug und ein zweckmässiger Support für Lieferanten und Beziehende ist einer Subvention von Entwicklungen Dritter vorzuziehen (die Arbeitgeber, economiesuisse).

Beiträge sollen an Bedingungen geknüpft werden (u.a. RhB, vbl, VöV, ZVV).

Ergebnis Akteurgespräche

Diese Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 13: Ergebnis Vernehmlassung: Bundesbeitrag zur Anbindung Privater an NADIM während zwei Jahren.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, UR, VS, ZG, ZH	AG, NE, TG
Politische Parteien	Piratenpartei, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	SGB, Travail.Suisse	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, sgV
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, ParkingSwiss, SIA, transfair	LITRA, VöV
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, FLP, Jungfraubahnen, Post, SNL, SOB, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, VBZ	Busost.ch, RhB, SBB, TL, vbl, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Mobility, MyBuxi, SAC	Flughafen Zürich

Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, mobilidée, MOVE, Repower	
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, ACS, BPUK/KöV, BG SA, CH++, CSA, Greenpeace, MOVI+, Opendata.ch, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, VCS, WEKO	VFAS

4.5.3.2 Frage 10b: NADIM – Umfang Subventionierung technischer Anschluss

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

Ergebnis Vernehmlassung

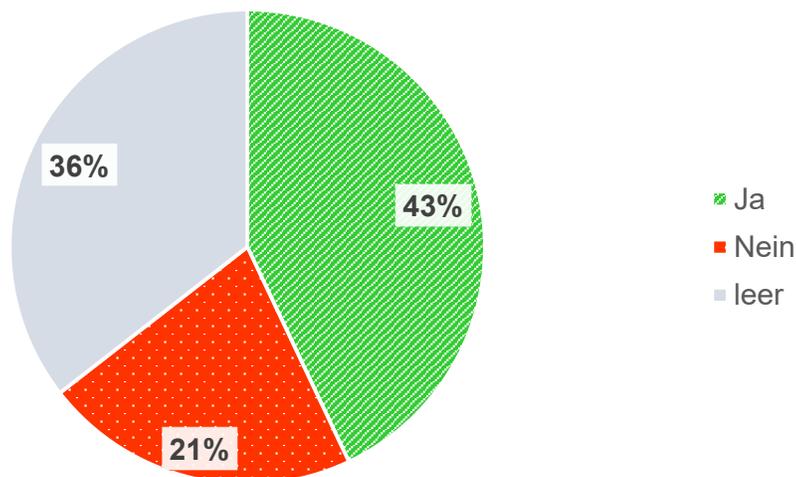


Abbildung 14: Frage 10b.

Eine Mehrheit von 52 Antwortenden (Total Ja und Nein 78) (u.a. 13 Kantone, SP, Städteverband, SBG) ist der Ansicht, dass der Bund technische Anschlüsse Privater an die NADIM mittels à-Fonds-perdu-Beiträgen im Umfang von maximal 40 Prozent der Kosten der Anbindung subventionieren soll. Die Subventionierung des Anschlusses wird als Erfolgsfaktor betrachtet, wobei der Prozentsatz noch zu überprüfen sei.

Eine Subventionierung wird als Erfolgsfaktor für die NADIM gesehen (u.a. SZ, FRS).

Allerdings sei der effektive Prozentsatz noch zu überdenken (u.a. GE, JU, TPG, AMAG, SATW, Swiss Data Alliance) und auch die zu subventionierenden Kosten sind nochmals zu überprüfen (UR, LU, OW, BPUK/KöV).

Es wird auch eine Finanzierung des Anschlusses von konzessionierten Transportunternehmungen gefordert (u.a. TRAVYS, Greenpeace).

Eine Minderheit von 26 Antwortenden (Total Ja und Nein 78) (u.a. 8 Kantone, SP, Städteverband, economiesuisse, Die Arbeitgeber) lehnen die Subventionierung von maximal 40 Prozent der Kosten der Anbindung ab, insbesondere wegen deren möglichen diskriminierenden oder wettbewerbsverzerrenden Wirkung. Ausserdem wird weiterer Klärungsbedarf bezüglich des Umfangs der Subventionen festgestellt.

Die vorgesehene Subventionierung wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Diskriminierende Wirkung (u.a. ZVV, RhB, MOVI+, VöV)
- Wettbewerbsverzerrende Wirkung (u.a. economiesuisse, die Arbeitgeber, VFAS, Flughafen Zürich).

Es gibt weiteren Klärungsbedarf bei den Subventionen und deren genauem Umfang (u.a. ZG, TG, AR, GR, JU, GE, TRAVYS, TPG, SIA, Repower).

Ergebnis Akteuresgespräche

Diese Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 14: Ergebnis Vernehmlassung: Beitrag von 40% à-Fonds-perdu-Beiträgen für Private gerechtfertigt für techn. Anschluss an NADIM.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AI, BE, FR, GL, LU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, UR, ZH	JU, ZG, AG, GE, NE, GR, AR, TG
Politische Parteien	Piratenpartei, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	SGB	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, Parking-Swiss, SIA, transfair	LITRA, VöV
Transportunternehmen des öV	BVB, FART, FLP, Jungfraubahnen, SNL, SOB, tpl, Urh, VBZ	Busost.ch, RhB, TPG, TRAVYS, vbl, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Mobility	Flughafen Zürich
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, MOVE, mobilidée	Repower, routeRANK

Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, ACS, BG SA, BPUK/KöV, CH++, CSA, Greenpeace, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, Swiss Data Alliance, VCS	MOVI+, VFAS

4.5.4 Ergänzende Frage 20: NADIM – Anreize

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?

Ergebnis Vernehmlassung

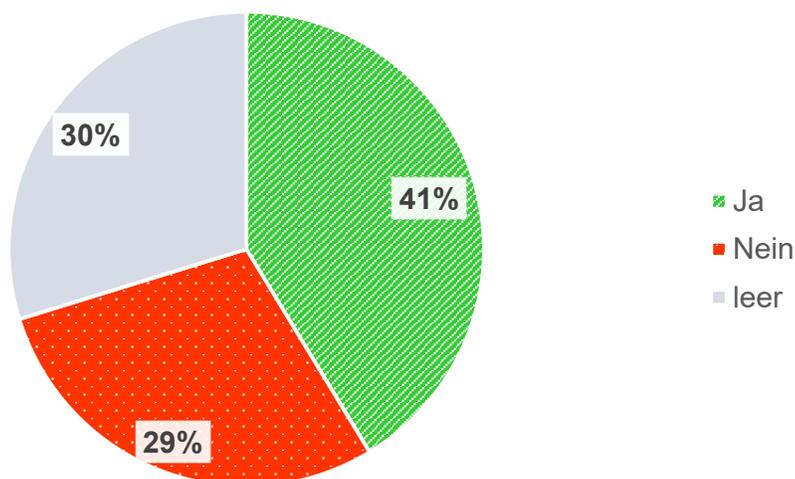


Abbildung 15: Ergänzende Frage 20.

Eine Mehrheit von 50 Antwortenden (Total Ja und Nein 85) (u.a. 12 Kantone, Städteverband und fast alle Dachverbände) bestätigt die höhere Sichtbar- und Nutzbarkeit und die einfachere Verknüpfung der Daten und Angebote für Mobilitätsanbieter und weitere Interessierte als ausreichenden Anreiz, um sich an der NADIM zu beteiligen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn sich viele Akteure mit qualitativ hochstehenden Daten beteiligen und die Nutzenden klare Vorteile haben.

Die NADIM muss die Vorteile einer Teilnahme einfach aufzeigen und vermitteln können (die Arbeitgeber, Economiesuisse, Flughafen Zürich, VFAS). Teilnehmende sollen auch einen kommerziellen Nutzen haben (MOVI+, Repower, AMAG, MyBuxi, SAC).

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. (u.a. ZH, LU, OW, UR, BPUK/KöV, TPG).

Die Open-Data-Plattform ist eine attraktive Chance bzw. Voraussetzung, um eine hohe Beteiligung zu ermöglichen (SG, Pro Velo, SIA), sofern der Anschluss für Datenlieferanten einfach ist und ihnen auch so vermittelt wird (RhB, transfair).

Hinsichtlich zusätzlicher Anreize: Während einige bereit sind, für die Teilnahme genügend finanzielle Mittel selber bereit zu stellen (TPG), sehen andere Bedarf für zusätzliche monetäre Anreize für eine Teilnahme (Jungfraubahnen) wie beispielsweise über die Unterstützung von Ticketing-Services privater Unternehmen und Startups (GR, CHACOMO).

Eine Minderheit von 35 Antwortenden (Total Ja und Nein 85) (u.a. 10 Kantone, SP, sgv) erachten die genannten Anreize zur Teilnahme an der NADIM als ungenügend. Sie fordern insbesondere Lieferpflichten für alle Mobilitätsanbieter oder für konzessionierte öV-Unternehmen oder finanzielle Anreize.

Als zusätzliche Massnahmen sollen

- a) Lieferpflichten für alle Mobilitätsanbieter (u.a. BE, FR, NE, BVB, ZVV, BERNMOBIL, mobilidée, Post, vbl, SP, SOSA, Opendata.ch), oder nur für konzessionierte öV-Unternehmen (TI, FRS, SATW, Swiss Data Alliance) und die öffentliche Hand (TCS) vorgesehen werden.
- b) finanzielle Anreize in Betracht gezogen werden (u.a. GE, FART, SNL, Viasuisse AG, BG SA).
- c) beispielsweise seitens der MDA Beratungsdienstleistungen für Datenlieferanten angeboten (u.a. ParkingSwiss) oder mit Pilotprojekten genügende Anreize geschaffen werden (SZ).

Andere finden, dass diese Frage erst zu einem späteren Zeitpunkt beantwortet werden kann (SO) bzw., dass das Thema Anreize weiter zu vertiefen sei (VS).

Die Teilnahme von Schlüsselakteuren wie der öV-Branche ist für weitere Mobilitätsanbietende der wichtigste Anreiz für eine Teilnahme (AG) oder auch die Bereitstellung von Systemen für Buchungen und Vertrieb (Openmobility.ch.ch).

Ergebnis Akteurgespräche

Diese Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 15: Ergebnis Vernehmlassung: Anreize zur Teilnahme an NADIM genügen.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AI, AR, BS, GL, GR, LU, OW, SG, SH, TG, UR, ZH	TI, AG, BL, BE, GE, SO, SZ, FR, NE, VS
Politische Parteien		SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber	sgv

Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, LITRA, SIA, transfair, VöV	FRS, ParkingSwiss
Transportunternehmen des öV	fer-GE, FLP, Jungfraubahnen, SBB, TPG, tpi, TRAVYS, RhB, Urh, VBZ	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, Post, SNL, SOB, TL, vbl, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	MyBuxi, SAC, Flughafen Zürich, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, MOVE, Repower	mobilitée, SchweizMobil, Viasuisse AG
Forschung und Wissenschaft		SATW
Interessenvertretung und Weitere	BPUK/KöV, CSA, Greenpeace, MOVI+, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, swisscleantech, VFAS, VCS	BG SA, Opendata.ch, openmobility.ch, SOSA, Swiss Data Alliance, TCS, WEKO

4.6 Verkehrsnetz CH

4.6.1 Frage 11: Verkehrsnetz CH – Grundsatz

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 (vgl. Art. 8 Gesetz und 4.1.7 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

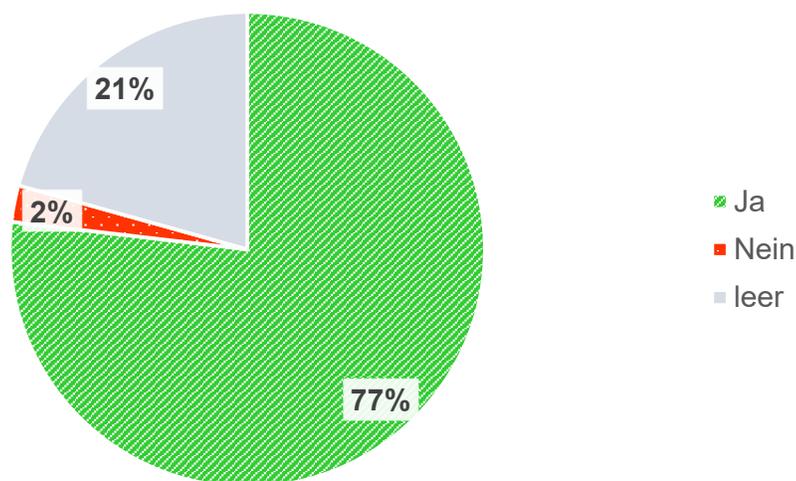


Abbildung 16: Frage 11.

Eine deutliche Mehrheit von 93 Antwortenden (Total Ja und Nein 96) (u.a. 24 Kantone, SP, alle Dachverbände und alle Branchenorganisationen) ist der Ansicht, dass das Verkehrsnetz CH einen relevanten Beitrag zur Abbildung, zu einem vereinfachten Austausch und zur Verknüpfung von Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsdaten leistet. Der Hauptnutzen wird insbesondere in einem gemeinsamen räumlichen Bezugssystem mit einer einfacheren Nachführung von Verkehrsnetzdaten gesehen, wobei jedoch die Umsetzungsmodalitäten noch weiter zu klären sind.

Ein gemeinsames räumliches Referenzsystem ist eine zwingende Voraussetzung und Grundlage, für eine effiziente Verknüpfung und Überlagerung verschiedener Daten über alle föderalen Ebenen hinweg und zum Gewinnen von neuen Informationen (u.a. AG, AI, AR, BE, FR, GL, GR, JU, SG, SH, SO, SZ, TI, VS, ZH).

Mit Verkehrsnetz CH wird eine Nachführung der Verkehrsnetzdaten vereinfacht (u.a. BS, GE, LU, OW, TG, UR, BPUK/Köv).

Ein spezieller Nutzen wird für die Anbindung an das Ausland gesehen (u.a. AR, BS, GR) und auch für den Langsamverkehr (ProVelo, SchweizMobil).

Teilweise wird gefordert, dass das Verkehrsnetz CH beziehungsweise die Umsetzungsmodalitäten und der Prozess zur Nachführung noch genauer definiert werden soll (u.a. NE, TG, VD, ZG, die Post, CHACOMO).

Verkehrsnetz CH soll auch Daten aus der Luftfahrt berücksichtigen (u.a. Acr, ARCS).

Nur eine sehr kleine Minderheit von 3 Antwortenden (Total Ja und Nein 96) (BL, TL, SOSA) lehnt das Verkehrsnetz CH ab, insbesondere weil kein Mehrwert zu vorhanden Systemen gesehen wird oder eine Monopolisierung befürchtet wird.

Verglichen mit den vorhandenen Geodaten und bereits vorhandenen Systemen auf dem Markt wird kein Mehrwert im Verkehrsnetz CH gesehen (BL).

Es wird eine unangemessene Monopolisierung von Daten befürchtet (SOSA).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Akteure, insbesondere der öffentlichen Hand, bestätigen Bedarf und Nutzen von Verkehrsnetz CH für ein effizientes Gesamtmobilitätssystem.

Tabelle 16: Ergebnis Vernehmlassung: Verkehrsnetz CH mit Vernetzung von Geodaten als Beitrag zu effizientem Mobilitätssystem.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH	BL

Politische Parteien	Piratenpartei, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, sgv, Travail.Suisse	
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, Post, SBB, SOB, SNL, TPG, tpl, RhB, Urh, vbl, VBZ, ZVV	TL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Viasuisse AG	
Forschung und Wissenschaft	ARCS, EPFL, SATW	
Interessenvertretung und Weitere	Acr, ACS, BG SA, BPUK/KöV, CH++, CSA, Greenpeace, Opendata.ch, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VFAS, VCS, WEKO	SOSA

4.6.2 Frage 12: Verkehrsnetz CH inkl. Private Verkehrsnetzdaten

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 (vgl. Art. 8 Abs. 2 Gesetz und Ziff. 4.1.7 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

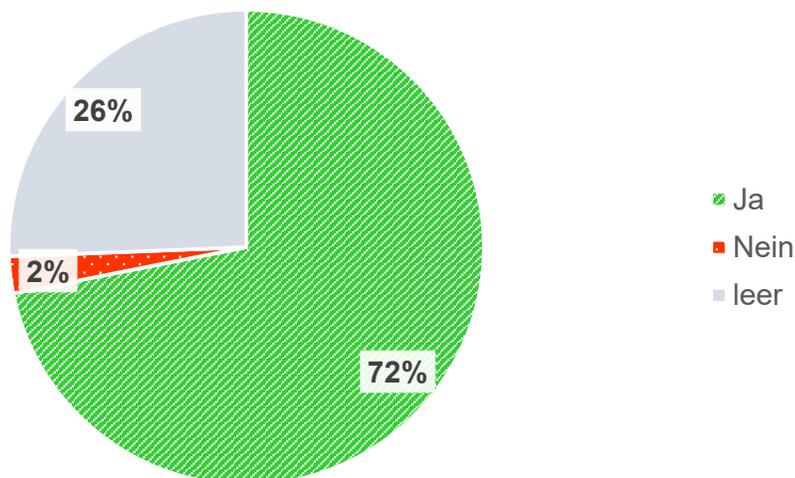


Abbildung 17: Frage 12.

Eine deutliche Mehrheit von 87 Antwortenden (Total Ja und Nein 90) (u.a. 24 Kantone, alle Dachverbände) unterstützen ein Referenzsystem, das mehr als nur die Geodaten der öffentlichen Hand abbildet. Insbesondere im Hinblick auf die Vollständigkeit wird dem Einbezug von privaten Daten eine grosse Bedeutung zugeschrieben, die Umsetzung sei jedoch noch zu vertiefen.

Zusätzliche Daten stiften grossen Nutzen (u.a. BS), insbesondere im Hinblick auf Vollständigkeit von raumbezogenen Daten (u.a. SG, ZH, sgv, BG SA).

Besonders die Integration von neuen Daten (u.a. GE) aus Tourismus und auch On Demand Angeboten (u.a. SATW, Swiss Data Alliance, MyBuxi) stiftet nutzen.

Es wird eine freiwillige Regelung (u.a. ZG) und die Respektierung der Datenhoheit gefordert (u.a. die Arbeitgeber, economiesuisse, cvci, VFAS).

Es sollen auch See- und Luftwege einbezogen werden (u.a. TRAVYS, Acr, ARCS).

Für einige ist noch unklar, wie sichergestellt werden soll, dass auch Private ihre Daten zur Verfügung stellen und wie die Umsetzung erfolgt (u.a. GL, BE, GR, SH, SG, UR, LU, OW, BPUK/KöV, FRS).

Lediglich eine kleine Minderheit von 3 Antwortenden (Total Ja und Nein 90) (BL, TL, SOSA) lehnt ab, dass mehr als nur die Geodaten der öffentlichen Hand abgebildet werden, insbesondere wegen des unverhältnismässigen Aufwandes für kleine private Anbieter und weil die Harmonisierung des Datenaustausches auch ohne zentralisierte Infrastruktur erfolgen könne.

Der Anspruch wird als unrealistisch empfunden, da der Aufwand für die Privaten, je kleiner, je grösser werde (BL).

Der Datenaustausch soll harmonisiert werden, aber nicht im Rahmen einer zentralisierten Infrastruktur (TL).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Akteure bestätigen, die Zweckmässigkeit, neben den Daten der öffentlichen Hand auch die verfügbaren Daten von Privaten abzubilden, solange daraus keine zusätzlichen Pflichten resultieren.

Tabelle 17: Ergebnis Vernehmlassung: Verkehrsnetz CH auch mit privaten Verkehrsnetzdaten.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH	BL
Politische Parteien	Piratenpartei, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, sgv	
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, Post, SBB, SOB, SNL, TPG, tpl, TRAVYS, RhB, Urh, vbl, VBZ, ZVV	TL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil	
Forschung und Wissenschaft	ARCS, EPFL, SATW	
Interessenvertretung und Weitere	Acr, ACS, BG SA, BPUK/KöV, CH++, CSA, Opendata.ch, openmobility.ch, Pro Velo, regionrheintal.ch, SEV, Swiss Data Alliance, swisscleantech, VFAS, WEKO	SOSA

4.6.3 Frage 13: Verkehrsnetz CH – Betrieb durch swisstopo

Sind Sie der Ansicht, dass der Bundesrat swisstopo damit beauftragen sollte, Verkehrsnetz CH nach dem Aufbau auch zu betreiben oder sehen Sie geeignete Alternativen (vgl. Art. 8 Abs. 5 Gesetz)?

Ergebnis Vernehmlassung

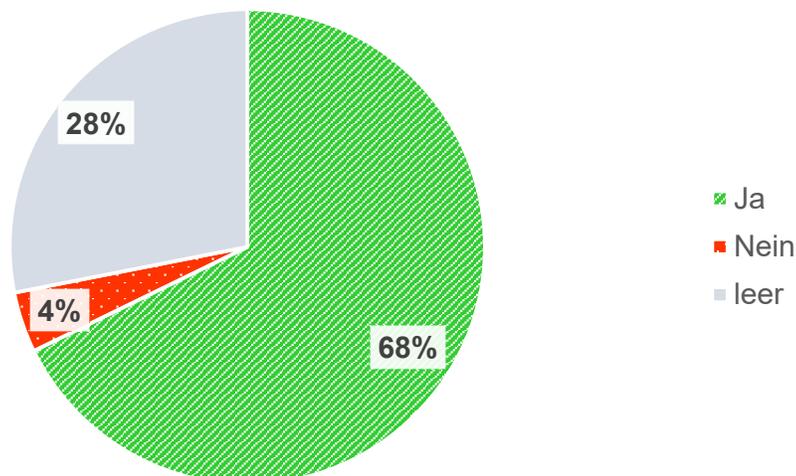


Abbildung 18: Frage 13.

Eine klare Mehrheit von 82 Antwortenden (Total Ja und Nein 87) (u.a. 24 Kantone, SP, fast alle Dachverbände und Branchenorganisationen) befürwortet einen Betrieb von Verkehrsnetz CH durch swisstopo, insbesondere mit Verweis auf die bewährte Rolle von swisstopo als zentrale Stelle für Geodaten und damit verbundene Synergien. Teilweise wird auch eine Trennung der Gouvernanz zwischen VNCH und NADIM begrüsst.

swisstopo nimmt auf neutrale und diskriminierungsfreie Weise schon heute die Funktion einer Bundesstelle für Geoinformation wahr, betreibt die Bundesgeodateninfrastruktur und es können somit Synergien zu weiteren Bundesaktivitäten geschaffen werden (u.a. BE, GE, TPG, GR, SG, ZH, FRS, SATW, Swiss Data Alliance, routeRank).

Es wird betont, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen swisstopo und der NADIM notwendig ist (SAC).

Aus Sicht der Gouvernanz wird eine Trennung des Betriebs von VNCH (a priori allen zugänglich) und der NADIM (freiwillige Teilnahme und Nutzung) begrüsst (die Arbeitgeber, economiesuisse, Flughafen Zürich, VFAS).

Hinsichtlich der zu liefernden Daten sowie dem Prozess der Bereitstellung und Kostenteilung der Nachführung von Geodaten durch Kantone und Gemeinden besteht weiterer Klärungsbedarf (u.a. ZG, BL, AR, NE, VD, UR, LU, OW, BPUK/KöV). Es sollte ein enger Austausch mit der open Data Community angestrebt werden (routeRank).

Es wird eine Trennung des Betriebs von VNCH von den gewerblichen Leistungen von swisstopo gefordert (WEKO).

Als mögliche Alternativen werden genannt: Stiftung (JU); Aufbaufträge an Private (SZ, SNL); nach Aufbau durch swisstopo Übernahme des Betriebs durch die MDA (FR).

Lediglich eine kleine Minderheit von 5 Antwortenden (Total Ja und Nein 87) (sgv, TL, mobilidée, BG SA, SOSA) lehnt den Betrieb von Verkehrsnetz CH durch swisstopo ab, insbesondere wegen bestehender privater Marktlösungen und der Befürchtung, dass swisstopo die Anzahl von Monopoldienstleistungen weiter erhöhen könnte.

Bevorzugt werden bereits vorhandene private Marktlösungen, die auf neuen Technologien beruhen (sgv, BG SA, TL).

Es wird kein Bedarf gesehen, den Personalbestand und die Anzahl von Monopoldienstleistungen von swisstopo weiter zu erhöhen (SOSA).

Ergebnis Akteurgespräche

Diese Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 18: Ergebnis Vernehmlassung: swisstopo als Betreiberin von Verkehrsnetz CH.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH	
Politische Parteien	Piratenpartei, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, SBB, SNL, SOB, TPG, tpl, RhB, Urh, vbl, VBZ, ZVV	TL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, MOVE, Repower, routeRANK, Schweiz-Mobil, Viasuisse AG	mobilidée
Forschung und Wissenschaft	EPFL, SATW	
Interessenvertretung und Weitere	ACS, BPUK/Köv, CSA, Greenpeace, openmobility.ch, Pro velo, Pusch, regionrheintal.ch,	BG SA, SOSA

	SEV, Swiss Data Alliance, swisscleantech, TCS, VFAS, VCS, WEKO	
--	--	--

4.6.4 Ergänzende Frage 21: Verkehrsnetz CH – zentrale Koordination/dezentrale Datenhoheit

Erachten Sie den Ansatz der zentralen Koordination mit dezentraler Datenhoheit hinsichtlich einer nachhaltigen Harmonisierung von Verkehrsnetzdaten als zielführend (vgl. Ziff. 4.1.7 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

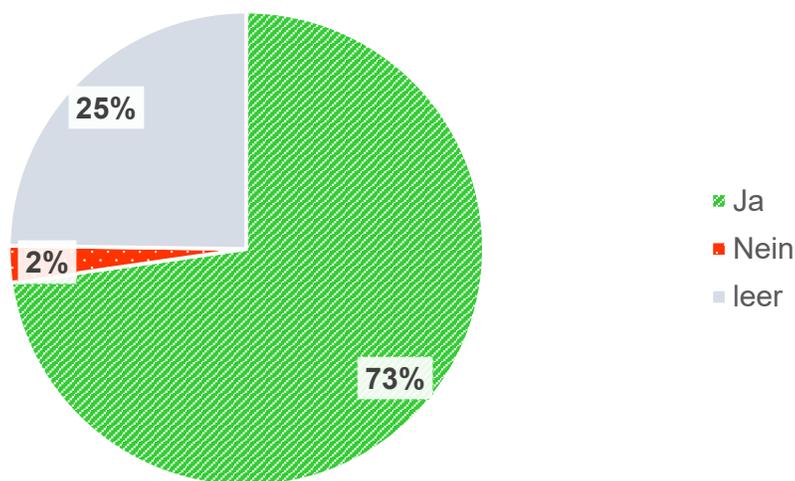


Abbildung 19: Ergänzende Frage 21.

Eine deutliche Mehrheit von 88 Antwortenden (Total Ja und Nein 91) (u.a. 24 Kantone, SP, alle Dachverbände) befürwortet eine zentrale Koordination durch swisstopo und eine dezentrale Datenhoheit für die Harmonisierung von Verkehrsnetzdaten, insbesondere weil die Datenhoheit bei den Datenliefernden verbleibt. Die Nutzenden sollen für zentrale Entscheide einbezogen werden.

Es wird begrüsst, dass die Hoheit über die Daten bei den Datenlieferenden verbleibt, aber eine zentrale Koordination, Qualitätssicherung und auch das Regelwerk durch eine zentrale Stelle erfolgt (u.a. SG, ZH, TL, SATW, Swiss Data Alliance). Die Datenhoheit soll beim Eigentümer der gebauten Infrastruktur bleiben (TG). Es ist davon auszugehen, dass die dezentrale Datenhaltung in verschiedenen Bereichen mit zentralen Kopien ergänzt werden muss (Post).

Es wird eine zeitgerechte Information im Hinblick auf die Anforderungen an die Daten erwartet (SZ). Im Sinne der Gewaltenteilung wird die Konsultation der Nutzenden für Entscheide durch die zentrale Instanz gefordert (MOVI+, TRAVYS). Ebenso wird auch eine Schärfung der Aufgabenteilung zwischen MODI und MDA (BL) sowie eine Schärfung Harmonisierungsanforderungen verlangt (LU, NE, OW, URI, BPUK/Köv). Es brauche auch eine zentrale Anlaufstelle für Rückmeldungen zu fehlerhaften Daten (local Search).

Es soll eine Koordination auch mit dem Ausland erfolgen, damit eine grenzüberschreitende Nutzung der Daten möglich ist (u.a. AR, GR, SH, TI, SOB, openmobility.ch, MyBuxi, SAC).

Der Bund soll sich auf Geo- und Betriebsdaten beschränken, denn es kann nicht darum gehen, die Stellung des öffentlichen Verkehrs zu sichern oder auszubauen; die Wettbewerbsfreiheit ist zu beachten (Flughafen Zürich). Es wird vor monopolistischen Markttendenzen gewarnt (JU).

Lediglich eine kleine Minderheit von 3 Antwortenden (Total Ja und Nein 91) (VS, SBB, EPFL) lehnt dies ab mit Verweis auf die aufwändige Implementierung bzw. die unklare Fragestellung.

Die Lösung sei zu kompliziert für die Implementierung (VS) bzw. die Frage sei unverständlich (EPFL).

Ergebnis Akteurgespräche

Diese Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 19: Ergebnis Vernehmlassung: Zentrale Koordination/dezentrale Datenhoheit richtiger Ansatz bei Verkehrsnetz CH.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH	VS
Politische Parteien	SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, sgV, Travail.Suisse	
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfraubahnen, Post, RhB, SNL, SOB, TL, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ, ZVV	SBB
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, MyBuxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Viasuisse AG	

Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, ACS, BG SA, BPUK/KöV, CSA, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS	

4.6.5 Ergänzende Frage 22: Verkehrsnetz CH – Zusätzliche Anreize

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 (vgl. Ziff. 4.1.7 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

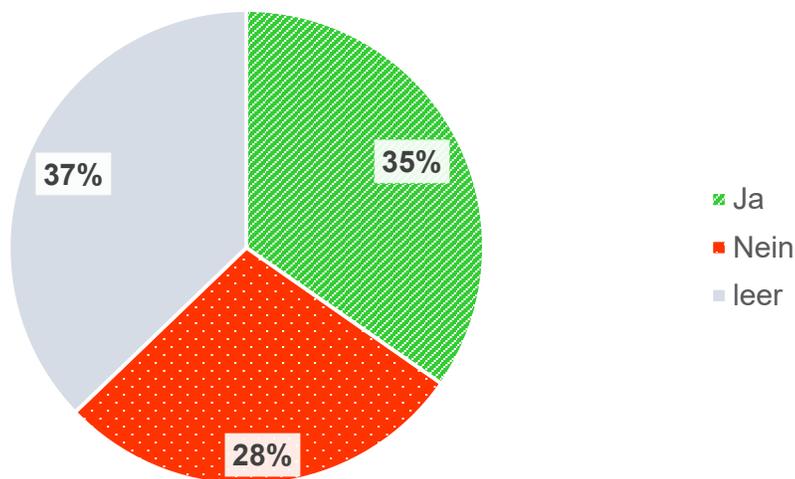


Abbildung 20: Ergänzende Frage 22.

Eine Mehrheit von 42 Antwortenden (Total Ja und Nein 76) (u.a. 6 Kantone, die Dachverbände mit Ausnahme des sgv) erachten die Anreize zur Teilnahme am Verkehrsnetz CH als genügend, insbesondere wenn die bereitgestellten Daten von hoher Qualität und Aktualität sind.

Es besteht ausreichender Nutzen für eine Beteiligung. Insbesondere, wenn die Daten langfristig bereitstehen, relevant, vollständig, aktuell und von hoher Qualität sind und auch mit weiteren Netzdaten verknüpft werden können (u.a. TPG, SATW, Swiss Data Alliance).

Zu Beginn sollten Anreize geschaffen werden (FART) oder es soll eine Entschädigung geprüft werden (MyBuxi, SAC). Eine verpflichtende Beteiligung ist allenfalls zu prüfen (ZH). Ein Anreiz zur Beteiligung entstehe aus der Aktualität der Netzdaten (Post) bzw. deren Relevanz (Flughafen Zürich) oder auch über die Bereitstellung von differenzierten Routings nach Verkehrsmittelarten (LU).

Eine Minderheit von 34 Antwortenden (u.a. 16 Kantone, SP, sgv) erachten die Anreize für eine Teilnahme an Verkehrsnetz CH als ungenügend. Es werden insbesondere Kostenbeiträge auch für Kantone und Private erwartet oder es wird eine Verpflichtung zur Teilnahme gefordert.

Kantone und Private fordern monetäre Anreize bzw. Kostenbeiträge für einen Anschluss (u.a. NE, SG, SZ, BG SA, routeRank). Andere sprechen sich für Verpflichtungen aus.

Die Beteiligten am Verkehrsnetz sollten verpflichtet werden, damit ein vollständiges Verkehrsnetz und kein Flickwerk entsteht (u.a. BE, BL, GE, LU, OW, UR, VS, ZG, BPUK/KöV, BVB, TCS), insbesondere wenn sie Subventionen erhalten (BS) oder ein öffentliches Interesse besteht (SP). Es wird eine Datenlieferpflicht für alle Akteure, insbesondere auch private Unternehmen gefordert (open-data.ch).

Es braucht in erster Linie Zeit, damit die Akteure den Nutzen einer Teilnahme sehen (TI) oder die Bereitstellung von mehr (Um-)Systemen (SOB, openmobility.ch). Privatunternehmen müssen direkten Nutzen haben (ParkingSwiss), damit sie bestehende Systeme ablösen (Repower). Die Daten müssen dafür möglichst aktuell und vollständig sein (local Search). Ein finanzieller Nutzen ist immer interessant (Viasuisse AG).

Da schon viele private Anbieter auf dem Markt verfügbar sind, werden die Akteure Verkehrsnetz CH sowieso nicht nutzen (sgv).

Um eine Einschätzung machen zu können, müsste der Umfang zu liefernden Daten weiter präzisiert werden (AG).

Ergebnis Akteuresgespräche

Diese Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 20: Ergebnis Vernehmlassung: Anreize zur Teilnahme an Verkehrsnetz CH genügen.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AI, AR, GL, GR, SH, ZH	AG, BE, BL, BS, GE, LU, NE, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG
Politische Parteien		SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	FRS, LITRA, SIA	ParkingSwiss
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, FART, fer-GE, FLP, Jungfraubahnen, Post,	Busost.ch, BVB, SOB

	RhB, SBB, SNL, TPG, tpl, Urh, vbl, VBZ, ZVV	
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, MyBuxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, mobilidée, MOVE	local Search, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Vi-asuisse AG
Forschung und Wissenschaft	SATW	
Interessenvertretung und Weitere	CSA, regionheintal.ch, swiss-cleantech, Swiss Data Alliance, VFAS	BG SA, BPUK/KöV, Open-data.ch, openmobility.ch, Pro Velo, SOSA, TCS

4.7 Generelle Anforderungen (Grundsätze/Prinzipien) an die MODI

4.7.1 Frage 14a: Grundsätze / generelle Anforderungen an die MODI

Sind sie mit den generellen Anforderungen bzw. den Grundsätzen (Offenheit, Freiwilligkeit, Gleichbehandlung, keine Gewinnerorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz, Flexibilität) zum Betrieb der MODI einverstanden (vgl. Art. 9 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 4 Gesetz und Ziff. 4.1.5 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

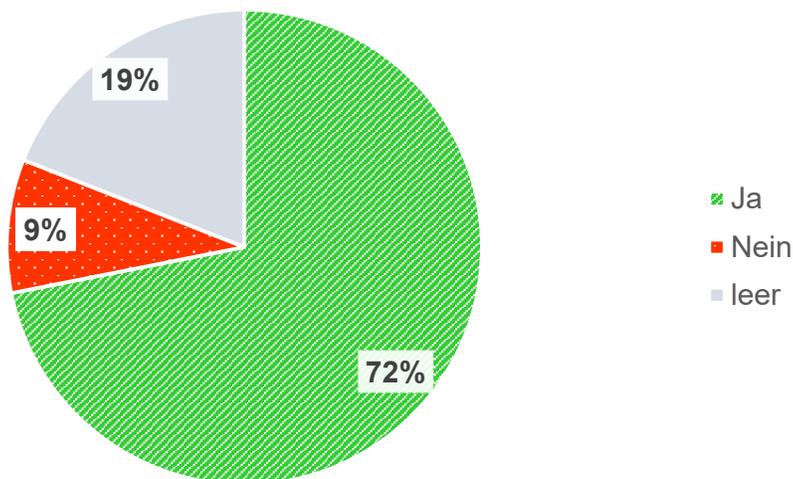


Abbildung 21: Frage 14a.

Eine deutliche Mehrheit von 87 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (u.a. 20 Kantone, Grüne, alle Dachverbände ausser dem sgv) befürwortet die Grundsätze der MODI, es zeigt sich aber insbesondere Klärungsbedarf zur Freiwilligkeit.

Die genannten Grundsätze werden in ihrer Gesamtheit begrüsst (u.a. BE, WEKO, MOVI+, FRS, AMAG, SATW, Swiss Data Alliance, CH++, Greenpeace, Travail Suisse), doch einzelne Begriffe wie beispielsweise die «Freiwilligkeit» sind auslegebedürftig (FR, SO, SG, ZH, VöV, Post).

Gewünscht wird eine Erweiterung der Grundsätze: Nutzerorientierung (LU, OW, UR, BPUK/KöV); soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit (Algorithm Watch).

Es braucht eine Klärung der Spielregeln für den Bezug von Daten (LITRA) sowie eine zwingende Gleichbehandlung von öffentlichen und privaten Datennutzenden (VCS, PUSCH). Demgegenüber wird eine Präzisierung der Grundsätze gefordert im Hinblick auf den freien Verkauf von Fahrkarten von konzessionierten Transportunternehmungen (FRS).

Zum Grundsatz «Keine Gewinnerorientierung» sollte gehören, dass die MODI auf die Erbringung gewerblicher Leistungen verzichtet (die Arbeitgeber, economiesuisse, Flughafen Zürich, VFAS).

Es wird ein Widerspruch gesehen zwischen dem Grundsatz der Freiwilligkeit und der Pflicht bei einer Teilnahme Kerndaten zu liefern (ZG, ZH). Andere fordern eine Lieferpflicht für Kerndaten (AR, GE, JU, LU, OW, UR, VS, BPUK/KöV, LITRA). Vgl. dazu auch Ergebnisse zur Frage 14b zum Grundsatz der Freiwilligkeit.

Eine Minderheit von 87 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (FR, NE, TG, SP, sgV, ParkingSwiss, TRAVYS, vbl, ZVV, EPFL, Opendata.ch) erklärt sich mit den Grundsätzen nicht einverstanden, wobei insbesondere der Grundsatz der Freiwilligkeit bestritten ist.

Der Grundsatz der Freiwilligkeit ist zu präzisieren (Travys). Die Freiwilligkeit kann aufgrund von bestehenden gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt werden und eine Gleichbehandlung des öV ist vorzusehen (NE, ZVV, vbl). ÖV-Anbieter sollen verpflichtet werden, Daten einzuliefern (ParkingSwiss). Die Freiwilligkeit ist abzuschwächen (FR) oder gar zu streichen (Opendata.ch). Vgl. dazu auch Ergebnisse zur Frage 14b zum Grundsatz der Freiwilligkeit.

Die Gleichbehandlung von kommerziellen und nicht kommerziellen Nutzenden (SP) ist zu gewährleisten. Vorgaben zum Datenschutz sind zu ergänzen (TG).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Grundsätze wurden nicht einzeln thematisiert.

Der Grundsatz der Freiwilligkeit wurde im Rahmen der Frage 9 (Kerndatenpflicht) im Sinne einer «doppelten Freiwilligkeit» bestätigt und verstärkt.

Die Grundsätze der Unabhängigkeit und Neutralität wurden im Zusammenhang mit Frage 15 zur zweckmässigen Rechts- und Organisationsform bestätigt.

Tabelle 21: Ergebnis Vernehmlassung: Einverständnis mit Grundsätzen zum Betrieb der MODI.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BS, GE, GL, GR, LU, JU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, UR, VS, ZG, ZH	FR, NE, TG

Politische Parteien	Die Grünen, Piratenpartei, UFS SG	SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, SIA, transfair, VöV	ParkingSwiss
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, Post, RhB, SBB, SNL, SOB, TPG, tpl, Urh, VBZ	TRAVYS, vbl, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Viasuisse AG	
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, Algorithm Watch, BPUK/KöV, CH++, CSA, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, SOSA, Swiss Data Alliance, VCS, VFAS, WEKO	Opendata.ch

4.7.2 Frage 14b: Prinzip Freiwilligkeit MODI

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)?

Ergebnis Vernehmlassung

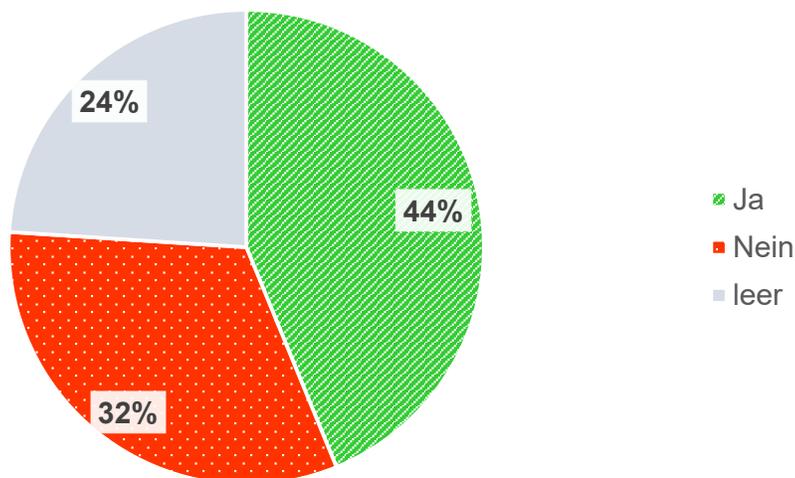


Abbildung 22: Frage 14b.

Eine Mehrheit von 53 Antwortenden (Total Ja und Nein 92) (u.a. 11 Kantone, alle Dachverbände) befürwortet die Freiwilligkeit und spricht sich grundsätzlich gegen zusätzliche Datenlieferpflichten aus. Einige Teilnehmende äussern diametral unterschiedliche Ansichten zu Pflichten für subventionierte öffentliche Transportunternehmen.

Es dürfen keine Nachteile für den öV entstehen (VBZ).

Demgegenüber soll das Prinzip von Open Government Data auch für subventionierte öffentliche Transportunternehmungen gelten (die Arbeitgeber, economiesuisse, Flughafen Zürich, Swiss, VFAS) und sie sollen partizipieren müssen (CHACOMO).

Datenlieferpflichten von Kantonen und Gemeinden sind weiter zu klären (ZG, TI) und allenfalls Entschädigungen dafür vorzusehen (JU, SZ).

Bei einer nur freiwilligen Datenbasis wird der Zukauf von Daten notwendig werden (Viasuisse AG).

Eine Minderheit von 39 Antwortenden (Total Ja und Nein 92) (u.a. 13 Kantone, SP) lehnen die Freiwilligkeit ab und befürworten damit neue Datenlieferpflichten. Dabei sind die Meinungen teilweise diametral unterschiedlich. Während einige für subventionierte oder bewilligungspflichtige private Unternehmen Pflichten fordern, fordern andere die Freiwilligkeit auf private Unternehmen zu beschränken.

Private Anbieter sollen (im Sinne der Gleichbehandlung mit dem öV) zumindest wenn sie Subventionen erhalten (BS) gleichermassen zur Bereitstellung von Daten verpflichtet werden (z.B. ZH, ZVV, BERNMOBIL).

Zumindest in den bewilligungspflichtigen Mobilitätsdienstleistungen sollte zur Attraktivitätssteigerung eine Dateneinlieferung verpflichtend sein (Post).

Demgegenüber fordern andere, dass die Freiwilligkeit nur für private Unternehmen gelten soll (WEKO, SATW, Swiss Data Alliance, MyBuxi, SAC).

Daten dürfen nur genutzt werden, wenn dafür auch Daten bereitgestellt werden (GR, TRAVYS).

Der Nutzen ist bei einer Verpflichtung am grössten (SP, SIA, local Search).

Entweder eine rein freiwillige Organisation oder dann Zielsetzungen schärfen - sowohl öffentliche wie private Anbieter verpflichten (BL).

Es wird eine Mischung von Anreizen und Pflichten gefordert (TCS).

Die Verpflichtungen für Kerndaten und Freiwilligkeit für weitere Daten sind weiter zu klären (GE, Post, SchweizMobil).

Ergebnis Akteurgespräche

Der **Grundsatz der Freiwilligkeit wurde bestätigt** und anerkannt, dass **im MODIG keine Datenlieferpflichten verankert** werden sollen.

Entsprechende Pflichten sind auf der jeweiligen föderalen Ebene durch die zuständige, konzessionierende, bewilligende oder subventionierende Behörde festzulegen und in den entsprechenden Fachlassen zu verankern, wie dies für die eidg. konzessionierten öV-Unternehmen bzw. die öffentliche Hand bereits heute in den öV-Gesetzen und im GeolG der Fall ist.

Tabelle 22: Ergebnis Vernehmlassung: Freiwilligkeit (keine neuen Datenlieferpflichten).

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, GL, JU, SO, SH, SZ, TI, TG, ZG	BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NE, OW, SG, UR, VS, ZH
Politische Parteien	UFS SG	Piratenpartei, SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvti, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, sgv, Travail.Suisse	
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, LITRA, transfair, VöV	ParkingSwiss, SIA, FRS
Transportunternehmen des öV	Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, Jungfraubahnen, RhB, SBB, TPG, tpi, VBZ	BERNMOBIL, BVB, Post, SNL, TRAVYS, vbl, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, Swiss	MyBuxi, SAC
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, MOVE, Repower, Vi- asuisse AG	local Search, mobilitée, SchweizMobil
Forschung und Wissenschaft		EPFL, SATW

Interessenvertretung und Weitere	ACS, CSA, Greenpeace, regionheintal.ch, MOVI+, Pro Velo, Pusch, SEV, swisscleantech, VFAS, VCS	BG SA, BPUK/KöV, Opendata.ch, SOSA, Swiss Data Alliance, TCS, WEKO
---	--	--

4.7.3 Frage 14c: Anforderung an die MODI – Neue Einlieferungspflichten

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)?

4.7.3.1 Neue Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand?

Ergebnis Vernehmlassung

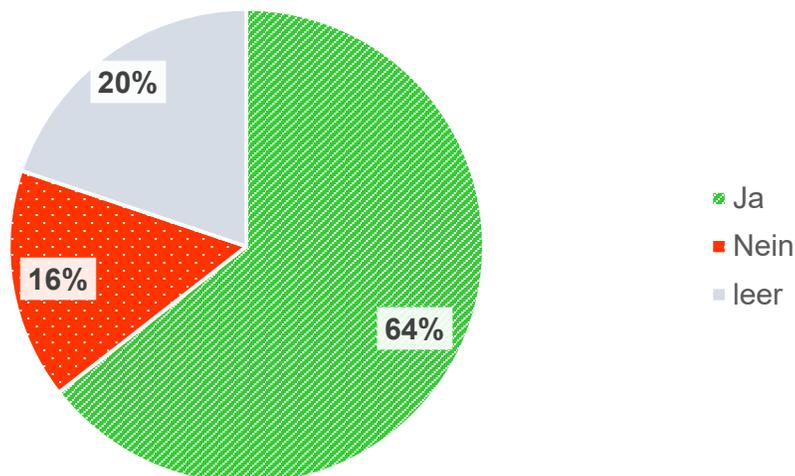


Abbildung 23: Frage 14c-1.

Eine Mehrheit von 78 Antwortenden (Total Ja und Nein 97) (u.a. 19 Kantone, economiesuisse, Die Arbeitgeber) befürworten eine Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand, damit insbesondere rasch ein möglichst vollständiger Datensatz entsteht.

Eine Datenlieferpflicht für die öffentliche Hand wird begrüsst (u.a. AR, VBZ, BG SA, WEKO) und könnte deren Bereitstellung beschleunigen (Pro Velo), wenn die (Kern-)Daten noch klarer definiert werden, der öffentlichen Hand von Nutzen sind (u.a. FR, LU, NE, UR, OW, BPUK/KöV) und der Aufwand verhältnismässig günstig bleibt (FRS). Es wird davon ausgegangen, dass dafür eine Verfassungsänderung nötig ist (TG).

Kantone und Gemeinden sollten für die Datenlieferung finanziell unterstützt werden (u.a. BE), damit ein möglichst vollständiger Datensatz entsteht, der für die Akteure attraktiv ist (u.a. GE) und die öffentliche Hand sollte dazu beispielhaft sein (u.a. TRAVYS), was auch der OGD-Strategie des Bundes entspricht (WEKO, Post, Opendata.ch).

Eine Minderheit von 19 Antwortenden (Total Ja und Nein 97) (u.a. 4 Kantone, Städteverband, sgv, Travail.Suisse) lehnt eine Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand ab, insbesondere wegen des unklaren Ressourcenbedarfs und der Reziprozität für alle Akteure.

Zuerst muss klar sein, welche Daten bereitgestellt werden müssten (SO).

La Confédération doit s'engager à couvrir les éventuels coûts supplémentaires que généreraient l'harmonisation et la livraison des données pour les acteurs publics (SSV/UVS).

Die Reziprozität von Rechten und Pflichten aller Akteure ist zu gewährleisten (ASP, EPFL).

Freiwilligkeit muss deshalb als Grundsatz gesetzlich festgehalten werden und gleichermassen für private wie konzessionierte Mobilitätsanbieter gelten (SBB).

Ergebnis Akteurgespräche

Vgl. Frage 14b: Das Prinzip der Freiwilligkeit soll auch für die öffentliche Hand gelten, sofern nicht bereits bundesrechtliche Vorgaben bestehen bzw. von der übergeordneten föderalen Ebene vorgeesehen werden.

Tabelle 23: Ergebnis Vernehmlassung: Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden).

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, TI, TG, UR, VS, ZH	ZG, SO, SZ, VD
Politische Parteien	Piratenpartei, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete		SSV/UVS
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB	sgv, Travail.Suisse
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA	ASP, VöV, transfair
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, fer-GE, FLP, Post, SNL, SOB, tpl, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ, ZVV	Busost.ch, Jungfraubahnen, RhB, SBB, TPG
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil, Viasuisse AG	

Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, BPUK/KöV, BG SA, CSA, CH++, MOVI+, Open-data.ch, openmobility.ch, Pro Velo, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VFAS, WEKO	Greenpeace, Pusch, VCS

4.7.3.2 Neue Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

Ergebnis Vernehmlassung

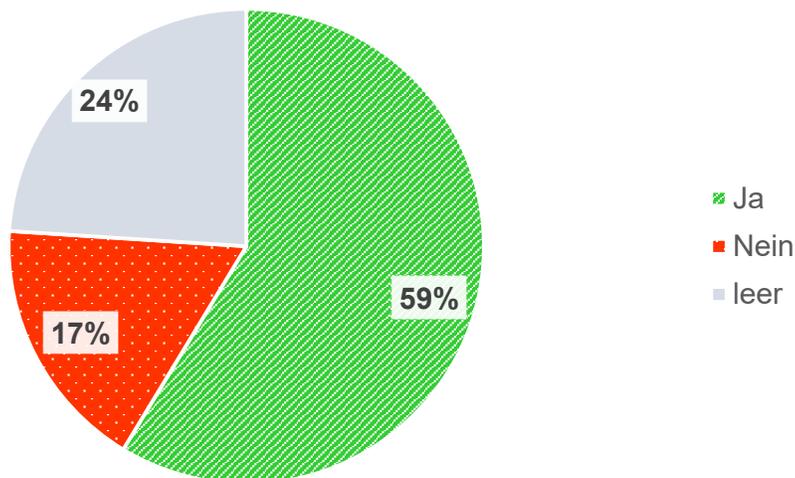


Abbildung 24: Frage 14c-2.

Eine Mehrheit von 71 Antwortenden (Total Ja und Nein 92) (u.a. 15 Kantone, Grüne, SP, 4 Wirtschaftsdachverbände) befürwortet eine Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter, u.a. mit Verweis auf Diskriminierungsfreiheit und den bisher nicht gewährten Zugang zur öV-Vertriebsinfrastruktur für Dritte.

Die Verpflichtung des öV ist wichtig, da bis heute der versprochene Zugang zur NOVA noch nicht realisiert worden ist (u.a. die Arbeitgeber, economiesuisse, AMAG, FRS). Es wird eine entsprechende Verpflichtung im MODIG dafür vorgeschlagen (WEKO). Ohne Verpflichtung lassen sich Diskriminierungsfreiheit und Neutralität kaum umsetzen (FRS).

Es sollen alle Mobilitätsanbieter, die von der öffentlichen Hand subventioniert werden zur Bereitstellung von Daten verpflichtet werden (Post, CHACOMO), solange weder der Datenschutz tangiert oder noch sicherheitsrelevante Daten betroffen sind (die Grünen, swisscleantech) und diese als Kerndaten definiert werden (UR, LU, OW, BPUK/KöV).

Voraussetzung ist, dass die dazu notwendigen Mittel bereitgestellt werden (z.B. TI, LITRA, FART, SNL).

Die Bereitstellungspflicht von Daten ist eine Alternative, da sich Freiwilligkeit kaum diskriminierungsfrei umsetzen lässt (VBZ).

Wer Daten nutzt und keine Daten selber einliefert, soll dafür bezahlen (TRAVYS).

Es sollen alle Mobilitätsanbieter verpflichtet werden, Daten einzuliefern (FR). Nach acht Jahren sei die Einlieferungspflicht für alle prüfen (SchweizMobil).

Eine Minderheit von 21 Antwortenden (Total Ja und Nein 92) (u.a. 5 Kantone, Städteverband, sgV, Travail.Suisse, VöV) lehnen dies u.a. mit Verweis auf den Grundsatz der Freiwilligkeit oder die damit verbundenen Kosten / Abgeltungsbedarf ab.

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 (OVS).

Freiwilligkeit und Gleichbehandlung müssen als Prinzipien gesetzlich festgehalten und konsequent angewendet werden (SBB, TPG, VöV). Alle Akteure – ob konzessioniert oder nicht – sollen gleichbehandelt werden (EPFL).

Auch öV Anbieter sehen durch Freiwilligkeit keine Pflicht zur Teilnahme (TL).

Ergebnis Akteurgespräche

Vgl. Frage 14b.

Tabelle 24: Ergebnis Vernehmlassung: Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AI, BE, BS, FR, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SZ, TI, TG, VS, ZH	AG, AR, SO, VD, ZG
Politische Parteien	Die Grünen, Piratenpartei, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete		SSV/UVS
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB	sgv, Travail.Suisse
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA	ASP, transfair, VöV

Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, fer-GE, FLP, Post, SNL, SOB, tpl, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ, ZVV	Busost.ch, Jungfraubahnen, RhB, SBB, TBG
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, SchweizMobil	
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, BG SA, CH++, MOVI+, Opendata.ch, openmobility.ch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VFAS, WEKO	Greenpeace, ProVelo, Pusch, VCS

4.7.3.3 Neue Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

Ergebnis Vernehmlassung

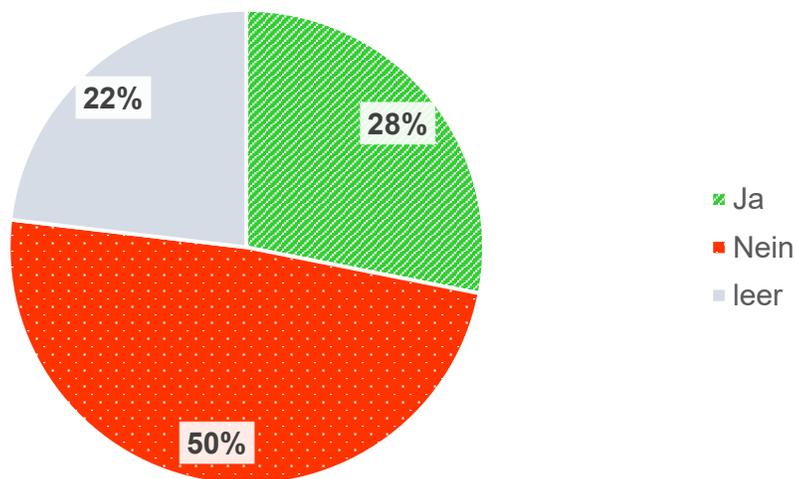


Abbildung 25: Frage 14c-3.

Eine Mehrheit von 60 Antwortenden (Total Ja und Nein 94) (u.a. 13 Kantone, allen Dachverbänden ausser SGB, alle privaten Mobilitätsanbieter) lehnt eine solche Pflicht für Private ab, insbesondere da mit Anreizen und nicht mit Pflichten gearbeitet werden soll und eine solche Pflicht als zu grosser Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit gewertet wird, bzw. aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen nur eingeschränkt gerechtfertigt wäre.

Eine Verpflichtung ist ein unverhältnismässiger Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit und behindert die Gründung neuer Firmen (u.a. LU, TI, UR, OW, BPUK/KöV, WEKO, FRS, MOVI+, TRAVYS).

Den Unternehmen sollen Vorteile und Chancen, beziehungsweise der konkrete Nutzen für ihre Dienstleistungen aufgezeigt werden, statt diese für eine Teilnahme zu verpflichten (u.a. AI, TI, FART, ParkingSwiss, MyBuxi, SAC).

Wer Daten nutzen will, soll dafür auch Daten einliefern (u.a. TCS, AMAG, Flughafen Zürich).

Alle Akteure, ob öffentlich oder privat, sollen gleichbehandelt werden (EPFL). Eine Lieferpflicht soll nur für Kerndaten gelten (SOB).

Eine Minderheit von 34 Teilnehmenden (u.a. 8 Kantone, SP, SGB) befürwortet eine Einlieferungspflicht für private Unternehmen, insbesondere weil die Diskriminierungsfreiheit einheitlich zu gewährleisten ist, private Unternehmen auch öffentliche Infrastrukturen nutzen, multimodale Mobilität gefördert werden soll und die Relevanz der Daten auch eine Verpflichtung für Private rechtfertigt.

Lieferpflichten sind für Unternehmen einzuführen, die öffentliche Infrastrukturen nutzen, Subventionen erhalten oder Aufträge der öffentlichen Hand ausführen (u.a. BS, BVB).

Im Hinblick auf die Einführung von MaaS bzw. für die Förderung von multimodaler Mobilität wäre dies gerechtfertigt (ZH, TPG). Mit der Begründung der Relevanz ist auch eine Verpflichtung für Private gerechtfertigt (u.a. BE, SIA, Opendata.ch), wobei dies sinnvollerweise subsidiär durch die Bewilligungsgeber eingefordert werden sollte (CH++).

Bei einer Verpflichtung zur Datenbereitstellung müsste diese subventioniert werden (SNL, BG SA).

Die Daten sollen in anonymisierter Form bereitgestellt werden, damit keine Rückschlüsse auf die Geschäftstätigkeiten möglich wären (swisscleantech).

Wer Daten bezieht, soll auch Daten einliefern oder ein Entgelt bezahlen (u.a. GR, FR).

Es ist die Diskriminierungsfreiheit von öffentlichen und privaten Unternehmen zu gewährleisten (VBZ, Post).

Ergebnis Akteurgespräche

Vgl. Frage 14b.

Tabelle 25: Ergebnis Vernehmlassung: Einlieferungspflicht für die Private.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	BE, BS, FR, GR, JU, NE, SH, ZH	AG, AI, AR, LU, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG
Politische Parteien	Piratenpartei, SP, UFS SG	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete		SSV/UVS

Dachverbände der Wirtschaft	SGB	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, sgv, Travail.Suisse
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	SIA	ASP, FRS, LITRA, IG Detailhandel CH, ParkingSwiss, transfair, VöV
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FLP, Post, SNL, TPG, vbl, VBZ, ZVV	Busost.ch, FART, fer-GE Jungfraubahnen, RhB, SBB, SOB, tpl, TRAVYS, Urh
Private Mobilitätsanbieter		Flughafen Zürich, Mobility, MyBuxi, SAC, Swiss
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	local Search, mobilidée, MOVE	AMAG, Repower, route-RANK, SchweizMobil
Forschung und Wissenschaft	ARCS	EPFL, SATW
Interessenvertretung und Weitere	Acr, BG SA, CH++, Open-data.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, regiontheintal.ch	ACS, BPUK/KöV, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, SATW, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO

4.7.4 Ergänzende Frage 23: MODI – Datenquelle ausweisen

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

Ergebnis Vernehmlassung

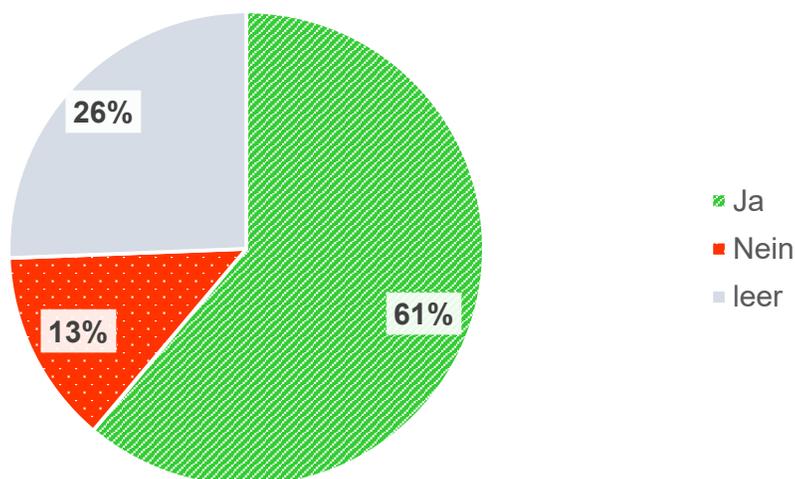


Abbildung 26: Ergänzende Frage 23.

Eine Mehrheit von 74 Antwortenden (Total Ja und Nein 90) (u.a. 20 Kantone, SP, Städteverband, SGB, Travail.Suisse) ist der Ansicht, dass bei Verwendung der über die MODI bezogenen Daten die Datenquelle ausgewiesen werden muss, insbesondere weil dies Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Einschätzung der Qualität ermöglicht.

Der Ausweis der Quelle ist unbedingt vorzusehen (NE, VBZ, vbl, ZVV).

Die Quellenangabe schafft Vertrauen, Transparenz und Nachvollziehbarkeit (ZH, MOVI+, RhB, TRAVYS, TPG). Es ist eine Voraussetzung, um die Qualität einschätzen zu können (u.a. GE, JU, MyBuxi, SAC, ParkingSwiss). Das kann dazu beitragen, weitere Nutzende anzuziehen (FART).

Eine Verpflichtung zur Quellenangabe ist aber wohl nur schwierig umzusetzen (SO).

Der Ausweis der Quelle und die Weitergabe soll unter gleichen Bedingungen erfolgen, s. Share Alike unter Creative Commons (SATW, Swiss Data Alliance).

Eine Quellenangabe soll fakultativ sein (CSA/SSR).

Der Schutz personenbezogener Daten ist zu gewährleisten (VD).

Eine Minderheit von 16 Antwortenden (Total Ja und Nein 90) (u.a. 2 Kantone, economiesuisse, Die Arbeitgeber) lehnt eine Verpflichtung zur Quellenangabe ab, insbesondere weil qualitativ hochstehende Daten auch im Interesse des Datenanbieters sind.

Eine Benennung der Quelle soll freiwillig erfolgen, weil, wenn sich die MODI als Qualitätsmarke etabliert, wird dies von selbst im Interesse der Datenbezügler sein (BL, BS).

Eine Benennung der Quelle ist unnötig, da diese dem Infrastrukturbetreiber bekannt ist (fer-GE).

Es ist weiter zu präzisieren, wie es weiter gehen soll, aber eine Dokumentation der Datenquellen wird grundsätzlich als wichtig erachtet (Flughafen Zürich).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 26: Ergebnis Vernehmlassung: Datenquelle ist auszuweisen.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH	BL, BS
Politische Parteien	SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	

Dachverbände der Wirtschaft	SGB, sgv, Travail.Suisse	cvci, economiesuisse, die Arbeitgeber
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair	ASP, VöV
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, FLP, Jungfraubahnen, RhB, SBB, SNL, SOB, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ, ZVV	Busost.ch, fer-GE, Post, TL
Private Mobilitätsanbieter	MyBuxi, SAC	Flughafen Zürich, Swiss
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, mobilitée, MOVE, Repower, routeRANK, Schweiz-Mobil, Viasuisse AG	local Search
Forschung und Wissenschaft	ARCS, EPFL, SATW	
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, BG SA, CSA, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS	Opendata.ch, VFAS

4.8 Rechts- und Organisationsform: Mobilitätsdatenanstalt (MDA)

4.8.1 Frage 15a: Zweckmässigkeit einer neuen Bundesanstalt (MDA)

Erachten Sie es angesichts der Grundsätze für zweckmässig, mit der MDA eine neue Bundesanstalt zu gründen, um insbesondere die NADIM aufzubauen, zu betreiben und weiterzuentwickeln (vgl. Art. 12 Gesetz und Ziff. 4.1.9.2 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

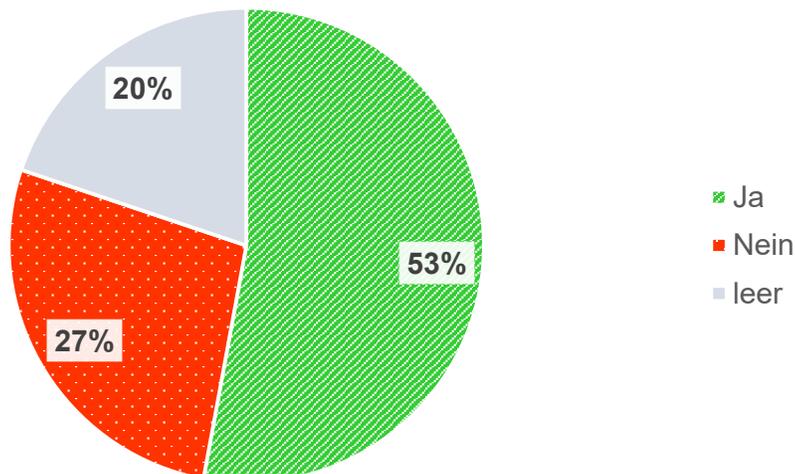


Abbildung 27: Frage 15a.

Eine Mehrheit von 64 Antwortenden (Total Ja und Nein 97) (u.a. 13 Kantone, die Grünen, alle Wirtschaftsdachverbände ausser dem sgv) befürworten die Gründung einer neuen Bundesanstalt im Mobilitätsbereich, insbesondere um die Neutralität und Unabhängigkeit vom Markt zu gewährleisten.

Die im erläuternden Bericht formulierte Lösung wird als zweckmässig erachtet (u.a. WEKO, die Arbeitgeber, economiesuisse, VFAS, die Grünen, SIA). Die Neutralität und Unabhängigkeit von Marktakteurinnen und Marktakteuren ist zu gewährleisten (LU, OW, UR, ZH, BPUK/KöV).

Es braucht eine unabhängige Struktur analog der Trassenvergabestelle (BG SA), insbesondere weil eine Delegation der Aufgaben an die SBB bei den Akteuren nicht das notwendige Vertrauen schaffen würde (u.a. MOVI+, TRAVYS). Eine Federführung bei einer nichtstaatlichen Organisation von kommerziell orientierten wird dezidiert abgelehnt (Greenpeace, VCS).

Die Anstalt soll sich in erster Linie um den technischen Betrieb kümmern und eine Expertengruppe sollte die Weiterentwicklung in Richtung Mobilitätsdatenraum und Konnektivität mit anderen Datenräumen vorantreiben (u.a. Post, SATW, Swiss Data Alliance, CH++).

Es braucht eine flexible, unternehmerische Organisation, die in der Lage ist, sich rasch den wandelnden Bedürfnissen der Akteure anzupassen (u.a. JU, MyBuxi). Die Kosten, insbesondere der Personalbestand sind aufgrund der angestrebten Nutzerfinanzierung möglichst tief zu halten (SH). Es sollten auch andere öffentliche Stellen z.B. auch Kantone (u.a. GE) und auch weitere Akteure (u.a. AMAG, CHACOMO) im Verwaltungsrat vertreten sein.

Neben einer Anstalt soll auch nochmals eine mögliche Integration in die Bundesverwaltung geprüft werden (u.a. LU, OW, UR, BPUK/KöV), bzw. die Vergabe einer Systemführerschaft durch das BAV (GR, NE, vbl).

Eine sektorübergreifende Ausweitung der Aktivitäten über den Mobilitätsbereich hinaus, insbesondere im Hinblick auf Datenräume (CH++, Post) oder auch den Strombereich oder für das Wassermanagement (SAB) ist anzustreben.

Eine Minderheit von 33 Antwortenden (Total Ja und Nein 97) (u.a. 8 Kantone, die Mitte, SP, SVP, SAB, sgv) lehnen eine neue Bundesanstalt aus ganz unterschiedlichen Gründen ab, insbesondere wegen der Kosten und dem Bedarf nach einer marktnahen Organisationsform.

Die Kosten werden als unangemessen oder zu hoch (u.a. AR, VöV, ACS, ASP, VBZ, ACS, SAB, openmobility.ch) bzw. der Overhead zu gross (FR, GL) beurteilt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt nicht (die Mitte). Eine Not wird nicht gesehen (SO).

Es braucht eine marktnahe und agile (RhB, LITRA) Organisation und dafür ist ein Leistungsauftrag auszuschreiben (FDP). Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten müssen rasch aufgenommen werden können (SG). Dazu ist eine privatwirtschaftliche Lösung vorzusehen (sgv). Es sind andere Organisationsformen zu suchen (ZG). 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. (GL, TG) oder beim Bundesamt für Statistik (SP).

Als Alternativen werden genannt: Andere Formen (ZG), agilere und marktnahe Organisationsformen (z.B. SG, die Mitte, RhB, SOB, Openmobility.ch.ch.ch, Flughafen Zürich), eine Genossenschaft (z.B. BL), eine Branchenlösung (z.B. Litra, Pro Bahn), eine Eingliederung in die Bundesverwaltung (AI, TG, SP, Piratenpartei) oder die Nutzung bestehender Strukturen (opendata.ch). Es handelt sich um eine operative Aufgabe, die nicht vom Bund erbracht werden soll (ZVV).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Kritik an der Rechtsform einer Bundesanstalt konnte, u.a. auch mit Verweis auf andere akteurnahe Organisationen in der Rechtsform einer Bundesanstalt wie z.B. Innosuisse relativiert werden. Die nötige Agilität und Akteurnähe kann mit der geeigneten Organisationsstruktur sichergestellt werden. Skizziert wurden dazu eine, über die Bereiche Markt (Personenmobilität/Logistik) und öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) übergreifende, Dachorganisation («Kümmerer») sowie geeignete Gefässe für den Einbezug der verschiedenen Akteursgruppen, die von der Dachorganisation beauftragt und finanziert werden können. Ausserdem kann mit den Gremien Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der Bundesanstalt sichergestellt werden, dass unternehmerische Grundsätze soweit möglich einbezogen werden. Als juristische Rechtsform für diese «Kümmererfunktion» steht folglich weiterhin eine Bundesanstalt im Vordergrund, als Bezeichnung soll jedoch der dynamischere Begriff «Mobilitätsdatenagentur» anstelle von «Mobilitätsdatenanstalt» verwendet werden.

Tabelle 27: Ergebnis Vernehmlassung: Zweckmässigkeit der Gründung einer neuen Bundesanstalt im Bereich Mobilitätsdaten.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	BE, BS, FR, GE, GR, JU, NE, OW, SH, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH	AI, AR, BL, GL, SG, SO, TG, ZG
Politische Parteien	Die Grünen	Die Mitte, Piratenpartei, SP, SVP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete		SAB
Dachverbände der Wirtschaft	cvcj, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, ParkingSwiss, SIA, transfair	ASP, FRS, LITRA, VöV
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfraubahnen, Post, SNL, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, vbl	Busost.ch, RhB, SBB, SOB, TL, VBZ, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Mobility, MyBuxi, SAC, Swiss	Flughafen Zürich
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, mobiledée, MOVE, Repower	routeRANK
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, BPUK/KöV, BG SA, CSA, CH++, Greenpeace, MOVI+, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, Swiss Data Alliance, VFAS, VCS, WEKO	ACS, openmobility.ch, Opendata.ch.ch, Pro Bahn, SOSA

4.8.2 Frage 15b: Alternative Organisationsform zur Bundesanstalt

Sehen Sie eine andere Organisations- und Rechtsform für geeigneter an? Welche und warum?
Wenn ja, wie sehen Sie dabei die Finanzierung dieser Organisation?

Ergebnis Vernehmlassung

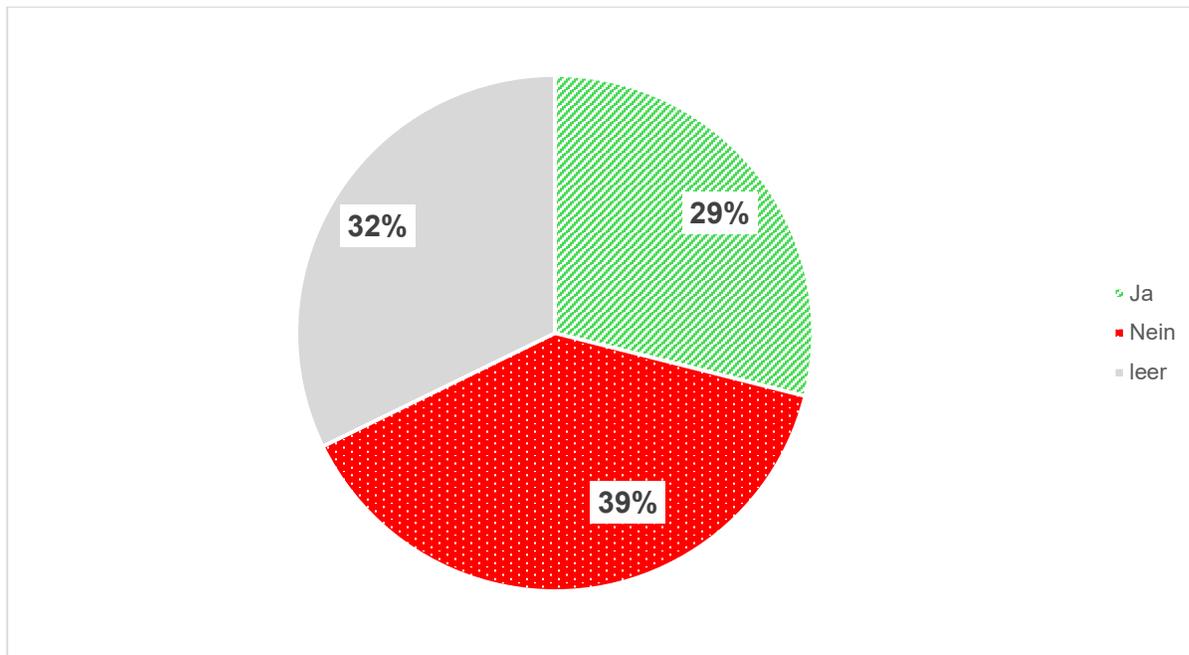


Abbildung 28: Frage 15b.

Eine Mehrheit von 47 Antwortenden (Total Ja und Nein 82) (u.a. 7 Kantone, Grüne, SGB, Travail.Suisse, WEKO) verneinen die Frage und befürworten damit in erster Linie eine Bundesanstalt.

Eine Minderheit von 35 Antwortenden (Total Ja und Nein 82) (u.a. 9 Kantone, economiesuisse, Die Arbeitgeber) sehen grundsätzlich eine andere geeignete alternative Organisationsform.

Sowohl Zustimmende, Ablehnende als auch leer einlegende nannten denkbare Alternativen.

Nachfolgend eine Auflistung der gesamthaft genannten denkbaren Alternativen der Zustimmenden, Ablehnenden (gekennzeichnet mit*) und leer einlegenden (gekennzeichnet mit **):

- 14 Teilnehmende: Integration in die Bundesverwaltung (AI, SO, SG, TG, GL**, FR**, JU**, LU**, OW**, UR**, VD**, BPUK/KöV**, SP, ACS)
- 9 Teilnehmende: Ausschreibung eines Leistungsauftrages (ZG, AR, Die Arbeitgeber, economiesuisse, VFAS, FRS, Swiss, Flughafen Zürich*, Viasuisse AG**)
- 8 Teilnehmende: Genossenschaft, u.a. openmobilty.ch (AR, BL, SH, GR** SOB, MyBuxi*, Opendata.ch, routeRank)
- 8 Teilnehmende: Private-Public-Partnership (TRAVYS, SOB, Opendata.ch, MOVI+*, SATW, Swiss Data Alliance) mit Hochschulen bzw. deren Start-Ups (SG, Flughafen Zürich*)
- 7 Teilnehmende: Spezialgesetzliche AG (TG, RhB, EPFL, SOB, sgV, Opendata.ch, AMAG*)
- 2 Teilnehmende: nur als Standardisierungsstelle (VöV, TL)

- 2 Teilnehmende: Nutzung bestehender Strukturen (ZVV, TG)
- 1 Teilnehmende: Sektorielle Lösung (ch++)
- 1 Teilnehmende: Stiftung (JU**)

Ergebnis Akteurgespräche

Vgl. Frage 15a. Im Rahmen der Akteurgespräche wurde anerkannt, dass nicht die Rechtsform, sondern die Organisationsstruktur relevant ist. Gerade die Rechtsform einer Bundesanstalt beinhaltet Elemente (Verwaltungsrat, Geschäftsleitung) die eine unternehmerische Steuerung ermöglichen. Keine andere Organisationsform wurde als zweckmässiger erkannt. Auch die Eingliederung in die Bundesverwaltung wurde nicht als zweckmässiger beurteilt, da die Organisationseinheit zum Betrieb der MODI verkehrsträgerübergreifend und unabhängig agieren muss, was im Interessengeflecht der Bundesverwaltung schwierig zu realisieren ist.

Tabelle 28: Ergebnis Vernehmlassung: Andere Organisationsform anstelle Bundesanstalt.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AI, AR, BL, NE, SO, SG, SH, TG, ZG	BE, BS, GE, SZ, TI, VS, ZH
Politische Parteien	SP	Die Grünen
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete		
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, sgv	SGB, Travail.Suisse
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	FRS, LITRA, VöV	CHACOMO, ParkingSwiss, SIA, transfair
Transportunternehmen des öV	Busost.ch, fer-GE, FLP, RhB, SBB, SOB, TL, TRAVYS, VBZ, ZVV	BERNMOBIL, BVB, FART, Jungfraubahnen, SNL, TPG, tpl, Urh, vbl
Private Mobilitätsanbieter	MyBuxi, Swiss	Flughafen Zürich, Mobility, SAC
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	routeRANK	AMAG, mobilité, MOVE, Repower
Forschung und Wissenschaft	EPFL	ARCS, SATW
Interessenvertretung und Weitere	ACS, CH++, openmobility.ch, VFAS	Acr, BG SA, CSA, Greenpeace, MOVI+, Pro Bahn, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, VCS, WEKO

4.9 Aufgaben beim Betrieb der NADIM

4.9.1 Frage 16a: Aufgaben im Betrieb der NADIM

Erachten Sie die Aufgaben gemäss Art. 13 Abs. 2 Bst. a - e des Gesetzes (Einbezug Akteure, Standardisierung, Integration von Daten, Bereitstellung von Daten/Diensten, Festlegung Kerndaten, technische/fachliche Unterstützung) für zweckmässig? Sehen Sie andere, weitere Aufgaben (vgl. Art. 12 Gesetz und Ziff. 4.1.9.2 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

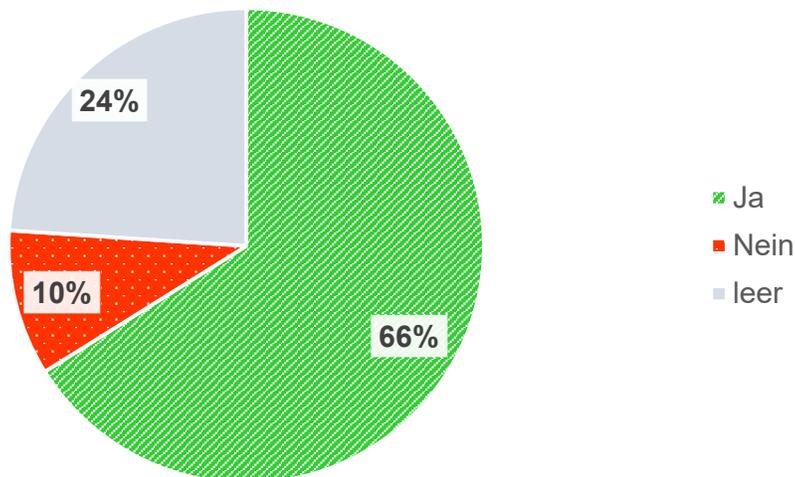


Abbildung 29: Frage 16a.

Eine deutliche Mehrheit von 80 Antwortenden (Total Ja und Nein 92) (u.a. 24 Kantone, Städteverband, 5 Wirtschaftsdachverbände) erachtet die im MODIG festgelegten Aufgaben im Betrieb der NADIM für zweckmässig. Die Zustimmung zu den definierten Aufgaben ist hoch, allerdings gibt es unterschiedliche Forderungen zu weiteren Präzisierungen, weiteren Themen über die Personenmobilität hinaus und zur operativen Umsetzung.

Die Aufgaben erscheinen als umfassend und zweckmässig (ZH). Die MDA soll einen einfachen Systemanschluss ermöglichen (GE, TPG).

Die Aufgaben sind noch stärker zu definieren und abzugrenzen (Viasuisse). Der Datenschutz ist einzuhalten (TG). Entsprechende Vorgaben durch die MDA sollen potenzielle Wettbewerbsverzerrungen entgegensteuern (AMAG).

In Zukunft sollen auch weitere verwandte Themen von der MDA bearbeitet werden können, wie die Kombination mit Citylogistik und dem ländlichen Raum (GL, GR, MyBuxi, SAC).

Die MDA soll keine Daten konsolidieren (BL). Andere fordern, dass die MDA in erster Linie als Integrator verschiedener Datenplattformen aktiv wird und bestehende Synergien nutzen soll (NE, Post).

Die nationale und internationale Datenhandhabung sowie vor allem deren Kontrolle ist zu definieren (TG, UR).

Andere fordern den Einbezug von Vertriebsfunktionalitäten (WEKO).

Für das Vertrauen ist die Qualität und die Richtigkeit der Daten zu garantieren (ParkingSwiss).

Die Kernaufgaben werden gutgeheissen, aber der Bundesrat soll nicht die Kompetenz erhalten, der MDA neue Tätigkeiten zu delegieren (die Arbeitgeber, economiesuisse, Swiss, VFAS). Aber auch eine stetige marktorientierte Weiterentwicklung wird gewünscht (Flughafen Zürich).

Die Erfahrungen mit der SKI+ zeigen, dass eine rein staatlich geführte Organisation keine Lösungen kostengünstig entwickeln und betreiben kann (SOB, Openmobility.ch.ch). Für die Daten der öV-Unternehmungen soll aber die SKI weiterhin als Vorinstanz der MDA wirken.

Eine Minderheit von 12 Antwortenden (Total Ja und Nein 92) (u.a. SAB, sgv) ist damit nicht einverstanden, weil die Aufgaben nicht ausreichend definiert sind oder die Organisationsform abgelehnt wird.

Die Aufgaben sollen von einer privaten Organisation übernommen werden (sgv). Demgegenüber fordern andere, dass die Aufgaben der SBB übertragen werden (ZVV).

Die Liste der Aufgaben basiert auf zu wenig Erfahrungen (ACS) und ist durch ein Mandat weiter zu konsolidieren, wobei der öV-Vertrieb zu gewährleisten ist (FRS). Die formulierten Aufgaben der MDA sind politisch und machen es unmöglich, noch Mobilitätspolitik zu betreiben (EPFL).

Die MDA soll nicht gleichzeitig den Betrieb garantieren und zugleich Schnittstellen, Daten und Metadaten festlegen (MOVI+, TRAVYS).

Ergebnis Akteurgespräche

Der **Funktions- und Aufgabenumfang der NADIM/MODI** im Sinne eines Zielsystems wurde ausführlicher dargelegt. **Es handelt sich um technische und organisatorische Funktionalitäten, die im Betrieb der NADIM** sichergestellt werden sollen. Bei den technischen Funktionalitäten handelt es sich um Standards für APIs, Schnittstellen, Daten und Services und um die Bereitstellung von technischen Services zu Information, Kauf und Buchung, Planung und Prognose sowie Peer-to-Peer sofern dazu ein Bedarf durch die Akteure geäussert wird. Die organisatorischen Funktionalitäten umfassen den Akteureinbezug, aber auch die Standardisierung sowie weitere Aufgaben, die erforderlich sind um die technologischen Funktionen sicherzustellen. Dieser Funktionsumfang wurde anerkannt und bestätigt. (S. Kapitel 1.2)

Tabelle 29: Ergebnis Vernehmlassung. Zweckmässigkeit der Aufgaben gemäss Art. 13 Abs. 2 Bst. a - e des Gesetzes.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	
Politische Parteien		
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	SAB

Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	FRS
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, fer-GE, Jungfraubahnen, RhB, SNL, SOB, TPG, tpl, TRAVVYS, vbl, VBZ	FLP, SBB, TL, Urh, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, MyBuxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower	routeRANK
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, BG SA, BPUK/KöV, CH++, CSA, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, Swiss Data Alliance, VCS, VFAS, WEKO	ACS, SOSA

4.9.2 Frage 16b: MDA – Standardisierung

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?

Ergebnis Vernehmlassung

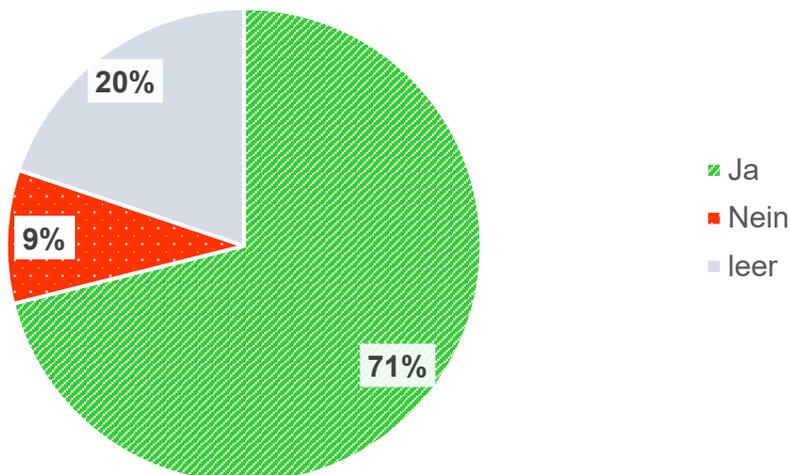


Abbildung 30: Frage 16b.

Eine deutliche Mehrheit von 86 Antwortenden (Total Ja und Nein 97) (u.a. 22 Kantone, SP, SAB, Städteverband, 5 Wirtschaftsdachverbände) erachtet die Aufgabe der Standardisierung für zweckmässig. Die zentrale Bedeutung der Standardisierung wird anerkannt, wobei insbesondere auf die Wichtigkeit des Einbezugs der Akteure und die Berücksichtigung von internationalen und technischen Entwicklungen hingewiesen wird.

Die Standardisierung ist für die Interoperabilität der Systeme unerlässlich (u.a. ZH, ParkingSwiss), wobei international eingesetzte Standards verwendet werden sollen (ASP, Flughafen Zürich) und mit der technischen Entwicklung soll mitgehalten werden (FR).

Die Standardisierung solle unter Einbezug der Akteure erfolgen (u.a. BE, GE, GL, GR, LU, OW, UR, SG, SH, SZ, VS, BPUK/KöV, RhB, VBZ, SIA) auch über die Mobilitätsbranche hinaus (SATW, Swiss Data Alliance). Es ist auch die Abstimmung mit den umliegenden Ländern zu gewährleisten (BS) und eine Begleitgruppe für die Interessen der Kantone und Gemeinden soll gebildet werden (SZ).

Die MDA soll in erster Linie als Vermittlerin, Prozessführerin und für Expertisen der Marktakteure auftreten (die Arbeitgeber, economiesuisse, VFAS, MyBuxi, SAC). Das ist eine Voraussetzung für Innovationen (TCS). Sie können über externe Mandate unter der Leitung des BAV ausgeführt werden (FRS).

Die Standardisierung könnte bei Unternehmen zu Folgekosten führen (tpl).

Eine Minderheit von 11 Antwortenden (Total Ja und Nein 97) (u.a. NE, SO, ZVV, sgv) ist damit nicht einverstanden, wobei sich die Ablehnung insbesondere auf die Zuständigkeit der MDA bezieht.

Folgende Bemerkungen bzw. Alternativen werden genannt:

Die Aufgabe der Festlegung und Kontrolle soll nicht bei der gleichen Stelle liegen (MOVI+, TRAVYS).

Die Aufgabe soll nicht bei der MDA alleine angesiedelt werden (SO) und von einer privaten Organisation betrieben werden (sgv).

Standards sollen vom Mobilitätssektor entwickelt und kuratiert werden (SBB). Die Aufgabe soll der SBB übertragen werden (ZVV).

Ergebnis Akteurgespräche

Vgl. Ergebnis zu Frage 16a. Die Standardisierung wurde als eine der **wesentlichen** Aufgaben bestätigt und ist in den technischen Funktionalitäten (Standards für APIs, Daten, Schnittstellen und Services) aber auch in den organisatorischen Funktionalitäten zu berücksichtigen. Es braucht eine Organisation die sich um die Festlegung von Standards in den verschiedenen Bereichen kümmert, diese für verbindlich erklärt und deren Einhaltung sicherstellt.

Tabelle 30: Ergebnis Vernehmlassung: Standardisierung als Aufgabe im Betrieb NADIM.

Kategorie	Ja	Nein
-----------	----	------

Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	NE, SO
Politische Parteien	Piratenpartei, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfraubahnen, RhB, SNL, SOB, TL, TPG, tpl, Urh, vbl, VBZ	Busost.ch, SBB, TRAVYS, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, SchweizMobil, Viasuisse AG	routeRANK
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, BG SA, BPUK/KöV, CH++, CSA, Greenpeace, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	MOVI+, SOSA

4.9.3 Frage 16c: MDA – Integration und Bereitstellung Daten und Dienste

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?

Ergebnis Vernehmlassung

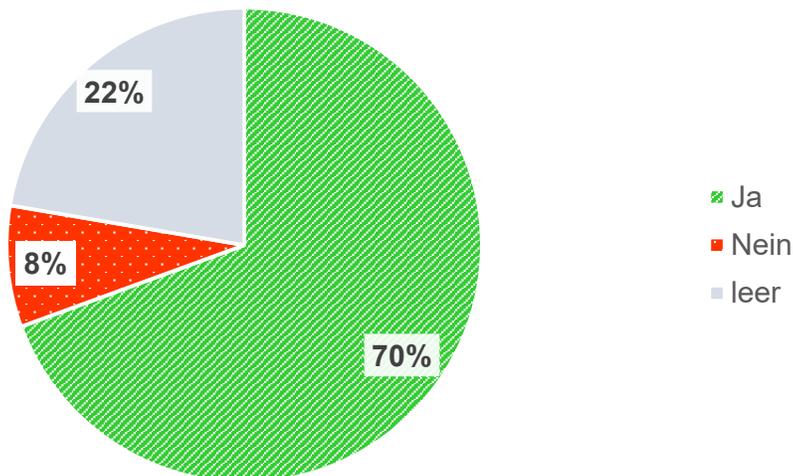


Abbildung 31: Frage 16c.

Eine deutliche Mehrheit von 84 Antwortenden (Total Ja und Nein 94) (u.a. 23 Kantone, 5 Wirtschaftsdachverbände, alle Branchenorganisationen) erachtet die Aufgabe der Integration von Daten, der Bereitstellung von Daten und Diensten sowie der Gewährleistung von fachlichem und technischem Support im Betrieb der NADIM für zweckmässig. Dies erleichtere insbesondere den Anschluss an die NADIM für alle Beteiligten, wobei die Umsetzung entscheidend und noch genauer zu definieren sei. Teilweise wird darauf hingewiesen, dass für die Erfüllung dieser Aufgabe nicht zwingend eine neue Anstalt gegründet werden muss.

Die Aufgaben sind bei der MDA zweckmässig angelegt, insbesondere weil es den Anschluss an die NADIM für alle Beteiligten vereinfachen kann (JU, SG, MOVI+, TRAVYS).

Der Support und die Kontrolle sind durch den Betreiber zu gewährleisten (SZ, Acr, ARCS) mit entsprechenden marktgängigen Service Level Agreement (SLA). Spezifische Massnahmen sollen möglichen Wettbewerbsverzerrungen entgegenwirken (WEKO).

Die Bedingungen zur Umsetzung sollten angemessen sein und sind weiter zu definieren. Die Unterstützung soll sich auf Leistungen beschränken, welche die effektive Funktionsfähigkeit der NADIM unterstützen (FR, die Arbeitgeber, economiesuisse, SWISS, VFAS) und die internationalen Entwicklungen berücksichtigen (FART).

Es werden auch alternative Organisationsformen gefordert, z.B. durch eine Delegation (MyBuxi) oder durch ein privates Unternehmen (VS, FRS).

Eine klare Minderheit von 10 Antwortenden (Total Ja und Nein 94) (SO, sgv, Post, SBB, ZVV) ist damit nicht einverstanden. Die entsprechende Aufgabe solle nicht durch eine MDA wahrgenommen werden bzw. nicht zentralisiert werden. Eine andere Organisationsform wird bevorzugt.

Diese Aufgaben sollen durch eine private Organisation übernommen werden (sgv). Unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips sollen organisatorische Strukturen geschaffen werden für eine

adäquate branchenspezifische Aufgabenerfüllung (Post). Die Aufgaben sollten der SBB übertragen werden (ZVV).

Die Datenintegration soll durch die nutzenden Kunden erfolgen (mobilitée).

Es ist fraglich, ob eine zentrale Institution in der Lage ist, Fragen zu fremden Daten zu beantworten (SO).

Daten sind keine Infrastruktur, deshalb braucht es auch keinen Betreiber (EPFL).

Ergebnis Akteurgespräche

Vgl. Ergebnis zu Frage 16a. Die Funktion eines zentralen «Kümmerers» zur Integration von Daten, Bereitstellung von Daten und bedarfsgerechten Services sowie entsprechendem Support wurde im Rahmen der Akteurgespräche bestätigt und gefordert. Dies weil die Definition von Standards allein nicht ausreicht.

Tabelle 31: Ergebnis Vernehmlassung: Integration und Bereitstellung von Daten als Aufgabe im Betrieb der NADIM.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, OW, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	SO
Politische Parteien	Piratenpartei, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvtci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, RhB, SNL, SOB, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ	Post, SBB, TL, ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, MOVE, Repower, SchweizMobil, Viasuisse AG	mobilitée, routeRANK
Forschung und Wissenschaft	SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, BG SA, BPUK/KöV, CH++, CSA, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch,	SOSA

	SEV, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	
--	--	--

4.10 Gewerbliche Leistungen – Frage 17

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?

Ergebnis Vernehmlassung

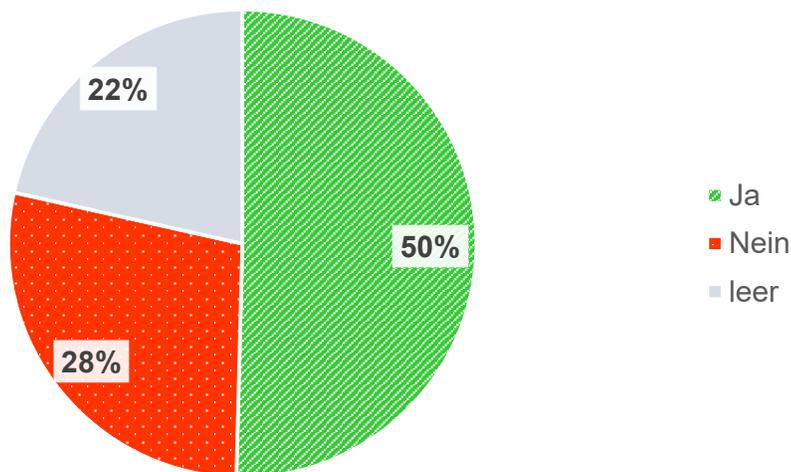


Abbildung 32: Frage 17.

Eine Mehrheit von 61 Antwortenden (Total Ja und Nein 95) (u.a. 20 Kantone, SP, SGB, WEKO) sind damit einverstanden, dass die MDA unter den genannten Bedingungen gewerbliche Leistungen erbringen kann, insbesondere, wenn der Umfang klar definiert ist und die Leistungen ein spezifisches Knowhow der der MDA erfordern. Inwiefern sie damit am Markt gegenüber Privaten auftreten darf, wird unterschiedlich beurteilt.

Die MDA soll sich auf die Unterstützung der Nutzenden beschränken (z.B. JU, Jungfraubahnen, VBZ, SIA). Sie soll auf Bereiche fokussieren, wo ein Mangel an Expertise erkannt worden ist (GR, SG, TG, MyBuxi, SAC).

Es wird gefordert, dass diese Leistungen private Anbieter nicht konkurrenzieren dürfen (ZH) und auch keine Angebote für Endkunden anbieten (WEKO).

Umgekehrt sehen andere, dass die Betreiberin die Möglichkeit für fachliche Beratungsdienstleistungen erhalten soll, auch wenn damit Private konkurrenziert werden (z.B. tpl, RhB, VCS; Pusch, Algorithm Watch, swisscleantech).

Eine Minderheit von 34 Antwortenden (Total Ja und Nein 95) (u.a. 5 Kantone, SAB, economie-suisse, Die Arbeitgeber) sind gegen gewerbliche Leistungen durch die MDA, weil der Fokus

auf den Kernaufgaben liegen, keine Konkurrenzierung von Privaten oder eine Beeinträchtigung der Unabhängigkeit entstehen und der Wettbewerb nicht unangemessen beeinflusst werden soll.

Obwohl keine Konkurrenzierung angestrebt wird, besteht ein Risiko, dass Leistungen der MDA den Wettbewerb beeinträchtigen könnten (die Arbeitgeber, economiesuisse, VFAS). Auf Dauer wird dies zu Konkurrenz mit den Privaten führen (AI, Viasuisse AG). Die MDA soll ihre marktbeherrschende Stellung nicht ausnützen und nicht gewinnorientiert handeln (Post).

Auf eine Vermischung von hoheitlichen und privatwirtschaftlichen Aufgaben ist zu verzichten (SAB, BG SA).

Die Möglichkeit für Nebeneinkünfte schmälert die Vertrauensbasis (MOVI+, EPFL). Es soll auf die Kernaufgaben fokussiert werden (SZ, vbl). Der administrative Aufwand von gewerblichen Leistungen übersteigt den finanziellen Nutzen (BERNMOBIL).

Die Beratung soll sich auf die technische und fachliche Unterstützung der Nutzenden beschränken (ASP) und kostenlos sein (AG).

Eine kostenlose Unterstützung der Datenlieferanten soll gewährleistet werden (AG).

Ergebnis Akteurgespräche

Wegen einer möglichen Konkurrenzierung von privaten Unternehmen im Markt werden gewerbliche Leistungen durch die MODI grundsätzlich kritisch beurteilt und sind deshalb nicht zweckmässig.

Tabelle 32: Ergebnis Vernehmlassung: Gewerbliche Leistungen durch Betreiberin der NADIM.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	AG, AI, GE, SO, SZ
Politische Parteien	Piratenpartei, SP	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete		SAB
Dachverbände der Wirtschaft	SGB, Travail.Suisse	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	ASP
Transportunternehmen des öV	BVB, FART, FLP, Jungfraubahnen, RhB, SNL, tpl, Urh, VBZ, ZVV	BERNMOBIL, Busost.ch, fer-GE, Post, SBB, SOB, TL, TPG, TRAVYS, vbl

Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC	Swiss
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, MOVE, Repower	mobilidée, routeRANK, Viasuisse AG
Forschung und Wissenschaft	SATW	ARCS, EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, BPUK/KöV, CH++, Greenpeace, Pusch, regi-onrheintal.ch, SEV, Swiss Data Alliance, swisscleantech, VCS, WEKO	Acr, BG SA, CSA, MOVI+, openmobility.ch, SOSA, VFAS

4.11 Ausschlussklausel NADIM - Frage 18

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 (vgl. Art. 17 Gesetz)?

Ergebnis Vernehmlassung

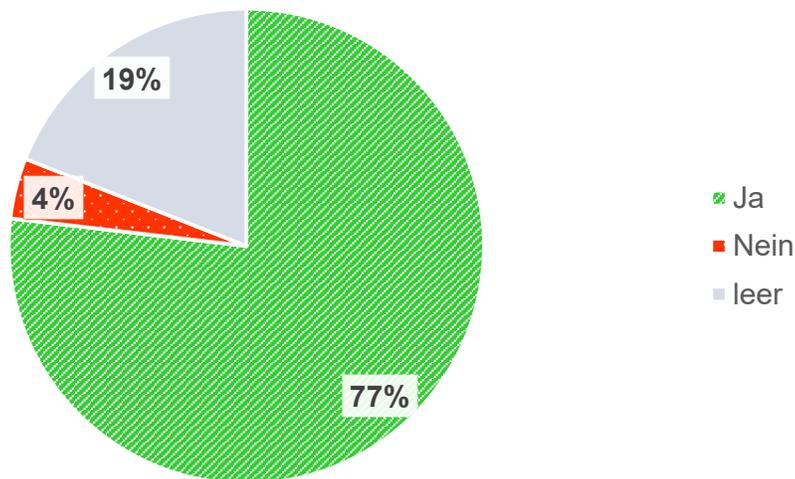


Abbildung 33: Frage 18.

Eine deutliche Mehrheit von 93 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (u.a. alle Kantone, SAB und Städteverband, 5 Wirtschaftsdachverbände) befürworten einen möglichen Ausschluss aus der NADIM, doch es wird insbesondere eine weitere Klärung der Prozesse und Bedingungen gefordert und es soll zwischen Datenliefernden und Nutzerinnen und Nutzern unterschieden werden.

Gründe und Prozess eines Ausschlusses müssen klar definiert (MOVI+, TRAVYS, transfair) und idealerweise in einem Vertrag mit Rechten und Pflichten geklärt werden (GE). Es sollten verschiedene Fälle nach Schweregrad unterschieden und die Reaktionen abgestuft werden (TPG) und geklärt werden unter welchen Voraussetzungen ein erneuter Anschluss möglich wird (FR, ZH, Travail Suisse). Die Bedingungen für einen Ausschluss sind mit den Branchenverbänden gemeinsam zu definieren (Post). Es sollte auch geregelt werden, wie damit umgegangen werden soll, wenn jemand Profit aus den Daten schlägt (Flughafen Zürich).

Die Möglichkeit eines Ausschlusses von Datenlieferanten, die eine Datenlieferpflicht haben wird bezweifelt (LU, OW, TG, UR, BPUK/KöV). Es sollen ausschliesslich nur Datenlieferanten ausgeschlossen werden können (NE). Letztlich soll eine gute Koordination mit den Datenlieferanten gewährleistet, dass ein Mindeststandard der Daten eingehalten wird (VS).

Es soll eine Meldestelle für Datenmissbrauch eingerichtet werden (AG). Der Prozess im Hinblick eines allfälligen Ausschlusses ist mit der SBB-SKI zu koordinieren (vbl).

Aus wettbewerbsrechtlicher Sicht erscheint es zentral, dass die MDA die Pflicht zur Einlieferung von Kerndaten auch durchsetzen kann (WEKO).

Lediglich eine kleine Minderheit von 5 Antwortenden (Total Ja und Nein 98) (SP, sgv, ZVV, local Search, EPFL) lehnt diese Möglichkeit aus ganz unterschiedlichen Gründen ab.

Konzessionierte Transportunternehmungen dürfen keinesfalls ausgeschlossen werden, wenn sie die geforderten Kerndaten nicht im geforderten Umfang bereitstellen können (ZVV).

Ein Ausschluss von Datenlieferanten soll nur möglich sein, wenn die Daten nicht von erheblichem Nutzen für die Allgemeinheit sind (SP).

Ein Ausschluss müsste angefochten werden können (EPFL).

Die Aufgaben sollten von einer privaten und nicht von einer staatlichen Organisation übernommen werden (sgv).

Daten sollten ohne Registrierung für alle zugänglich sein (local Search).

Ergebnis Akteurgespräche

Die Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 33: Ergebnis Vernehmlassung: Ausschlusskompetenz für Betreiberin der NADIM bei Pflichtverletzung/missbräuchlicher Nutzung.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SO, SG, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH	

Politische Parteien	Piratenpartei	SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, Travail.Suisse	sgv
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair, VöV	
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, fer-GE, FLP, Jungfrau-bahnen, Post, RhB, SBB, SNL, SOB, TL, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, vbl, VBZ	ZVV
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, mobilidée, MOVE, Repower, SchweizMobil, Viasuisse AG	local Search
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	ACS, Acr, BG SA, BPUK/KöV, CH++, CSA, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS, WEKO	

4.12 Datenschutz

4.12.1 Frage 19a: Datenschutzbestimmung Personendaten

Sind Sie der Ansicht, dass die in Art. 18 des Gesetzes vorgesehenen Rahmenbedingungen zur Bearbeitung von Personendaten dem Datenschutz genügen (vgl. Art. 18 Gesetz und Ziff. 4.1.8.6.3 erl. Bericht)?

Ergebnis Vernehmlassung

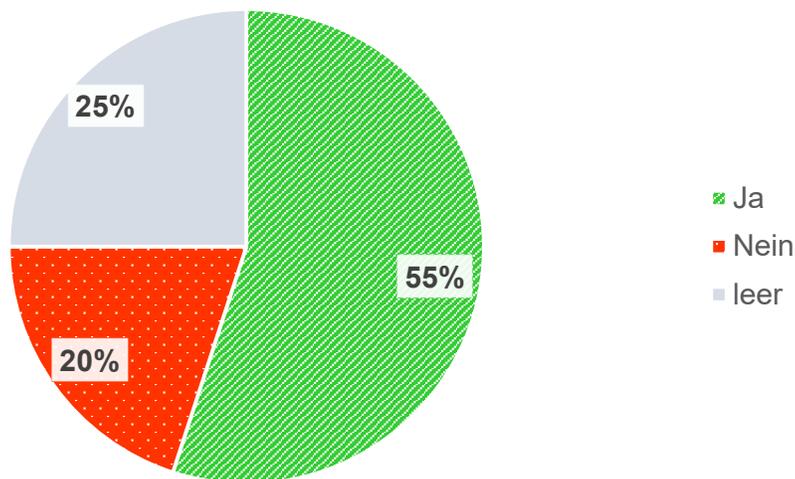


Abbildung 34: Frage 19a.

Eine Mehrheit von 66 Antwortenden (Total Ja und Nein 90) (u.a. 16 Kantone, Städteverband, economiesuisse, Die Arbeitgeber) sind der Ansicht, dass die Bestimmungen zum Schutz der Personendaten genügen, wobei ein hoher Standard einzuhalten und die internationale Kompatibilität zu berücksichtigen sind. Inwiefern der Austausch von Personendaten zu Buchungs- und Bezahlzwecken über die MDA erforderlich ist wird kontrovers beurteilt.

Ein hoher Datenschutzstandard sowie eine begrenzte Bearbeitung von besonders schützenswerten Daten wird begrüsst (GE, BPUK/KöV, Post).

Die Vorgaben müssen mit den gesetzlichen Anforderungen der EU übereinstimmen, damit ein Datenaustausch auch international möglich ist (AI, GL, GR, SG, SH. MyBuxi, SAC, openmobility.ch, routeRANK).

Für die Einhaltung des Datenschutzes ist die Unterstützung von Datenanbietern und -Nutzern essentiell (transfair). Die Umsetzung der Prinzipien der digitalen Selbstbestimmung wird begrüsst (SATW, LU OW, UR, BPUK/KöV. Swiss Data Alliance).

Auf den Austausch von Personendaten zu Buchungs- und Bezahlzwecken ist aufgrund des Aufwandes im Hinblick auf den Datenschutz zu verzichten (BL, NE, ZH, ZVV) oder wenigstens im ersten Schritt sollte dies den Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen überlassen werden (ParkingSwiss). Für mehr Verkehrseffizienz reicht allenfalls ein Fokus auf die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten (CH++).

Es ist weiter zu prüfen, ob der Verweis auf Art 33-42 des neuen DSG allenfalls zu erweitern ist (VS, swisscleantech). Details sind in der Verordnung zu regeln (z.B. VBZ).

Die MDA muss die Einhaltung des rechtlichen Rahmens und der Schutz vor Cyberrisiken gewährleisten (MOVI+, sgv)

Es soll eine Koordination mit dem Eidg. Datenschutzbeauftragten erfolgen (SZ).

Eine Minderheit von 24 Antwortenden (Total Ja und Nein 90) (u.a. 8 Kantone, Die Grünen, SP, AlgorithmWatch) erachtet die Bestimmungen zur Bearbeitung von Personendaten als ungenügend, da nicht ausreichend klar und zu prüfen inwiefern die Bearbeitung von Personendaten durch die MDA notwendig ist. Teilweise wird kritisiert, dass das Recht auf digitale Selbstbestimmung nicht ausreichend sichergestellt ist und das Prinzip des Opt-In, also der ausdrücklichen Zustimmung zu beachten sei.

Der Verweis (Piratenpartei) bzw. die Einschränkung auf Art. 33-42 des neuen DSG ist nicht nachvollziehbar (BE, SP, SEV, EPFL).

Die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten oder auch z.B. der Umgang mit Bewegungsdaten ist präzisiert zu regeln bzw. weiter abzuklären (AI, BS, FR, VS). Der Bundesrat soll keine Kompetenz zur Regelung der Einzelheiten erhalten (TG).

Das Thema ist insgesamt zu vertiefen und die Verantwortlichkeit für den Datenschutz kann nicht nur bei den Datenlieferanten sein (Viasuisse AG).

Die MDA kann sich bezüglich DSG nicht mit einem Haftungsausschluss selbst entlasten (VöV).

Es ist unklar, ob Personendaten zu den Kerndaten gehören und unter welchen Umständen diese bearbeitet werden dürfen (ZG).

Personendaten sollten konsequent nicht weitergegeben werden - nach dem Prinzip Opt-In (VCS, Greenpeace). Gesundheitsdaten sind auszunehmen (AG). Datensicherheit und Anonymität sind wichtige Voraussetzungen für die Akzeptanz des Vorhabens (CSA, SSR).

Ergebnis Akteurgespräche

Diese Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 34: Ergebnis Vernehmlassung: Datenschutzregelung genügt.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AI, BL, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SG, SH, SZ, TI, UR, VS, ZH	AG, AR, BE, BS, FR, TG, VD, ZG
Politische Parteien		Die Grünen, Piratenpartei, SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SSV/UVS	

Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, sgv	SGB
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, SIA, transfair	VöV
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, FART, fer-GE, FLP, RhB, SNL, SOB, TPG, tpl, TRAVYS, Urh, ZVV	SBB, TL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, My-Buxi, SAC, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, Repower, routeRANK, SchweizMobil	Viasuisse AG
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, ACS, BPUK/KöV, BG SA, CH++, MOVI+, openmobility.ch, regionrheintal.ch, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, VFAS	Algorithm Watch, CSA, Greenpeace, Pusch, SEV, TCS, VCS

4.12.2 Frage 19b: Schutz von Personendaten Aufgabe der Datenliefernden

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?

Ergebnis Vernehmlassung

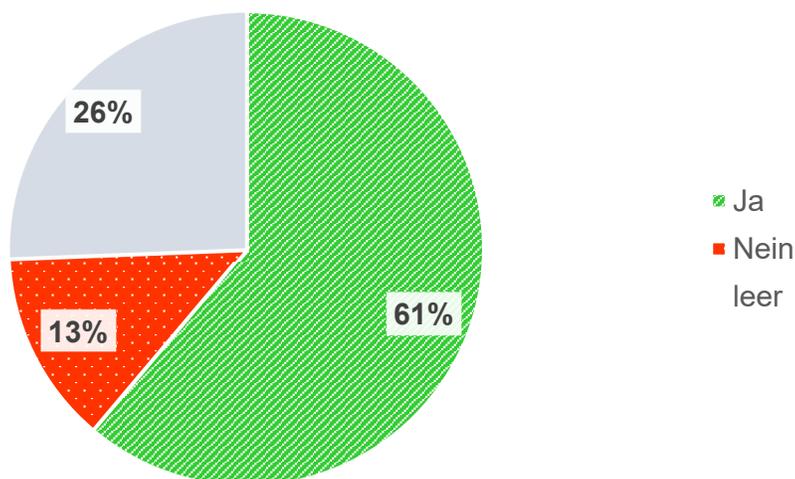


Abbildung 35: Frage 19b.

Eine Mehrheit von 74 Antwortenden (Total Ja und Nein 90) (u.a. 20 Kantone, 5 Wirtschaftsdachverbände, 7 Branchenorganisationen) erachtet den Schutz der Endkundendaten in erster Linie als Aufgabe der Datenliefernden, z.B. durch Anonymisierung. Teilweise wird gefordert, dass die MDA dabei unterstützt z.B. durch allgemeine Geschäftsbedingungen, Kontrollen oder eine Anonymisierung z.B. bei Nutzungsdaten bzw. kombinierten Daten.

Die Datenlieferanten, welche die Datenhoheit ausüben, sollen dem Datenschutz unterliegen (die Arbeitgeber, Economiesuisse, VFAS).

Der Schutz der Personendaten obliegt grundsätzlich den Datenlieferanten (z.B. FR, sgv, Flughafen Zürich), gegebenenfalls hat aber auch die MDA für eine Anonymisierung zu sorgen (JU, ZH) z.B. für Nutzungsdaten (MOVI+, TRAVYS).

Ob eine Anonymisierung für personalisierte Angebote immer möglich sein dürfte, wird teilweise bezweifelt (SG, SH, openmobility.ch, SATW, Swiss Data Alliance).

Die Datenlieferanten sollen aber keine Verantwortung tragen für Datenschutzverletzungen durch die Kombination mit Daten von Dritten (CHACOMO).

Die Datenlieferanten sollen beispielsweise Datenschutzvereinbarungen unterzeichnen (BS). Es braucht Kontrollen mit Stichproben (FART). Der Bund soll auch hier Teile der Verantwortung übernehmen (BE, NE, Post, Viasuisse AG, AMAG) und beispielsweise europakompatible allgemeine Geschäftsbedingungen inkl. Datenschutz vorgeben (TPG).

Es ist gesetzlich klar zu regeln, wer für welche Datenbearbeitung verantwortlich ist (ZG).

Eine Minderheit von 16 Antwortenden (Total Ja und Nein 90) (u.a. je 5 Kantone, SP) teilen diese Ansicht nicht. Sie sind der Ansicht, dass eine geteilte Verantwortung für die Gewährleistung des Datenschutzes besteht und klarere Regelungen erforderlich sind.

Ein sinnvoller Datenaustausch kann nicht bei allen Prozessen z.B. im Ticketing über anonymisierte Daten erfolgen (SH, Jungfraubahnen, Repower).

Die Verantwortung für die Gewährleistung des Datenschutzes bei Personendaten und allenfalls für die Anonymisierung liege sowohl bei der MDA als auch bei den Datenlieferanten (SO, TG, SP, EPFL) und ist weiter zu präzisieren (GR, VD).

Die MDA soll dazu die nötigen Richtlinien und Vorgaben ausarbeiten (SZ, RhB).

Andere sehen für die Anonymisierung die MDA als zentrale Stelle in der Pflicht (SNL, SIA).

Ergebnis Akteurgespräche

Diese Frage wurde nicht thematisiert.

Tabelle 35: Ergebnis Vernehmlassung: Datenliefernde haben Schutz der eingelieferten Personendaten sicherzustellen.

Kategorie	Ja	Nein
Kantone	AG, AI, AR, BL, BE, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NE, OW, SG, SH, TI, UR, VS, ZG, ZH	GR, SO, SZ, TG, VD
Politische Parteien		Piratenpartei, SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	SAB, SSV/UVS	
Dachverbände der Wirtschaft	cvci, economiesuisse, Die Arbeitgeber, SGB, sgv	
Gesamtschweizerische Branchenorganisationen	ASP, CHACOMO, FRS, LITRA, ParkingSwiss, transfair, VöV	SIA
Transportunternehmen des öV	BERNMOBIL, Busost.ch, BVB, FART, FLP, Post, SOB, Urh, TPG, TRAVYS, VBL, vbz, ZVV	Jungfraubahnen, SBB, RhB, SNL, TPL
Private Mobilitätsanbieter	Flughafen Zürich, Mobility, Swiss	
Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps)	AMAG, local Search, mobilidée, MOVE, SchweizMobil, Viasui	Repower
Forschung und Wissenschaft	ARCS, SATW	EPFL
Interessenvertretung und Weitere	Acr, ACS, BPUK/KöV, BG SA, Greenpeace, MOVI+, openmobility.ch, Pro Velo, Pusch, regionrheintal.ch, SEV, SOSA, swisscleantech, Swiss Data Alliance, TCS, VCS, VFAS	CSA

4.13 Frage 24: Weitere Themen / Bemerkungen

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Ergebnis Vernehmlassung

Die Antworten auf diese Frage sind insgesamt sehr dispers.

Nachfolgend eine nicht abschliessende thematische Auswahl - fokussiert auf einzelne Aspekte/Themenbereiche:

Rahmen und Fokus der Vorlage

- 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 (ACS).
- 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 (AG)
- Es ist zwingend, dass die Ziele der MODI Bezug zum Programmteil des Sachplans Verkehr, Mobilität und Raum 2050, nehmen (LITRA)
- 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 (ZVV).
- Die Anstalt sollte Service Public-orientiert – im Interesse von Gesellschaft und Umwelt – und nicht betriebswirtschaftlich orientiert sein (SP).

Akteure – Beteiligung bzw. Miteinbezug

- Für die Akzeptanz der MDA wird die Mitwirkungsmöglichkeit insbesondere der innovativen Akteure als sehr wichtig eingeschätzt. (z.B. myBuxi)
- Es handelt sich um eine zentrale Infrastruktur, die letztendlich so gestaltet werden soll, dass sie den Interessen der Bevölkerung dient. Die Zivilgesellschaft soll in der Erarbeitung mitwirken. (AlgorithmWatch).
- Der Besetzung des Verwaltungsrats kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu und eine Vertretung wird ausdrücklich gewünscht (GE).
- Wir freuen uns über die ganzheitliche Verkehrsvision auf Bundesebene (ÖV, MIV und Güterverkehr) und wären daran interessiert, bei der Einführung oder Entwicklung als Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs mitzuwirken. (FART)

Architektur

- Es soll eine unabhängige Architektur-Review der Übergangslösung NADIM durchgeführt werden, die zurzeit im Rahmen der Systemführungsaufgabe Kundeninformation (SBB/SKI) erarbeitet wird. (die Arbeitgeber, economiesuisse).
- Für interoperable Daten zu Ladestationen soll eine kostengünstige Alternative zu den aktuellen ausländischen Lösungen aufgebaut werden (Repower).

Daten – Begrifflichkeiten

- Eine vollständige Liste der Datenarten der MODI fehlt und ist nachzuliefern (FR).
- Es gibt noch Klärungsbedarf hinsichtlich der Datenlieferungs-Prozesse (Mobility).

- Es wird vorgeschlagen für Artikel 2 Buchstabe b MODIG eine Aufteilung in «Nutzende» und «Liefernde» vorzunehmen (BE).
- Mobilitätsangebote: Der Begriff ist zu schärfen und es sind u.a. Skigebiete mit Transportanlagen zu berücksichtigen (Jungfraubahnen).
- 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 (BS).
- Es sollen auch Daten aus der Vertikalverteilung innerhalb von Gebäuden und Infrastrukturen zugänglich gemacht werden könnten (SIA).

Datenräume

- Die Gestaltung von Rahmenbedingungen für Datenräume und für die algorithmische Datenbearbeitung müssen ganzheitlich angegangen werden (AlgorithmWatch).

Endnutzer

- Es fehlt ein Mitspracherecht der Endnutzer (Piratenpartei).
- 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. (Pro Bahn)

Innovation

- Um ihre Attraktivität zu beweisen, muss die MODI in der Schweiz umfassender, zuverlässiger, aktueller oder praktischer sein als Google etc. (ParkingSwiss)

Integration weiterer Bereiche ins MODIG

- Im Gesetz und Bericht soll die Anbindung der 3. Dimension (Luft/Aviation/Drohnen/Flughäfen) als systemrelevante, schweizerische Infrastruktur integriert werden (z.B. Acr, ARCS, LITRA).
- Die Luftfahrt ist als äquivalenter Teil in das Gesamtsystem Mobilitätsdateninfrastruktur zu integrieren (Flughafen Zürich).
- Es ist sicherzustellen, dass die Mobilitätsdateninfrastruktur so konzipiert wird, dass in Zukunft der Güterverkehr einbezogen werden kann bzw. die Bedürfnisse der Logistik als Schnittstelle erkannt werden. (z.B. TI, LITRA, WEKO)

International

- Die MODI ermöglicht, eine ladeNetzübergreifende Interoperabilität für Endnutzer kostengünstig und effizient zur Verfügung zu stellen, innerhalb der CH und gegenüber ausländischen Playern (Repower).

MODI – Chancen, Herausforderungen

- 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. (CSA/SSR)

- Ziel der Entwicklung soll 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 und Nutzen insbesondere für die Randregionen stiften (SAC, die Mitte).
- Le Conseil fédéral est invité à préciser dans son message quel serait l'impact de ce projet sur les activités des grandes entreprises technologiques. Celles-ci seront très intéressées par ces données et pourraient y avoir accès si elles devaient être directement actives dans le domaine de la mobilité. (SSV/UVS)

MODI – Leistungen und Ziele

- Die finanziellen Auswirkungen von MODI und MODIG für Kantone und Städte sind insgesamt zu analysieren und darzulegen (z.B. BPUK/KöV, SGV)
- Es wird insgesamt eine mangelnde Zielorientierung festgestellt. (BVB).
- Massnahmen zur effizienten Infrastrukturnutzung in einem demokratischen Staat wie der Schweiz haben dort ihre Grenzen, wo der Staat beginnt, 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 (SVP).
- MODI soll Leistungen anbieten, die im Vergleich zu den internationalen Akteuren einen unbestreitbaren Wert haben. Konkurrenten wie Google oder andere Kartographie-Anbieter bieten bereits fortschrittliche Dienstleistungen rund um die Mobilität an, mit dem Vorteil, dass sie dies in sehr grossem Massstab und mit riesigen Mitteln tun. Die MODI soll in der Schweiz umfassender, zuverlässiger, aktueller oder praktischer sein als diese Akteure. Die grossen Plattformen könnten aufgefordert werden, einen Beitrag zu leisten und sich schliesslich für ihre Dienste auf die MODI-Daten zu verlassen. (Parking Swiss)
- Die politischen Zielsetzungen der Umsetzung der MODI ist 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 und die MODI soll auch einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten (Travail.Suisse).
- Die Zielsetzung «Stärkung des öV» ist konsequent zu verfolgen (z.B. SEV).
- Die Nutzung des Langsamverkehr soll einfacher werden (SAC) und insbesondere die Infrastruktur des Fahrradverkehrs ist zu integrieren (Pro Velo).
- Es ist zu prüfen, die umfassenden Ziele, welche man mit der Vorlage erreichen möchte, zu priorisieren und sich auf die wichtigsten / dringendsten Punkte zu beschränken, im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes. (RhB).
- Es darf nicht ein Ziel von MODIG sein, die Mobilität insgesamt einfacher zu machen und damit Mehrverkehr zu erschaffen. Stattdessen soll MODIG einen Beitrag dazu leisten, dass nachhaltige Mobilitätsformen gestärkt werden. (Greenpeace, die Grünen)

- Es sollte sichergestellt sein, dass nicht einzelne (staatliche) Verkehrsträger, z.B. der Schienenverkehr, auf Kosten der anderen Teile des Gesamtverkehrssystems ausgebaut oder privilegiert werden (SWISS).

Recht auf digitale Selbstbestimmung

- Der Datenschutz ist zu gewährleisten und ebenso die Prinzipien der digitalen Selbstbestimmung (z.B. Digitale Gesellschaft), daher Datenaustausch über die NADIM nur bei ausdrücklicher Zustimmung der Betroffenen Opt-In (Greenpeace)

Rolle des Staates bzw. Bundesrats

- Es bestehe dringender Handlungsbedarf für eine verlässliche nationale Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich (Die Mitte, SP).
- Es braucht einfache, klare, demokratisch legitimierte Regeln zu Datentaxonomie, Datenstandards, Datenportabilität 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. (EPFL)

Systemführerschaft Kundeninformation

Die Systemführerschaft Kundeninformation muss Aufgabe der öV-Branche bleiben (SBB, ZVV).

Umwelt

- Die CO₂-Ausstossdaten für die verschiedenen Verkehrsträger sollen über die NADIM bereitgestellt werden (Greenpeace).

Wettbewerb

- Innovation und Wettbewerb sollen gefördert werden. (WEKO)

Anhang 1: Tabellenverzeichnis zu Ergebnissen Fragen Vernehmlassung

Tabelle 1:	Ergebnis Vernehmlassung grundsätzliche Stossrichtung eines verkehrsträgerübergreifenden MODIG.	28
Tabelle 2:	Ergebnis Vernehmlassung: Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur. .	31
Tabelle 3:	Ergebnis Vernehmlassung: Mobilitätsdateninfrastruktur als Unterstützung der öffentlichen Hand.	33
Tabelle 4:	Ergebnis Vernehmlassung: Zentrale Rolle des Bundes bei Verfügbarkeit und Vernetzung von Mobilitätsdaten.	35
Tabelle 5:	Ergebnis Vernehmlassung: MODI als staatliche Basis-Mobilitätsdateninfrastruktur im Mobilitätsbereich als Beitrag zu effizienterem Mobilitätssystem.	38
Tabelle 6:	Ergebnis Vernehmlassung: Bundesrat kann MODI bei Bedarf mit weiteren Bestandteilen ergänzen.	40
Tabelle 7:	Ergebnis Vernehmlassung: Langfristige Finanzierung der MODI über Nutzerbeiträge.	43
Tabelle 8:	Ergebnis Vernehmlassung: Vernetzung der Akteure über die NADIM als Beitrag zu effizientem Mobilitätssystem.	45
Tabelle 9:	Ergebnis Vernehmlassung: Falls Teilnahme an NADIM, besteht die Pflicht zur Einlieferung eines minimalen Datenbestands (Kerndaten).	48
Tabelle 10:	Ergebnis Vernehmlassung: Festlegung des konkreten Kerndatensets durch BR und Betreiberin (MDA).	50
Tabelle 11:	Ergebnis Vernehmlassung: Kerndaten sollen grundsätzlich als Open Data zugänglich sein.	52
Tabelle 12:	Ergebnis Vernehmlassung: Sofern zusätzlicher Aufwand: Als Entgelt für Bezug von Daten eine Rücklieferung vorschreiben.	55
Tabelle 13:	Ergebnis Vernehmlassung: Bundesbeitrag zur Anbindung Privater an NADIM während zwei Jahren.	57
Tabelle 14:	Ergebnis Vernehmlassung: Beitrag von 40% à-Fonds-perdu-Beiträgen für Private gerechtfertigt für techn. Anschluss an NADIM.	59
Tabelle 15:	Ergebnis Vernehmlassung: Anreize zur Teilnahme an NADIM genügen.	61
Tabelle 16:	Ergebnis Vernehmlassung: Verkehrsnetz CH mit Vernetzung von Geodaten als Beitrag zu effizientem Mobilitätssystem.	63
Tabelle 17:	Ergebnis Vernehmlassung: Verkehrsnetz CH auch mit privaten Verkehrsnetzdaten.	66
Tabelle 18:	Ergebnis Vernehmlassung: swisstopo als Betreiberin von Verkehrsnetz CH.	68
Tabelle 19:	Ergebnis Vernehmlassung: Zentrale Koordination/dezentrale Datenhoheit richtiger Ansatz bei Verkehrsnetz CH.	70
Tabelle 20:	Ergebnis Vernehmlassung: Anreize zur Teilnahme an Verkehrsnetz CH genügen.	72
Tabelle 21:	Ergebnis Vernehmlassung: Einverständnis mit Grundsätzen zum Betrieb der MODI.	74
Tabelle 22:	Ergebnis Vernehmlassung: Freiwilligkeit (keine neuen Datenlieferpflichten).	77
Tabelle 23:	Ergebnis Vernehmlassung: Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden).	79
Tabelle 24:	Ergebnis Vernehmlassung: Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter.	81
Tabelle 25:	Ergebnis Vernehmlassung: Einlieferungspflicht für die Private.	83
Tabelle 26:	Ergebnis Vernehmlassung: Datenquelle ist auszuweisen.	85
Tabelle 27:	Ergebnis Vernehmlassung: Zweckmässigkeit der Gründung einer neuen Bundesanstalt im Bereich Mobilitätsdaten.	88
Tabelle 28:	Ergebnis Vernehmlassung: Andere Organisationsform anstelle Bundesanstalt.	90
Tabelle 29:	Ergebnis Vernehmlassung. Zweckmässigkeit der Aufgaben gemäss Art. 13 Abs. 2 Bst. a - e des Gesetzes.	92

Tabelle 30: Ergebnis Vernehmlassung: Standardisierung als Aufgabe im Betrieb NADIM.	94
Tabelle 31: Ergebnis Vernehmlassung: Integration und Bereitstellung von Daten als Aufgabe im Betrieb der NADIM.	97
Tabelle 32: Ergebnis Vernehmlassung: Gewerbliche Leistungen durch Betreiberin der NADIM. .	99
Tabelle 33: Ergebnis Vernehmlassung: Ausschlusskompetenz für Betreiberin der NADIM bei Pflichtverletzung/missbräuchlicher Nutzung.	101
Tabelle 34: Ergebnis Vernehmlassung: Datenschutzregelung genügt.	104
Tabelle 35: Ergebnis Vernehmlassung: Datenliefernde haben Schutz der eingelieferten Personendaten sicherzustellen.	107

Anhang 2: Abbildungsverzeichnis zu Ergebnissen Fragen Vernehmlassung

Abbildung 1: Frage 1.	27
Abbildung 2: Frage 2.	30
Abbildung 3: Frage 3.	32
Abbildung 4: Frage 4.	34
Abbildung 5: Frage 5.	36
Abbildung 6: Frage 6.	39
Abbildung 7: Frage 7.	41
Abbildung 8: Frage 8.	44
Abbildung 9: Frage 9a.	46
Abbildung 10: Frage 9b.	49
Abbildung 11: Frage 9c.	51
Abbildung 12: Frage 9c.	54
Abbildung 13: Frage 10a.	56
Abbildung 14: Frage 10b.	58
Abbildung 15: Ergänzende Frage 20.	60
Abbildung 16: Frage 11.	62
Abbildung 17: Frage 12.	65
Abbildung 18: Frage 13.	67
Abbildung 19: Ergänzende Frage 21.	69
Abbildung 20: Ergänzende Frage 22.	71
Abbildung 21: Frage 14a.	73
Abbildung 22: Frage 14b.	76
Abbildung 23: Frage 14c-1.	78
Abbildung 24: Frage 14c-2.	80
Abbildung 25: Frage 14c-3.	82
Abbildung 26: Ergänzende Frage 23.	84
Abbildung 27: Frage 15a.	86
Abbildung 28: Frage 15b.	89
Abbildung 29: Frage 16a.	91
Abbildung 30: Frage 16b.	93
Abbildung 31: Frage 16c.	96
Abbildung 32: Frage 17.	98
Abbildung 33: Frage 18.	100
Abbildung 34: Frage 19a.	103
Abbildung 35: Frage 19b.	105

Anhang 3: Fragenkatalog Vernehmlassung

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)?

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)?

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)?

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?

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?

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?

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?

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?

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

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?

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?

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?

Anforderungen an die MODI

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

- a. Sind sie mit den generellen Anforderungen bzw. den Grundsätzen (Offenheit, Freiwilligkeit, Gleichbehandlung, keine Gewinnerorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz, Flexibilität) zum Betrieb der MODI einverstanden?
- 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)?
- 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)?
 - i. Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden)?
 - ii. Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?
 - iii. Einlieferungspflicht für private 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?
- 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)?

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?
- 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?
- 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?

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?

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?

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

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?

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?

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?

23. Bezug der Mobilitätsdaten über die Mobilitätsdateninfrastruktur

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

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Anhang 4: Detaillierte Haltung der Akteure im Rahmen der Vernehmlassung und der Stellungnahmen nach den Akteurgesprächen

Nachfolgend folgt zu jeder Frage jeweils:

- Eine nicht abschliessende Auswahl relevanter Auszüge aus den Stellungnahmen. Um Redundanzen zu minimieren, sind einige Stellungnahmen sinngemäss zusammengezogen worden.
- Kommentare von leer eingereichten Antworten sind nicht ausgewiesen.

Ergebnis Vernehmlassung: Ausgewählte Zitate der Akteure zu den einzelnen Fragen

Frage 1: Grundsätzliche Stossrichtung

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?

Kantone: Ja

BPUK/KöV, LU, OW, UR: Wir sind mit der Stossrichtung einverstanden, haben aber einige grundsätzliche Bedenken zur Vorlage, die Sie bitte dem beiliegenden Schreiben der BPUK/KöV entnehmen. Aus dem Begleitschreiben: 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 begrünnen 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.

AR: 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.

BE: 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 Gesetzesesebene 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.

BS: 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.

GE : 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.

GR: 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.

JU : 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 valeurs. 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.

NE : 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 :

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.

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.

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

SG: 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. Aus dem Begleitschreiben: 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.

SZ: 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.

TG: 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.

ZH: 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.

ZG: 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.

Kantone: Nein

BL: 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.

Politische Parteien: Ja

SP: Aus dem Begleitschreiben: • 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.

FDP: 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. 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.

Die Mitte: Vor dem Hintergrund der rasch fortschreitenden Digitalisierung und dem anhaltenden Verkehrswachstum 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.

Politische Parteien: Nein

SVP: Die SVP Schweiz lehnt den Entwurf des neuen Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur, womit eine neue 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 – staatlicher Aktivismus ist somit fehl am Platz.

Dachverbände Gemeinden, Städte und Berggebiete: Ja

ACS, SGV : Aus dem Begleitbrief: 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).

SAB: 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.

SSVUVS : 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.

Dachverbände der Wirtschaft: Ja

Die Arbeitgeber: Verweist auf die Haltung von economiesuisse.

economiesuisse: 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 (OGD). 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 (aus dem Begleitbrief):

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.

SGB: 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 (aus dem Begleitbrief).

Dachverbände der Wirtschaft: Nein

SGV: 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.

öV-Branche: Ja

ASP: 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 (aus dem Begleitbrief).

Die Post: 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.

LITRA: 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 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 (aus dem Begleitbrief).

SBB: 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 (aus dem Begleitbrief)..

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.

VöV: Aus dem Begleitschreiben: 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.

Strassenverkehr: Ja

TCS: 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.

Aus dem Begleitbrief – 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 im Bezug auf die vorgesehene Umsetzung.

Strassenverkehr: Nein

FRS : 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.

Sharing: Ja

Mobility: Aus dem Begleitbrief: 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.

Luftverkehrsbranche: Ja

AEROSUISSE: 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.

Flughafen Zürich: Aus dem Begleitbrief: 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.

Swiss: 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. ... 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.

Akteure im digitalen Bereich: Ja

ParlDigi: Die vorliegende Vernehmlassungsantwort greift die Punkte auf, welche die parlamentarische Gruppe Digitale Nachhaltigkeit (ParlDigi) als besonders begrüssenswert erachtet und thematisiert diejenigen Passagen, die im Sinne der digitalen Nachhaltigkeit noch verbessert werden sollten (aus dem Begleitbrief).

CH++: 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 den physischen auch digitalen 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.
2. Bundesanstalt als Treiber für den Wandel positionieren.
3. Dezentrales Zielbild. u.a. im Hinblick auf ein vielfältiges und dynamisches digitales Ökosystem.

digitalswitzerland: 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".

opendata.ch: 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.

Swiss Data Alliance / SATW: Aus den Bemerkungen zu Frage 24 - Wir wünschen Ihnen mit der Vorlage viel Erfolg und hoffen auf eine zeitnahe Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen.

Akteure aus dem Bereich Umwelt: Ja

Greenpeace, VCS: Aus den Begleitbriefen - 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.

Frage 2: Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Die Bedeutung der Mobilitätsdaten für den Verkehr und die Mobilität ist gross.»

AMAG, BL, BS, CSA/SSR, GE, openmobility.ch, SG, sgv, Swiss Data Alliance, TCS, TRAVYS, vbl, ZG: Mobilitätsdaten können einen grossen Beitrag zu einer funktionierenden Mobilität leisten.

MyBuxi: «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.

routeRANK: 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.

SATW, Swiss Data Alliance: 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.

WEKO: 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. Dementsprechend beschäftigen sich Wettbewerbsbehörden in kartellrechtlichen Verfahren immer häufiger auch mit Fragestellungen, die den Datenzugang betreffen.

ZH: 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.

Ja – Die Definition der «Infrastruktur» sollte, z.T. erweitert oder genauer geklärt werden.

ACS, cvci, economiesuisse, fer-GE, Flughafen Zürich, Die Arbeitgeber, Swiss: Wenn ein Überblick gegeben werden soll, muss auch Flugverkehr Teil davon sein.

ACS, CSA/SSR, economiesuisse, JU, Die Arbeitgeber, TRAVYS, VFAS: Klare Definition von Mobilitätsdaten als Infrastruktur ist nötig.

BPUK/KöV, CH++, economiesuisse, Die Arbeitgeber: Datenschutz muss grossgeschrieben werden

Economiesuisse, Die Arbeitgeber: Ähnlich wie Schiene oder Strasse haben gewisse Daten und Dienste in der Mobilität den Charakter einer Infrastruktur, das heisst sie sind ein volkswirtschaftlich bedeutendes, grundlegendes Gut, 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.

GR, SG, SH, TG: Internationale Vernetzung ist sicherzustellen. Schnittstellen mit dem Ausland müssen definiert werden (d.h. Mobilitätsdaten sollen in grenzüberschreitenden Räumen verfügbar sein).

JU : 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.

PRO VELO: 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.

Ja – «Unter der Voraussetzung einer klar festgelegten, angemessenen An- und Verwendung.»

ASP: Wichtig ist primär eine einfache, zielführende Verwendbarkeit.

FRS: Wichtig, dass nichtdiskriminierender Zugang.

MOVI+ : 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.

Swiss Data Alliance, Travail.Suisse: Wichtig, Überschneidungen zu vermeiden – Grosses Diskussionspotential zwischen den unterschiedlichen Akteuren.

vbl: 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.

VöV: Die NADIM darf nicht mit zusätzlichen Diensten und Funktionen, insbesondere mit Vertriebsfunktionalitäten ergänzt werden.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Mobilitätsdaten sind wichtig, werden jedoch in Ihrer Bedeutung überschätzt. Der Begriff einer dritten Infrastruktur ist übertrieben.»

FR : 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.

busost.ch, EPFL, NE, VS: Die Verknüpfung von Mobilitätsdaten und physischer Mobilitätsinfrastruktur ist zu stark. Die Bezeichnung «dritte Infrastruktur» ist übertrieben.

ZVV: 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.

Frage 3: Mobilitätsdaten sind bedeutend für die öffentliche Hand

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

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Mobilitätsdaten leisten einen wichtigen Beitrag für ein effizientes Verkehrssystem.»

BS, SAB: Einfachere Verfügbarkeit auch kantonsübergreifend, wenn schweizweit zentrale Datenlage. MaaS-6

CSA, SSR : 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.

CH++, SAB, ZH: 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.

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

Flughafen Zürich, JU, SG, Post, UFS SG, ZH: Vereinfacht Planung von Angeboten.

FR: Es ist insbesondere wichtig, dass die Daten über die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und die Daten zur Analyse der Verkehrsströme auf der Straße in die Liste aufgenommen werden.

SATW, Swiss Data Alliance: Eine solche Infrastruktur ist unabdingbar für die effiziente Nutzung des bestehenden Mobilitätssystems.

SchweizMobil: Aus Sicht des Langsamverkehr ist eine Zusammenarbeit über alle drei Stufen (Bund, Kanton, Gemeinde) notwendig, damit mit den Daten ein Mehrwert generiert werden kann.

VD : 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 ou-verture 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.

WEKO: 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.

Ja – «Wichtig ist die gesamtschweizerische sowie europäische Vernetzung.»

ASP, Post: Gefahr, dass sich nur grosse Gemeinden und Städte mit den Daten beschäftigen: die Bereitstellung der Daten garantiert noch nicht die effiziente Nutzung.

BE, GR, SH, SG: Europäische Vernetzung ist ein wichtiges Element.

Ja – «Aber es gibt noch offene Fragen zu klären bzgl. Abhängigkeiten, Aufwand und Flexibilität der Institution.»

BG SA : 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.

MOVI+, TRAVYS : La question reste ouverte de savoir si l'effort 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Eine Zentralisierung der Mobilitätsdaten bzw. -angebote ist nicht angemessen.»

economiesuisse, fer-GE, Die Arbeitgeber, Swiss, sgV, VFAS: Infrastruktur als Basis, worauf insbesondere die Mobilitätsakteure neuen Mehrwert schaffen können.

FRS : 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.

TL : 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.

vbl: 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.

ZVV: 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.

Frage 4: Zentrale 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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Bund kann neutral und diskriminierungsfrei, homogene und standardisierte Mobilitätsdaten bereitstellen.»

AMAG: Die AMAG ist der Ansicht, dass die Rolle des Bundes im Bereitstellen der Infrastruktur soweit 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.

ASP: 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.

CH++: 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.

CSA/SSR, Die Mitte: 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.

GE : Oui en effet, afin de garantir l'homogénéité des données partagées, cette démarche doit être initiée à l'échelle de la Confédération.

JU : 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 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.

SATW, Swiss Data Alliance: 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 Misstrauen seitens anderer Akteure führen würde.

SZ: 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.

Travail.Suisse: 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 que cette nouvelle infrastructure multimodale doit fonctionner selon le principe du service public.

vbl: Diskriminierungsfreier Zugang und diskriminierungsfreie bundesrechtliche Vorgaben und Gesetze soll zentral und für alle Akteure gleich geregelt werden. Hier besteht Handlungsbedarf -

speziell bei Vorgaben des Behindertengesetzes und Priorisierungen von Verkehren im Strassenraum.

WEKO: 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.

ZH: 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.

Ja – «Regulatorischen Rahmen schaffen und öffentliche Interessen wahrnehmen.»

BG SA : 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.

BPUK/KöV, LU, OW, UR: 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.

RhB: 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.

routeRANK: Der Bund sollte 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.

SchweizMobil: 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.

SG: 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.

TCS: 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.

ZG: 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.

Ja – «Bund als Enabler und Koordinator schafft der Boden für Innovation und Kosteneinsparungen, wenn die Kundenbedürfnisse in Zentrum stehen.»

AMAG: Die AMAG ist der Ansicht, dass die Rolle des Bundes im Bereitstellen der Infrastruktur soweit 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.

BS: 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.

cvci, MyBuxi, SAC: Bei der Umsetzung ist wichtig, dass die Bedürfnisse immer aus Sicht der NutzerInnen der Mobilitätsangebote entwickelt werden und weiter insbesondere neue Akteure (Startups).

economiesuisse, Die Arbeitgeber: 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.

Flughafen Zürich: 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.

LITRA: 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.

Post: 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.

Swiss: 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.

TG: 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.

TRAVYS : 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 contents de siphonner gratuitement les données TP déjà disponibles.

VD : 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.

VFAS: 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.

Ja – «Im Grundsatz soll der Bund eine aktive Rolle einnehmen, aber bei der Umsetzung die Verhältnismässigkeit und das Subsidiaritätsprinzip beachten.»

NE, ZVV: Die operativen Aufgaben des Bundes (bzw. des CDM) sowie der Kantone und Gemeinden müssen geklärt werden, um Doppelspurigkeiten und Ineffizienz zu vermeiden.

FRS : 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.

openmobility.ch: 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.

vbl: 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.

Ja – Weitere Hinweise

MOVI+ : 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.

PRO VELO : 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Der Bund soll zurückhaltend agieren.»

SBB: 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. 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» zu verhindern. Die bloße Existenz eines staatlichen Angebots scheint uns – gerade gegenüber grossen, internationalen Akteuren – kein wirksames Instrument und wird deren Entwicklung nicht verhindern. Vertriebsleistungen für Mobilitätsangebote erachten wir definitiv nicht als Bundesaufgabe. Auch kann diesbezüglich keineswegs angenommen werden, dass es keine sinnvollen Geschäftsmodelle gäbe. Dementsprechend ist die Thematik des Vertriebs zwar ein sehr wichtiges Thema im Mobilitätsbereich, nach unserer Auffassung jedoch zwingend aus der vorliegenden Vorlage und den angestrebten Einrichtungen auszuklammern. Damit wird auch einer zusätzlichen Überfrachtung der Aufgabenstellung ein Stückweit vorgebeugt.

BL: Dies erachten wir 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 nötig wäre, sondern im Sinne einer zentralen Aufgabe, die von Privaten wahrgenommen wird).

Nein – «Mobilitätsdaten sollen nicht zentralisiert werden.»

sgv: 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 müssen auf den Prinzipien der Marktwirtschaft beruhen.

TL : 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.

Frage 5: Bedarf nach einer Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Bund soll nationale Basis-Mobilitätsdateninfrastruktur bereitstellen um die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu fördern und insbesondere internationale Koordination, diskriminierungsfreien Datenaustausch und Datenschutz gewährleisten.»

AR, SG, SH: 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.

BE: Die Einhaltung des gültigen Datenschutzgesetzes zur Wahrung der Personendaten und besonders schützenswerten Personendaten ist hierbei ebenfalls mit hoher Priorität sicherzustellen und Sicherheitsrisiken bestmöglich entgegenzusteuern.

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

BG SA : 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.

BPUK/KöV, UR, LU, OW: 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.

FART: 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.

Post: 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.

RhB: Die Schnittstellen zu den beteiligten Anspruchsgruppen (insb. bei Bereitstellung und Bezug der Daten) soll möglichst einfach, benutzerfreundlich und dennoch sicher (Datenschutz) erfolgen.

SATW, Swiss Data Alliance: 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.

SIA: Es muss sichergestellt werden, dass der Datenaustausch über offene Formate garantiert wird und die Datenpflege kontinuierlich gewährt sowie die Datenherkunft nachvollziehbar ist.

SZ: 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.

TCS: 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).

ZH: Eine neutrale, staatlich bereitgestellte Dateninfrastruktur bietet gute Voraussetzungen für eine breit akzeptierte Nutzung und damit für ein effizientes Verkehrssystem.

Ja – «Bund soll Innovationen und Vernetzung u.a. im Bereich Langsamverkehr, Bedarfsangebote, Flächeneffizienz u.ä. fördern, Luftverkehr einbeziehen aber keinen Strukturerehalt bestehender Mobilitätsangebote betreiben.»

BPUK/KöV UR, LU, OW: 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.

Die Grünen: 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 Mitfahrssysteme 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, nichtstaatlichen kommerziellen Akteuren die Federführung zu überlassen, lehnen die GRÜNEN entschieden ab.

economiesuisse, Die Arbeitgeber: Ja mit Vorbehalten: (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.

GR, MyBuxi: 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 Strukturerehalt von bestehenden Daten-Infrastruktur-Tools ist grundsätzlich zu vermeiden, ausgenommen diese können zweckdienlich in MODI integriert werden.

JU : 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 données. (Übersetzung: MODI soll auch die Innovation fördern, indem sie Folgendes bereitstellt von verlässlichen Daten zu fördern. Es ist auch von entscheidender Bedeutung, die zu beschaffenden Daten nach ihrer Reihenfolge aufzulisten, der Wichtigkeit zu ordnen und gleichzeitig die Flexibilität und Skalierbarkeit des Datenmodells zu gewährleisten.

MOVI+ : 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'Open Data (transport public) avec des données privées. Une incitation financière resterait vraisemblablement nécessaire afin d'encourager l'implémentation d'une telle norme.

Swiss: 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. 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. 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.

SG: 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. Neuen, innovativen Ansätzen 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 Strukturerehalt von öV-Angeboten abzusehen

SH: 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 Strukturerehalt von öV-Angeboten.

TG: 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.

vbl: 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. Zudem können Verkehrssysteme, welche heute zeitweise an ihre Belastungsgrenzen stossen durch neue Pooling- und Sharing-Angebote und neu gelebte Mobilitätsansätze optimiert werden.

VFAS (Ja mit Vorbehalten): 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. Freiwilligkeit ist zentral – Nichtteilnahme darf nicht a priori ein Nachteil sein. Zugang zu Verkehrsnetz CH muss auch ohne Teilnahme an NADIM möglich sein.

Ja – «Bund soll bei der Umsetzung der Dateninfrastruktur, insbesondere für die weitere Definition der Daten die Anspruchsgruppen einbeziehen, die Rollen von öffentlichen und privaten weiter klären, um Doppelspurigkeiten vermeiden und auch keine Endkundenangebote bereitstellen.»

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

ASP: 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.

BPUK/KöV, LU, OW, UR: 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.

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

Flughafen Zürich: 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.

GE : 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.

NE : 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.

SO: Wir sehen die Probleme insbesondere im Verkehrsmanagement (Steuerung/Lenkung) lokal. Bestehende und bewährte Konzepte sind hier nicht ohne Rücksprache zu unterwandern.

vbl: 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.

ZG: 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.

Ja – «Mobilitätsdateninfrastruktur soll offene Formate und open Source-Dienste anbieten und auch Zugang zum Verkauf von Mobilitätsangeboten erleichtern.»

FRS: 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.

SchweizMobil: 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Der Bund soll die Bereitstellung von Mobilitätsdateninfrastruktur den Mobilitätsanbietern überlassen und sich auf die Definition von Standards und Regeln für den Datenaustausch beschränken.»

SBB: 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.

sgv: 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.

ZVV: 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 Mobilitäts-anbietern und -vermittlern festlegen. Definition, Aufbau und Betrieb der Infrastrukturen müssen hingegen soweit wie möglich den Mobilitätsanbietern und -vermittlern überlassen bleiben (Subsidiaritätsprinzip).

Nein – «Es bestehen grundlegende Zweifel.»

Diese Frage ist konfus und hat verschiedene Dimensionen: (1) Es wird der Begriff der «Basisdateninfrastruktur» eingeführt; was ist der Unterschied zur «Dateninfrastruktur»? (2) 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. (3) 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 Elemente wie Servers, Data Storage, Computer, etc., kurzum eine IT-Infrastruktur. Diese sind aber noch keine Infrastruktur vergleichbar mit einem Netz (wie eine Strassen- oder Schieneninfrastruktur).

Frage 6: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Flexibilität

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Die relevanten Akteure sind in den Prozess miteinzubeziehen.»

AMAG, TCS, TPG: Der stetige Dialog mit den Akteuren ist fundamental. Die relevanten Akteure sind zu konsultieren.

AMAG, CHACOMO: Die Ausgestaltung des Übergangsrats bzw. des Soundingboards (bzw. der späteren MDA) ist mit den wesentlichen Branchenvertretern zu bestücken. Die Shared Mobility Branche ist (aufgrund ihrer Bedeutung) bei der Weiterentwicklung eng einzubeziehen. CHACOMO soll die Interessen der Shared Mobility Branche im Übergangsrat der SKI+ und allenfalls im Soundingboard einbringen können.

AR, BPUK/KöV, FR, GE, JU, LU, OW, SG, UR, VD, ZH: Die Kantone haben unterschiedliche Haltungen. Bei wesentlichen Neuerungen wird erwartet, dass die Kantone und Gemeinden zwingend frühzeitig mittels Vernehmlassung und Konsultationen einbezogen werden (wie dies im erläuternden Bericht garantiert wird).

Ja – «Es besteht Klärungsbedarf bzgl. der Definition und dem Ausmass der zusätzlichen Bestandteile.»

FR, LITRA : Il manque toutefois dans le rapport explicatif des exemples d'éléments supplémentaires ».

GE : Le système doit inclure notamment à terme les données issues des constructeurs automobiles (données FCD).

GR: Die Anwendung von Daten soll bei allfälligen Ergänzungen überschaubar bleiben (z.B. nur Sachdaten ergänzen).

LITRA: Vertriebsleistungen für Mobilitätsangebote können aus Sicht der LITRA keine Bundesaufgabe werden.

SATW, Swiss Data Alliance: Wesentliche Aspekte für diese Weiterentwicklung sind die Anbindung weiterer Bereiche wie bspw. dem Tourismus und die Sicherstellung der Interoperabilität zwischen den entsprechenden Datenräumen.

WEKO: 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).

Ja – «Unter gewissen Bedingungen; bspw. Angemessenheit, Wirkungsanalysen oder der Einhaltung der Grundsätze.»

MOVI+ : 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.

MyBuxi, SAC: 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.

Post: Es ist dabei zu beachten, dass die weiteren Dienstleistungen die Grundsätze der MODI, wie beispielsweise die Diskriminierungsfreiheit, einhalten.

WEKO: 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.

Ja – Weitere Hinweise

CH++: Der Auftrag der MDA muss 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Es ist zu früh für die Definition allfälliger Erweiterungen. Dies kann in Zukunft geprüft werden.»

economiesuisse, cvci, Die Arbeitgeber, Swiss, VFAS: Die Ambition ist im Moment hoch genug – man sollte sich darauf konzentrieren und diese Ambition möglichst gut erfüllen. Weitere Anwendungen müssen fallweise betrachtet werden. Die Aufgabenteilung zwischen Staat und Privatwirtschaft muss dabei im Blickfeld bleiben.

NE : 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.

ZG: Wenn noch nicht klar ist, welche Elemente dies sind und ob sie nicht in NADIM oder in das CH-Transportnetz integriert werden können, ist es sinnvoller, MODIG später gezielt auf diese Elemente auszuweiten.

Nein – «Private Organisationen können die Flexibilität bieten.»

sgv: Um die angestrebten Ziele zu erreichen, ist eine Weiterentwicklung der MODI zwar notwendig. Allerdings muss auch diese Aufgabe durch eine private Organisation übernommen werden.

Nein – «Definitionen sind noch zu klären.»

ASP: 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.

TG: 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.

Nein – «Betroffene Akteure müssen einbezogen werden.»

FRS : 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.

NE : D'autres extensions de la MODI doivent donc impérativement être décidées dans le cadre du processus politique.

SO: Nicht ohne Vernehmlassung der Kantone.

vbl: 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.

ZH: 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 Datenbezügern entstehen (z. B. bei Kantonen und Gemeinden).

Frage 7: Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) – Finanzierung

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

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Verlängerung der Bundesfinanzierung zu prüfen.»

AMAG: 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).

BE: 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.

BPUK/KöV, LU, OW, SG, UR: 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.

SATW, Swiss Data Alliance: 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.

Ja – «Gemischtes System anstelle Vollfinanzierung.»

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

TI: Il principio di una partecipazione al finanziamento della MODI è condiviso mentre riteniamo problematico un suo finanziamento completo. Attualmente risulta difficile quantificare quali potrebbero essere gli emolumenti per l'utilizzo della piattaforma. Il loro ammontare dovrà tenere conto anche del mercato per l'accesso ai dati attraverso canali alternativi alla MODI, in modo che l'utilizzo della piattaforma rimanga concorrenziale.

Ja – «Mutmassliche Auswirkungen des Wechsels nach 10 Jahren sind zu evaluieren.»

FR : 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.

VBZ: Die Gebührenfreiheit während 10 Jahren wird begrüsst. Die spätere Finanzierung hängt auch von der Organisationsform der MDA (siehe Antwort 15) ab und ist daher im Zusammenhang mit dem Entscheid über diese zu klären

VöV: 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).

Ja – «Entwicklungs- und Betriebskosten der MODI sind zu überprüfen bzw. zu senken.»

AI, BVB: Die veranschlagten Kosten sind aber deutlich zu hoch und zu reduzieren, damit das Angebot auch tatsächlich genutzt wird.

BPUK/KöV, UR, LU, OW: 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.

FRS : 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.

GL: 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.

JU : 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

SG: 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.

SH, TG: 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.

openmobility.ch: 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.

SSV/UVS: 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.

VöV: 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. 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.

ZH: 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.

Ja – «Zu unterscheiden zwischen öffentlichen Unternehmen und kommerziellen Nutzern.»

AG: 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.

BERNMOBIL: 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.

Greenpeace, VCS: 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.

Post: 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.

TPG: 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.

VD: 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.

Ja – «Keine Mehrkosten für die öffentliche Hand / keine Auswirkungen auf RPV-Abgeltungen.»

SGV: 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.

SSV/UVS : 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.

VöV: 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.

Ja – weitere Hinweise

Flughafen Zürich: 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.

LITRA: Unterstützt werden 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 Datenbezugern 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.

vbl: Die vorgesehene Finanzierung entspricht der aktuellen Praxis von OPDCH bei SBB SKI. Im Vergleich hierzu sind bei MODI verschiedene Akteure verschiedenster Branchen angebonden. Wir erachten es nicht als zielführend, wenn man für den Datenbezug der eigenen Branche ab einer gewissen Datenmenge selbst Gebühren entrichten muss. Oberster Grundsatz muss sein: Der Datenbezug muss klar und diskriminierungsfrei durch die MDA in Bezug auf Reziprozität; Kosten und OpenData geregelt sein.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Grundversorgung / staatliche Aufgabe – deshalb kostenlos zur Verfügung zu stellen.»

AR: 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 –benutzer verträglich sein und sollen keine Zugangshürde darstellen. 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.

ASP: 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».

Die Mitte: Unseres Erachtens soll der Zugang zu diesen Daten kostenlos und als erweiterten Service public zur Verfügung gestellt werden.

Die Grünen: 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.

GE: 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.

local Search: 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:

SAB: Eine vollständige Finanzierung über Nutzerbeiträge ist unrealistisch und widerspricht dem Gedanken einer Grundversorgungsleistung.

SO: Infrastruktur ist eine staatliche Aufgabe.

local Search: 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.

SchweizMobil: 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).

SP: 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. 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 Betreibenden, 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 Datenliefernden. Daten, welche im öffentlichen Interesse geliefert werden sollen, soll der Bund auch finanzieren und zwar nicht nur bei Privaten, sondern auch bei öffentlich-rechtlichen Liefernden.

ZG: 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.

Nein – «Nutzerbeiträge schmälern Attraktivität und bevorteilen grosse Akteure im Markt.»

BL: 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. 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 praxismgerecht.

economiesuisse, cvci, Die Arbeitgeber: 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 Kerndaten anderer Marktteilnehmer sollte grundsätzlich ebenfalls kostenfrei möglich sein.

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

MyBuxi, SAC: 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).

NE : 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, Open-Data/gratuité) doivent être réglées de manière claire et non discriminatoire.

Opendata.ch: 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.

SIA: 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.

SZ: 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.

VFAS: 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 Kerndaten anderer Marktteilnehmer kann durch Nutzerbeiträge finanziert werden:

ZVV: 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.

Nein – «Das Geschäftsmodell ist unpassend.»

MOVI+: 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.

ParkingSwiss : 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.

Nein – «Aufgrund der damit verbundenen Kosten abzulehnen / nicht realistisch.»

GR: 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.

Repower: 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.

Frage 8: NADIM – Zweckmässigkeit

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Die NADIM leistet einen wichtigen Beitrag für die Vernetzung von bestehenden und neuen Mobilitätsdaten aller Verkehrsträger, dementsprechend u.a. für neue Mobilitätsangebote, das Mobilitätsmanagement, die Verkehrsplanung.»

AG: 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.

AMAG: 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 als 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.

BPUK/KöV, OW, LU, UR: Erwarten, dass mit den zentralen Systemen künftig Synergien besser genutzt werden können.

CH++: Die Mobilitätsdaten über Strecken, Preise und Erhältlichkeit von Mobilitätsangeboten sind Service Public. Ohne sie kann in der Schweiz die Mobilität nicht von den Nutzenden organisiert

werden. Nur eine vernetzte aktuelle Sicht auf die Mobilitätsangebote ermöglicht es den Nutzenden, die verschiedenen Angebote gegeneinander zu vergleichen und ihr Mobilitätsverhalten zu optimieren. Wo diese Mobilitätsangebote nicht genügend sichtbar und vergleichbar sind, wird auf den grossmehrerlich ineffizienten MIV zurückgegriffen, selbst wenn dieser keine Vorteile bietet. Eine geeignete NADIM verfolgt primär den Zweck, dass (potentielle) Nutzer*innen effizienter mobil sind. Dieses nationale Ziel ist höher zu gewichten als Businessmodelle einzelner Akteure die auf dem exklusiven Gebrauch von Mobilitätsangebotsdaten basieren.

economiesuisse, cvci, Die Arbeitgeber: 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.

FART: Quello che non possiamo misurare non possiamo migliorarlo.

FRS : La récolte des données ne suffit toutefois pas pour générer les gains d'efficience 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.

SAC: 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.

SBB: Die SBB begrüsst die NADIM und misst ihr einen wichtigen Beitrag zur Vernetzung von Mobilitätsdaten bei.

Swiss: Diese Frage ist zu bejahen, wenn auch der Luftverkehr einbezogen wird.

SZ: 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.

VFAS: 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.

ZH: 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.

Ja – «Die Vernetzung, die Aufgabenteilung und die weitere Konkretisierung soll unter Einbezug der Akteure erfolgen und den Wettbewerb nicht behindern.»

GE : 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).

NE : 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.

Opendata.ch: Zu den Nutzer:innen gehören alle Interessierten d.h. offener Zugang.

TCS: Der TCS begrüsst die Stossrichtung, die Vernetzung von Mobilitätsdaten und deren Nutzer:innen 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.

opendata.ch: Zu den Nutzer:innen gehören alle Interessierten d.h. offener Zugang.

vbl: 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.

ZVV: 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.

Ja – «Bei der Vernetzung ist u.a. besonders auf die Einhaltung des Datenschutzes zu achten und der Anschluss soll benutzerfreundlich und kostenneutral sein.»

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

ASP: 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.

BPUK/KöV, LU, OW, UR: Bezüglich des Vertriebes von öV-Tickets über die NaDIM verweisen wir auf unsere Anmerkungen im beiliegenden Schreiben der BPUK/KöV.

MOVI+, TRAVYS : 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.

Post: 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. Die Vernetzung von Mobilitätsdaten mit der NADIM wird begrüsst, sofern der Vertrieb davon ausgeschlossen und auf Grundservices fokussiert wird.

SZ: 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.

VöV: 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 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-Branche-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.

ZH, ZVV: Der Vertrieb von Tickets des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und somit die Tariffhoheit 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Es bestehen grundlegende Zweifel.»

EPFL: Es ist nicht klar, was mit «Vernetzung» gemeint ist: ist das eine betriebliche Aktivität oder ein abstraktes Konzept. 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.

sgv: 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.

Frage 9a: NADIM – Kerndaten als minimaler Beitrag

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Eine konkretere/andere Definition der Kerndaten ist notwendig.»

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.)

AG, BE, BPUK/KöV, SG, SO, TI, LU, OW, UR, ZG: Das minimale Datenset ist zurückhaltend zu definieren (BPUK/KöV: Soll je nach Anbieter angepasst werden können). Es ist zu bedenken, dass eine zu hohe Hürde bezüglich Bereitstellung von Daten auch Innovation und Entwicklung verhindern könnte.

ASP, RhB: 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.

BL, BPUK/KöV, BS, LU, OW, UR, ZG: Die Beispielsammlung von möglichen Kerndaten in Kap. 4.1.8.6.1 des erl. Berichts erscheint uns noch sehr beliebig, nicht zielgerichtet und unstrukturiert.

BPUK/KöV, LU, NE, OW, UR, ZH, ZVV, ZG: 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.

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.

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

FR : 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.

GE : 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.

NE : 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.

Opendata.ch: Die Definition der "Kerndaten" ist 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 Anbieterinnen sowie Innovation zu fördern.

Post: 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. Das Kerndatenset muss eine Minimal- und eine Maximal-Ausprägung aufweisen. 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 der-einst 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.

SBB: 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.

SZ: 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.

TCS: Die Kerndaten sollen aus Sicht der Endnutzerinnen und -nutzer möglichst umfassend sein (Geo-, Betriebs- und Vertriebsdaten).

TG: 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.

VöV: Es darf 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 sollten im Übrigen allgemein Kerndatenkategorien bestimmt werden, die von sämtlichen Akteuren geliefert werden können und müssen.

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.

Ja – «Es müssen alle mitmachen wollen. Datenliefernde sollen in der Definition der Kerndaten und/oder im Prozess einbezogen werden.»

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

JU : Il est essentiel que les fournisseurs trouvent un intérêt direct au projet pour qu'ils soient motivés à transmettre les données.

MOVI+: 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.

MyBuxi: Es sollte möglich sein, dass die einliefernden Akteure steuern können, welche Daten anderen Akteuren offenstehen. Je nach der Ausprägung der Funktionalität der NADIM wird davon das Geschäftsmodell von Anbietern (und Vermittlern) beeinflusst, z.B. bei direkt konkurrenzierenden Angeboten.

Ja – «Zwischen den verschiedenen Daten muss differenziert werden. Auf gewisse Datentypen (Tarif- oder Personendaten) soll verzichtet werden.»

Flughafen Zürich: Bei den Kerndaten darf es sich nicht um wettbewerbsrelevante Daten handeln (z.B. Vertriebsdaten). Eine Ausnahme gilt hier für öffentlich-rechtliche Mobilitätsanbieter.

FRS : 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.

GR, VöV: Diese Kerndaten dürfen keine Personendaten beinhalten.

NE, VBZ, WEKO, ZH, ZVV: 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.

Post: 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.

TPG : 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.

Ja – «Bei allfälligen Änderungen müssen die betroffenen Akteure konsultiert werden.»

Post: Betreffend Einbezug der Akteure gemäss Art. 13 Abs. 2 lit. c E-MODIG bleibt das Gesetz unbestimmt. Unser Anliegen ist, dass im Falle einer initialen Definition sowie der Erweiterung des Kerndatensatzes die betroffenen Akteure mittels erneuter Konsultation und Vernehmlassung einbezogen werden.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Es bestehen grundsätzliche Bedenken.»

EPFL: Hier wird ein Unterschied zwischen «Daten» und «Kerndaten» gemacht und mit dem Wort «Daten» gespielt: mit «Kerndaten» sind betrieblich und unternehmens-strategisch 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).

Nein – «Die Heterogenität zwischen den Datenliefernden ist zu gross.»

routeRANK: Die Heterogenität ist zu gross.

sgv: 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.

Frage 9b: NADIM – Zuständigkeit Festlegung Kerndaten

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Rechtliche Stufe bzw. Zuständigkeit der Festlegung der Kerndaten.»

AI: Im Sinne der Stufengerechtigkeit wird der Bundesrat nur die Grundsätze vorgeben und die Detailvorgaben an die Betreiberin delegieren.

BL: 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.

economiesuisse, Schweizerischer Arbeitgeber: 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»).

economiesuisse, Die Arbeitgeber, SchweizMobil, SIA: Der Umfang des Kerndatensets ist keine politische Entscheidung, eher eine privatwirtschaftliche. Der Bundesrat sollte nahe an den Bedürfnissen der MDA und der Marktakteure entscheiden und sich ggf. auch nur auf strategische Vorgaben beschränken.

CH++: 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:

FRS : 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.

Jungfraubahnen: Die minimalen Anforderungen müssen klar definiert sein.

Mobility: Ja, sofern das Set der Kerndaten der Definition unter Ziff 9a entspricht.

Opendata.ch: Das Set an “Kerndaten” ist möglichst breit zu fassen, um möglichst viele Daten über die NADIM als Open Data zur Verfügung stellen zu können.

ParkingSwiss : 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.

SZ: 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.

TG: 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.

SSV/UVS : 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.

VFAS: 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

VöV: 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.

VS : 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). Welche Auswirkungen hat die Bereitstellung der Daten auf die Kantone und Städte (z. B. personelle und finanzielle Ressourcen, die speziell bereitgestellt werden müssen).

WEKO: Als Grundsatz ist 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). 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.

Ja – «Abstimmung / Festlegung der Kerndaten muss mit den Nutzerinnen und Nutzern gemeinsam erfolgen.»

AMAG: 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.

ASP: Eine individuelle Festlegung des Lieferumfangs lehnen wir ab. Hier muss in jedem Fall das Prinzip der Reziprozität gelten.

ASP, BS, ZG, ZH: Die Festlegung muss aber in enger Abstimmung mit den Datenlieferanten erfolgen.

BE, VD: Wie im erläuternden Bericht festgehalten, ist die öffentliche Hand und sind damit auch die Kantone bei der Festlegung zweckmässig einzubeziehen.

BPUK/KöV, LU, OW, UR: 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.

Flughafen Zürich: 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.

LITRA: 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.

MOVI+ : 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).

openmobility.ch: Wir stimmen der Aussage nur insofern zu, wenn sich die Kompetenz des Bundesrates auf die grundlegenden Anpassungen 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.

SATW, Swiss Data Alliance: 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.

TCS: 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.

TPG : 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.

vbl: 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.

VBZ: Die Mobilitätsanbieter und weitere Stellen sind bei der Festlegung der Kerndaten einzubeziehen.

Ja – Weitere Hinweise

WEKO: 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Der Bund soll keine detaillierten Vorgaben machen. Abstimmungen sollen insbesondere durch die Betreiberin gemeinsam mit den Beteiligten erfolgen. Die entsprechenden Prozesse gilt es zu festzulegen.»

GL, MyBuxi, SAC: 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.

NE : 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 stable 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.

SG, SH: 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.

sgv, ZVV: Die Definition des Kerndatensets hat grundsätzlich durch den Datenlieferanten, bzw. in Absprache zwischen diesem und der Betreiberin der NADIM stattzufinden.

Post: 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.

TRAVYS : Les fournisseurs de données doivent également avoir voix au chapitre, d'une manière ou d'une autre. Il faut donc être attentif à clarifier dès le départ le processus de décision afin de prendre rapidement les meilleures décisions.

Nein – «Kerndaten sollen genau definiert werden.»

Greenpeace, Pusch, VCS: 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 er-

heblichen 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 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.

RhB: 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.

Frage 9c: NADIM – Kerndaten als Open Data

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Die Verfügbarkeit der Daten als Open Data ist ein wichtiger Bestandteil der NADIM.»

CH++: Im Interesse der Interoperabilität, Vertrauenswürdigkeit und Unabhängigkeit sollen auch Softwarekomponenten für die Enabler-Services – als grundlegendes Prinzip für öffentliche digitale Infrastrukturen – unter Open Source Lizenzen entwickelt und betrieben werden.

CHACOMO: Den Datenlieferanten sollte es möglich sein, eine minimale Transparenz über die Datenbezüger und den Verwendungszwecken zu erlangen. Zudem sind Mechanismen vorzusehen, die es ermöglichen, Datenbezüger auszuschliessen, welche die Daten missbräuchlich bzw. nicht in den Diensten der Ziele von NADIM verwenden

openmobility.ch: Open Data darf sich nur auf die Kerndaten beziehen. Die übrigen Mobilitätsdaten müssen im Eigentum der jeweiligen Mobilitätsakteure verbleiben.

SAB: Die ganze Vorlage macht nur Sinn, wenn alle Dateien als Open Data öffentlich zur Verfügung gestellt werden.

Die Grünen: 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.

Ja – «Die über Kerndaten hinausgehenden Daten sind anders zu handhaben.»

AG, Flughafen Zürich: Für über Kerndaten hinausgehende Daten sollten die Nutzenden einen Beitrag zur Kostendeckung von NADIM liefern. 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 Datenliefernde dadurch nicht in eine schlechtere Position gelangen darf.

VBZ: Vertriebsdaten und allfällige Personendaten dürfen nicht als Open Data zugänglich gemacht werden.

Ja – «Insbesondere ist dabei Anonymität zu gewährleisten.»

BE, GE, TCS: Den Personendaten und besonders sensiblen Daten ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken und gerade bei Open Data die Anonymität zu gewährleisten.

Ja – «Dabei müssen die Grundsätze eingehalten und der Wettbewerb bestehen bleiben.»

BPUK/KöV, LU, NE, OW, UR, ZH, ZVV: 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.

SZ: Nach dem Prinzip der Freiwilligkeit sollen die Datenherren jedoch bestimmen können, welche Daten sie auf NADIM zugänglich machen wollen.

vbl: 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.

Ja – «Die heute zur Verfügung stehenden Daten gilt es zu berücksichtigen.»

BL, BS: Wir 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.

Ja – «Eine Verbindung von «Open Data» mit Nutzergebühren soll geprüft werden.»

Flughafen Zürich: Es besteht ein Widerspruch zu den beabsichtigten Nutzungsgebühren unter Frage 7. Idealerweise werden für beide Plattform kohärente Ansätze gewählt.

RhB: 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.

Ja – «Betroffene Akteure sind einzubeziehen.»

SATW, Swiss Data Alliance: Bei der Festlegung des Kerndatensatzes sollten zur Unterstützung bei der politischen Entscheidung Fachpersonen von allen relevanten Akteuren beigezogen werden.

Ja – «Es ist offen, ob so genügend Anreiz für die Bereitstellung der Daten besteht.»

FRS : 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.

SG, SH: 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.

TCS: Es stellt sich die Frage, ob der Datenbezug für bestimmte Akteure an Bedingungen geknüpft werden sollte (siehe Antworten 8 und 20). Damit ist zu vermeiden, dass Daten von den Akteuren nicht nur bezogen, sondern auch auf der Plattform bereitgestellt und verknüpft werden.

TI: 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.

TPG : 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.

Ja – Weitere Hinweise

FR : Il convient de parler de données de base et non de données clés afin de reprendre la terminologie de la loi et du rapport.

MOVI+, TRAVYS : 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Zuerst müssen die Kerndaten und deren Nutzung definiert und Widersprüchlichkeiten aufgehoben werden.»

MyBuxi: 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.

NE : 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. 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.

ParkingSwiss : 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.

Viasuisse AG: Es kommt auf die Daten an. Wenn aber im Kerndatenset 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.

Nein – «Es bestehen wirtschaftliche und rechtliche Bedenken.»

ACS, sgv: 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.

AMAG: Zwar entscheidet sich ein Akteur freiwillig ein gewisses Kerndatenset einzuliefern und über NADIM zur Verfügung zu stellen. Es erscheint 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.

Nein – Alternative Vorschläge

routeRANK: Zusammenarbeit mit bestehende Open Data Communities und Initiativen wie openmobility.ch scheinen uns zielführender.

Frage 9d: NADIM – Bei aufwendigen Kerndaten – Rücklieferungspflicht

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Es besteht Klärungsbedarf bzgl. Umfang der Kerndaten, der Definition und dem Ausmass von zusätzlichem Aufwand.»

AMAG, CHACOMO, Swiss Data Alliance: Es ist nur ungenügend ersichtlich, inwiefern die Datenlieferanten, welche vom Zusatzaufwand betroffen sind, von dieser Rücklieferung betroffen sind. Ausserdem scheint auch Klärungsbedarf in Bezug auf die Definition «zusätzlichen Aufwand».

SO: Unklar ist der Umfang dieser Kerndaten. Wir verstehen darunter z.B. Verkehrsdaten. Hier sehen wir die Gefahr einer "Erpressung", die kontraproduktiv werden kann (siehe Antwort 14a).

TI: 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.

tpl: 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.

Ja – «Reziprozität muss für alle Daten gelten.»

FR : 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.

ZH, ZVV: 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.

Ja – Alternativen und Ergänzende Vorschläge

JU : Si les données sont trop compliquées, il faut les restituer et ne pas les intégrer.

MyBuxi: Besser wäre wohl eine Aufwandsentschädigung der Datenlieferanten.

Post: Es wird 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.

Ja – Weitere Hinweise

FRS : 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.

MOVI+, TRAVYS : 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Der Aufwand soll stets in einem angemessenen Rahmen bleiben.»

ASP, GR: Kerndaten sollen nur Daten beinhalten, die mit vertretbarem Aufwand zugänglich gemacht werden können.

RhB: Dem erforderlichen 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.

Nein – «Die Regulierungen sollen überschaubar bleiben. Von einer Rückforderungspflicht soll aus Komplexitätsgründen abgesehen werden.»

BL, BS: 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.

economiesuisse, Die Arbeitgeber, VFAS: 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.

Flughafen Zürich: 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.

GE : 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.

Nein – «Es besteht Klärungsbedarf hinsichtlich dem Datenumfang.»

LITRA: Welche Mobilitätsdaten genau als Infrastruktur in MODI aufgenommen werden sollen, muss 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.

Nein – «Es ist zwischen Datenlieferung und -nutzung zu unterscheiden.»

ASP, sgv: 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.

TL : Il convient de respecter la souveraineté des données (notamment en lien avec l'activité des gafam).

ZG: Kerndaten sollen durch die öffentliche Hand bereitgestellt werden. Eine Verknüpfung von Datenlieferung und Datennutzung über eine Art von Handel soll vermieden werden.

Frage 10a: NADIM – Befristete Subventionierung technischer Ausschuss

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?

Hinweise der Zustimmenden

Ja – «Die finanzielle Unterstützung auf zwei Jahre ist zu prüfen bzw. zu erweitern.»

ACS, CHACOMO, FRS: Die 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.

AMAG, BVB, FART, GE, MyBuxi, PRO VELO, SAC, SATW, Swiss Data Alliance, SZ, TI, TPG, UR, VBZ: Die zeitliche Begrenzung auf zwei Jahre ist zu überdenken (da willkürlich und nicht nachvollziehbar) und dies über die gesamte Laufzeit zu betrachten wäre.

ParkingSwiss : 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.

Ja – «Systemanbindungen sind aufwendig.»

AMAG, CHACOMO: 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. Es soll davon abgesehen werden, 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.

MOVI+ : Il s'agit vraisemblablement de la seule façon de convaincre les partenaires de toute taille, y compris dans le domaine du transport public.

Repower: 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.

WEKO: 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.

Ja – «Bei der Entschädigung muss differenziert werden.»

AR, ZG: 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 selbst finanziert werden.

BPUK/KöV, LU, OW: Es 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.

CHACOMO: 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.

Ja – «Eine Subventionierung ist angemessen, wenn auch unter Bedingungen.»

FR : 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.

GR: Im Gegenzug soll das subventionierte Unternehmen verpflichtet werden, seine Daten während eines definierten Zeitraums einzuliefern (z.B. 10 Jahre).

Greenpeace, Pusch, swisscleantech, VCS, ZH: Die Gleichstellung von öffentlichen und privaten Nutzerinnen und Nutzern ist sicherzustellen.

Post: Die Unterstützung soll nicht nur die technischen Aspekte umfassen, sondern auch die Befähigung der Akteure, diese Daten in ausreichender Qualität zu generieren.

TI: Il finanziamento dovrebbe essere esteso anche agli enti pubblici per i dati che non hanno l'obbligo di fornire in altri settori (vedi geodati o dati TP).

ZH: Ja, sofern die Bereitstellung der Daten für sämtliche Anbieterinnen und Anbieter verpflichtend und nicht freiwillig ist. Mit der vorgeschlagenen Frist von zwei Jahren wird ein Anreiz geschaffen, die Daten möglichst rasch zur Verfügung zu stellen.

Ja – «Es gibt noch Klärungsbedarf.»

BL: Die Modalitäten sind sorgfältig zu erarbeiten, wofür die Zielsetzung der NADIM klarer sein muss, als das bisher der Fall ist.

VCS: Nutzerbeiträge sollen nur bei gewinnorientierten Nutzern erhoben werden. Bezüglich der vorgeschlagenen A-Fonds-perdu-Beiträge an die Kosten für die Anbindung von Systemen an die NADIM, 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.

VS : Quelle est la stratégie financière permettant à moyen et long terme de financer de raccordement ?

Begründung der Ablehnenden

Nein – «Das Subventionieren der NADIM würde eine Wettbewerbsverzerrung bewirken.»

economiesuisse, Flughafen Zürich, LITRA, VFAS: Die Anbindung an NADIM muss so ausgestaltet werden, dass der Initialaufwand für eine Teilnahme so einfach und tief wie möglich ist.

economiesuisse, Flughafen Zürich, VFAS: 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.

NE, vbl, VöV, ZVV: 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.

Nein – «Es gibt sinnvollere Alternativen.»

routeRANK: Mit typische Open Data/Open Source Lizenzen sollte sich diese Problematik ausreichend adressieren lassen.

Die Arbeitgeber: Der kostenfreie Bezug und ein zweckmässiger Support (Service Center, MDA) für Lieferanten und Beziehende ist einer Subvention von Entwicklungen Dritter vorzuziehen.

Nein – «Subventionierung bei gewissen Bedingungen.»

RhB: 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.

vbl: 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.

VöV, ZVV: 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.

Frage 10b: NADIM – Umfang Subventionierung technischer Ausschuss

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

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Eine Prüfung bzw. genauere/andere Definition der Kosten ist notwendig.»

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

BPUK/KöV, LU, OW: 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.

Repower: 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.

SATW, Swiss Data Alliance: 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.

Ja – «Ein à-Fonds-perdu Beitrag ist im Hinblick auf den notwendigen Aufwand für die Teilnehmenden sinnvoll.»

FRS : 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.

Ja – Weitere Hinweise

Greenpeace: Die Gleichstellung von öffentlichen und privaten Nutzerinnen und Nutzern ist sicherzustellen.

Mobility: Uns ist nicht ganz klar, inwiefern der Datenlieferant von dieser Rücklieferung profitieren würde.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Die Finanzierungsmethode ist zu prüfen. Ein fixer Prozentsatz ist unangemessen.»

GE : 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.

JU : Non, car les contributions sont inconnues. Est-ce que cela signifie 60% à charge par les systèmes privés ? Si les données sont disponibles, un tel financement est envisageable. Nous ne sommes pas sûrs que le financement soit suffisant en l'absence de données.

RhB: Beiträge sollten diskriminierungsfrei nur bei klarer Ausweisung eines entsprechenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses und weiterer im Voraus definierter Kriterien ausgestellt werden (Business Case).

SIA: 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.

TG: Es ist nicht klar, wer diese Beiträge zu tragen hat und woher die 40 % kommen.

TPG : 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).

TRAVYS : 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.

VBZ: Maximaler Umfang ist regelmässig zu überprüfen.

ZH: Der finanzielle Aufwand zur Anbindung an die NADIM sollte möglichst geringgehalten und in Abhängigkeit der Finanzstärke eines Unternehmens unterstützt werden können.

Ergänzende Frage 20: NADIM – Anreize

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?

Hinweise der Zustimmenden

Ja – «Die Hürden für den Anschluss an NADIM müssen so niedrig wie möglich gehalten werden.»

BPUK/KöV, LU, OW, UR, ZH: Die höhere Sicht- und Nutzbarkeit und die einfachere Verknüpfung der Daten bieten nur 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 Kern Datensätze ggf. eine Lieferpflicht angebracht (siehe Frage 14).

Ja – «Die vorgesehenen Anreize sind ausreichend.»

economiesuisse, Flughafen Zürich, Die Arbeitgeber, VFAS: 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.

TPG : 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.

Ja – «Die Interoperabilität mit dem Ausland soll optimiert werden.»

MyBuxi: 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.

MyBuxi, SAC: 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.

Ja – «Es gibt Potenzial für die Schaffung weiterer Anreize.»

AMAG, CHACOMO: Die Beantwortung dieser Frage wird massgeblich davon abhängen, welche Mehrwerte die NADIM Anwender seitig stiften kann und wie intensiv die Infrastruktur effektiv genutzt wird.

AMAG: 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.

FART: 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).

Repower: Für Privatunternehmen müssten bereits bestehende Systeme des Datenaustauschs besser und günstiger angeboten werden, damit diese ersetzt bzw. abgelöst werden.

RhB: 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.

SIA: Der Anreiz steigt mit dem offenen Zugang und der unentgeltlichen Nutzung der Daten.

SG: Eine klare Positionierung als Open-Data-Plattform erhöht die Attraktivität zur aktiven Beteiligung.

Ja – «Es braucht evt. Anpassungen oder eine zusätzliche Verpflichtung.»

FR : 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.

SP: Es sollen keine Anreize geschaffen werden, sondern dort, wo öffentliches Interesse besteht eine Verpflichtung geschaffen werden.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Es müssen finanzielle Anreize bestehen.»

BG SA : Des incitations financières doivent être mises en place, pour permettre aux fournisseurs de mobilité une intégration dans la NADIM facilitée.

GE : 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.

Nein – «Reine Freiwilligkeit genügt nicht. Eine (partielle) Pflicht hat die höchste Effizienz.»

BE: Für relevante Grundlagendaten erachten wir eine Pflicht für gerechtfertigt.

BERNMOBIL, ZVV: Die Beteiligung an NADIM sollte für alle Anbieter von Mobilitätsleistungen zwingend sein.

FRS : 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.

NE : 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.

Opendata.ch: Wir fordern, dass die Mobilitätsanbieterinnen (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.

SATW, Swiss Data Alliance: Reine Freiwilligkeit reicht – mit Ausnahme privater Anbieter – nicht (siehe 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.

SNL, TCS: 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 Antworten 14).

Viasuisse AG: Für private Anbieter sind generell monetäre Anreize interessant.

Nein – «Es gibt noch weitere Anreize, die z.T. gefördert werden können.»

AG: Die Teilnahme von Schlüsselakteuren (wie die öV-Branche) ist aus unserer Sicht der wichtigste Anreiz für andere Mobilitätsanbietende.

SZ: 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.

Nein – weitere Hinweise

GR: Grundsätzlich ja. In einem weiteren Schritt soll auch der Verkauf von Tickets über private Unternehmen / Startups ermöglicht werden.

sgv: 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 Antwort 8).

SO: Dies lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilen, sondern ist später zu überprüfen.

VS : 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.

Frage 11: Verkehrsnetz CH – Grundsatz

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Das Verkehrsnetz CH ist als Teil der MODI von zentraler Bedeutung.»

AG, AMAG, BPUK/KöV, BS, LU, JU, OW, SG, UR, VD, ZH: Mit dem Verkehrsnetz CH wird ein einheitliches räumliches Bezugssystem für Geodaten über die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz geschaffen, « Cela est indispensable ».

BPUK/KöV, BS, GE, LU, OW, TG, UR: Mit VnCH wird eine Nachführung der Verkehrsnetzdaten vereinfacht (auch wenn die genaue Umsetzung der Nachführung noch nicht allen klar ist). « La mutualisation des données de mobilité permet en effet de créer des synergies et de rationaliser les coûts.

BS, SchweizMobil: Für den Langsamverkehr kann Verkehrsnetz CH eine wichtige Rolle einnehmen.

Ja – «Die Definition und der Umfang des Verkehrsnetz CH muss geklärt werden.»

AR: 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 Geobasisdaten durch Kantone und Gemeinden.

Acr, ARCS: Beinhaltet auch Daten der 3. Dimension (Luft bzw. Referenz Daten in der Luft).

BPUK/KV, LU, NE, OW, UR: Es bleibt unklar wer den Inhalt des Verkehrsnetzes CH definiert und wie die Nachführungsprozesse geregelt sind. Die Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden ist im MODIG noch ausführlicher zu regeln.

Post: Der Zusammenhang mit anderen Referenzsystemen zu klären. Es stellt sich die Frage, ob diese technische Tiefe für das Verkehrsnetz CH auf Gesetzesstufe geregelt werden soll.

PRO VELO : 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.

Ja – «Wichtig ist die Interoperabilität mit dem Ausland.»

AR, BPUK/KöV, BL, BS, GR, LU, UR, NE, openmobility.ch, OW, SG, SH, TI: Eine Anbindung des VnCH ans Ausland wird als sehr wichtiges Element erachtet und braucht noch eine Präzisierung.

Begründungen der Ablehnenden

BL: Es erschliesst sich uns kein erheblicher Mehrwert gegenüber heute bereits vorliegenden Geobasisdaten (z. B. swissTLM3D – Strassen und Wege). Diverse Anwendungen, welche mit räumlich verorteten Daten im Bereich Mobilität arbeiten, nicht auf ein schweizweit einheitliches, generalisiertes Referenzsystem angewiesen sind.

Frage 12: Verkehrsnetz CH inkl. private Verkehrsnetzdaten

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Private Verkehrsnetzdaten können einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsnetz CH leisten.»

BS: Einen grossen Nutzen kann dieses Referenzsystem erst entfachen, wenn das ganze Verkehrsnetz integriert ist, also alle Bundes-, Kantons-, Gemeinde- und öffentlich zugängliche Privatstrassen.

GE : Oui, cela permettra de capitaliser sur les nouvelles données (temps réel, etc.) offertes par la digitalisation.

FR : Le Réseau des transports CH doit être le système de référence pour toutes les données sur la mobilité.

Post: Sofern diese Daten für die Mobilität im öffentlichen Raum relevant sind, ist es richtig.

SATW, Swiss Data Alliance: Auf jeden Fall, dies ist bspw. für private Anbieter aus dem Tourismus oder on Demand Angebote besonders interessant.

SG, ZH: 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.

sgv: Um eine adäquate und vollständige Abbildung zu ermöglichen, ist der gleichberechtigte Einbezug von privaten und öffentlichen Anbietern unerlässlich.

TG: Wichtig ist die Vollständigkeit der Verkehrsnetzdaten unabhängig von den Eigentumsverhältnissen.

TPG : 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.

ZG: Auf freiwilliger Basis soll dies möglich sein.

Ja – «Die Umsetzung muss noch genauer geklärt werden.»

BE, BPUK/KöV, GL, GR, LU, OW, SG, SH, UR: 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.

economiesuisse, cvci, Die Arbeitgeber: Bei den Daten der öffentlichen Hand auf Verkehrsnetz CH handelt es sich 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.

FRS : Ce point doit être clarifié, notamment concernant les autres fournisseurs de données.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Das Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen ist unangemessen.»

BL: 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.

Nein – «Keine zentrale Infrastruktur.»

TL : Il est juste qu'on harmonise l'échange de données mais pas dans le cadre d'une infrastructure centralisée.

Frage 13: Betrieb durch swisstopo

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

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «swisstopo erfüllt die notwendigen Voraussetzungen für die gefragten Aufgaben bzgl. dem Verkehrsnetz CH.»

FR: swisstopo ist die federführende Stelle bei der Entwicklung und beim Aufbau von Verkehrsnetz CH.

FRS: swisstopo als neutrale Stelle kann den diskriminierungsfreien Zugang zu Daten gewährleisten.

routeRANK: 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.

SG, ZH: swisstopo kann gewährleisten, dass Synergien zu weiteren Aktivitäten auf Bundesebene (z.B. NGDI, NaDB) genutzt und dass eine hohe Qualität und Konformität sichergestellt werden.

Ja – «Verkehrsnetz CH und NADIM sollen dabei eng zusammenarbeiten.»

Post: Wichtig ist, dass wir nur mit einer Instanz und nicht mit zwei separaten Parteien (NADIM und Verkehrsnetz CH) agieren müssen. Es ist ein Schlichtungsmechanismus respektive Eskalationspfad zwischen Swisstopo und MDA vorzusehen.

SAC: Wichtig ist, dass NADIM in engem Austausch mit Verkehrsnetz CH entwickelt wird.

Ja – «Geschäftliche Regelungen für swisstopo müssen geklärt werden.»

WEKO: 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.

Begründung der Ablehnenden

Nein – Vorschläge für alternative Betreiber

BG SA : 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.

FR: Mobilitätsdatenanstalt MDA.

JU: Stiftung nach dem Vorbild von SchweizMobil.

GL, sgv: Privatwirtschaftliche Organisation.

Ergänzende Frage 21: Verkehrsnetz CH – zentrale Koordination/dezentrale Datenhoheit

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

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Der Ansatz zentrale Koordination/dezentrale Datenhoheit ist zielführend, wobei eine angemessene Organisation zentral ist.»

GE : C'est une condition fondamentale pour garantir une exploitation homogène des données, tout en garantissant l'efficacité du système.

MOVI+, TRAVYS : Comme indiqué à la question 16b 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.

Post: 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.

sgv, SG, ZH: Die Hoheit über die Daten muss zwingend bei den einliefernden Akteuren verbleiben.

SG, ZH: 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.

SZ: 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.

TG: 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.

Ja – «Die Interoperabilität mit dem Ausland ist dabei wichtig.»

AR, GR, MyBuxi, openmobility.ch, routeRANK, SAC, SG, SH, TI: Es ist darauf zu achten, dass die sich im Aufbau befindlichen Strukturen auch grenzüberschreitend funktionieren.

openmobility.ch: Die zu erwartende Automatisierung der Mobilität und die Interoperabilität mit den Nachbarländern / EU sind zu beachten.

Ja – «Die Organisation soll noch genauer geklärt bzw. angepasst werden.»

BPUK/KöV, LU, NE, OW, UR: 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.

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

FR : 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.

local Search: Rückmeldungen zu fehlerhaften Daten sollten zentral möglich sein, auch wenn sie dann an dezentrale Stellen weitergeleitet werden.

Ja – «Es soll keinen Eingriff in die Marktlogik und Wettbewerbsfreiheit geben.»

Flughafen Zürich: 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.

JU : Rien n'est dit sur le contrôle des applications exploitant ces données (voir réponse 20). Attention aux tendances monopolistiques du marché.

Begründungen der Ablehnenden

VS : Peut être compliqué à mettre en oeuvre.

Ergänzende Frage 22: Verkehrsnetz CH – Zusätzliche Anreize

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Zustimmung mit weiteren bzw. ergänzenden Vorschläge»

Flughafen Zürich: Entscheidend werden die Exklusivität des Datenbezugs (keine anderen Quelle) sowie die Relevanz der Daten sein.

local Search: Die Daten müssen ausserdem möglichst aktuell und vollständig sein.

MyBuxi: Es kann sein, dass einige Akteure mehr Daten einbringen als sie beziehen. Eventuell braucht es dafür einen Mechanismus zur Entschädigung.

vbl: 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!

ZH: 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Sinnvoller wären eine Verpflichtung.»

BE, SP: Für relevante Grundlagendaten erachten wir eine Pflicht für gerechtfertigt.

BL, BPUK/KöV, GE, LU, NE, OW, ZG: 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 (BPUK/KöV: Zu unseren grundsätzlichen Bedenken gegenüber der Notwendigkeit des Verkehrsnetz CH, siehe Antworten 11 und 12).

Opendata.ch, TCS: Wir fordern, dass die Mobilitätsanbieter (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.

ParkingSwiss : 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.

Nein – «Es sind finanzielle Entschädigungen notwendig.»

BG SA, SG, SZ: Die entstehenden Aufwendungen der Kantone sollten aus der Finanzierung mit einem Kostenbeitrag entschädigt werden.

routeRANK: 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.

Viasuisse AG: Für private Anbieter sind monetäre Anreize interessant.

Nein – Weitere Hinweise

AG: Der Umfang der Datenlieferung ist zu wenig präzise, um das einzuschätzen.

Frage 14a: Grundsätze /Anforderungen an die MODI

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

Hinweise der Zustimmenden

Ja – «Die generellen Anforderungen sind sinnvoll. Diese könnten ergänzt werden.»

AlgorithmWatch: 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).

AMAG, MOVI+ : L'ensemble de ces exigences semble de nature à soutenir la mission.

BPUK/KöV, LU, UR: Ja, mit Ausnahmen. Es fehlt die Nutzungsorientierung als generelle Anforderung.

economiesuisse, Flughafen Zürich, Die Arbeitgeber, VFAS: Zum Grundsatz «Keine Gewinnorientierung» sollte gehören, dass die MODI auf die Erbringung gewerblicher Leistungen verzichtet.

economiesuisse, Flughafen Zürich, Die Arbeitgeber: Nicht nur der Landverkehr soll von Anfang an in die Überlegungen einbezogen werden, sondern auch die Luftfahrt.

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: Wir sprechen uns gegen die Subventionierung von Anbindungskosten für die NADIM aus.

FRS : 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.

Pusch: 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.

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

SO: 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.

Travail.Suisse : 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.

Ja – «Es gibt Vorbehalte gegenüber der der Umsetzung der festgelegten Grundsätze.»

MyBuxi, SAC: Sehr viel kommt dann auf die Umsetzung an. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass sehr oft vom öffentlichen Verkehr ausgedacht wird, der insbesondere hinsichtlich Flexibilität und Offenheit kein geeigneter Benchmark ist.

Pusch: 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.

Ja – «Pflichten sind zu prüfen, insbesondere im Hinblick auf die Unterschiede subventioniert/konzessioniert-privat und Kerndaten-weitere Daten.»

AR, BPUK/KöV, JU, LU, UR, ZG: Bei Kerndaten soll keine Freiwilligkeit gelten.

CH++: 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.

GR: Bezieht ein Unternehmen die Daten freiwillig, soll es verpflichtet werden, seine eigenen Daten an MODI zu liefern.

LITRA: Die LITRA befürwortet, 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.

Opendata.ch, VS: Wir sind einverstanden mit den Grundsätzen Offenheit, Gleichbehandlung, keine Gewinnorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz und Flexibilität. Wir sind nicht einverstanden mit dem Grundsatz der Freiwilligkeit.

Post: 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 keinen 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. Aus dem Begleitschreiben: 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.

ZH: Ja, mit Ausnahme der Freiwilligkeit. 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).

Ja – Weitere Hinweise und Klärungsbedarf

VöV: 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. 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.

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.

WEKO: 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 Nutzenden, wenn möglich, zu vermeiden.

Begründung der Ablehnenden

Nein – «Es bestehen grundsätzliche Bedenken.»

EPFL: 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.

sgv: 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.

Nein – «Der Grundsatz der Freiwilligkeit ist nicht gegeben.»

NE, vbl, ZVV: 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 Vertriebssystemen gewähren muss.

Nein – «Vom Grundsatz der Freiwilligkeit soll abgesehen werden.»

NE : 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.

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).

ParkingSwiss : 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.

Frage 14b: Anforderung an die MODI – Prinzip Freiwilligkeit

Sind Sie damit einverstanden, dass Daten auf freiwilliger Basis über die MODI bereitgestellt werden und keine zusätzlichen Lieferpflichten eingeführt werden sollen?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Differenzierung zwischen staatseigenen Unternehmen mit Konzession und privaten Anbietern.»

BVB, economiesuisse, Die Arbeitgeber, Swiss, VFAS: 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 (BVB: siehe 14c).

economiesuisse, Die Arbeitgeber, VFAS: Auch hier sollte eigentlich das Prinzip Open Government Data angewendet werden: Öffentlich finanzierte Unternehmen, die in öffentlichem Auftrag handeln, sollten eigentlich einer Einlieferungspflicht unterliegen.

Flughafen Zürich: Mobilitätsdaten, die von staatseigenen Unternehmen unter dem Schutz einer Konzession und in hoheitlichem Auftrag erzeugt wurden, sind grundsätzlich nicht das gleiche sind wie Mobilitätsdaten privater Anbieter. Hier sollte das Prinzip Open Government Data angewendet werden: Öffentlich finanzierte.

Ja – «Gleichbehandlung KTU angesichts bestehender gesetzlicher Pflichten zur Lieferung von Daten.»

ASP: 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.

Viasuisse AG: 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.

VBZ: Der Grundsatz der Freiwilligkeit aufgrund von bereits bestehenden gesetzlichen Vorgaben kann 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).

VöV: 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Verpflichtung für Unternehmen mit Bewilligung, Konzession oder Subvention und für die öffentliche Hand.»

BS, WEKO: Es ist richtig und nachvollziehbar, dass die bestehenden Verpflichtungen zur Datenlieferung gemäss PBG / Fahrplanpflicht für die konzessionierten öffentlichen Verkehrsunternehmen auch im Rahmen MODIG gelten.

BS: Für uns ist es 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.

FRS : 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.

TCS: 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.

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

openmobility.ch: Für öffentlich finanzierte Akteure muss es eine Lieferpflicht geben. Die Lieferpflicht für private Akteure soll nur für die Kerndaten gelten.

Post: 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.

SAC: Gerade kleinere Mobilitätsanbieter z.B. im Berggebiet sind darauf angewiesen, dass ein Grundnetz an Mobilitätsdaten vorhanden ist, damit ihre Angebote funktionieren.

SNL : Per le PMI e per i privati devono essere previsti tempi e sovvenzioni per lo sviluppo delle interfacce.

VD : 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.

Nein – «Pflicht für private Mobilitätsanbieter damit kein einseitiger Zwang für öV-Unternehmen aufgrund bestehender gesetzlicher Pflichten.»

ZH, ZVV: Für den öV besteht faktisch keine Freiwilligkeit. Um die Gleichbehandlung aller Anbieter sicherzustellen, müssten daher auch private Anbieter zur Einlieferung von Daten verpflichtet werden.

Nein – «Pflicht für Kerndaten.»

BPUK/KöV, LU, OW, UR: Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt.

GE : 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.

Nein – «Neue Pflicht damit genügend Daten zur Verfügung stehen.»

BL: 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.

CH++: Eine Verpflichtung zur Einlieferung von Daten kann zweckmässig sein. Sie sollte aber nicht durch das MODIG auf Bundesebene, sondern subsidiär durch Eigner und Konzessionsgeber (im weiteren Sinn) eingefordert werden.

local Search: Der Nutzen ist am grössten, wenn alle mitmachen müssen.

NE : Pour garantir l'égalité de traitement de tous les fournisseurs, il faudrait obliger les fournisseurs privés à livrer des données.

Opendata.ch: Wir fordern, dass die Mobilitätsanbieterinnen (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.

SG: 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 Mobilitätsanbieter die Sichtbarkeit ihrer Angebote auf der immer wichtiger werdenden digitalen Ebene erhöhen können.

SIA: 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.

SP: 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.

VS : 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.

Nein – «Es gibt grundsätzliche Zweifel.»

EPFL: 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.

Frage 14c: Anforderungen an die MODI – Neue Einlieferungspflichten

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)?

Neue Einlieferungspflicht für die öffentliche Hand

Hinweise der Zustimmenden

Ja – «Für die öffentliche Hand ist eine Einlieferungspflicht notwendig, insbesondere weil so eine angemessene Datenqualität erreicht und OGD sowie Innovation gefördert werden.»

AMAG: 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:

AR, BPUK/KöV, LU, OW, PRO VELO, Schweiz Mobil, UR: Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt.

BE: 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.

GE : 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.

MOVI+, TRAVYS : il s'agit de montrer l'exemple afin de convaincre les acteurs privés.

Opendata.ch: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht, um die relevanten Mobilitätsdaten als Open Government Data veröffentlichen zu können.

Post: Open Government Data ist zu fördern.

WEKO: 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.

Ja – «Unter gewissen Bedingungen, insbesondere eines angemessenen Aufwands und einer sicheren Datenhandhabung.»

FR : 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 bénéficiaires équivalents.

FRS : 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.

swisscleantech: Es ist jedoch sicherzustellen, dass die Daten so gesichert und anonymisiert werden, dass keine Rückschlüsse auf Geschäftsinteressen zugelassen werden.

TI: 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).

VBZ: 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.

Ja – Weitere Hinweise

LITRA: 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.

Begründung der Ablehnenden

Nein – «Der Grundsatz der Freiwilligkeit würde verletzt.»

ASP: 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.

SBB: 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.

VöV: 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.

Nein – «Es bedarf noch Klärung der eigenen Möglichkeiten.»

SO: Grundsätzlich wollen wir aus Sicht Kanton die verfügbaren Daten liefern, müssen aber zuerst wissen, dass wir dies in der geforderten Form überhaupt können.

Neue Einlieferungspflicht für öff. konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Mit Blick auf bisher nicht erfolgte Öffnung des öV-Vertriebs.»

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

economiesuisse, Die Arbeitgeber: 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.

FRS : 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.

Opendata.ch: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht, um die relevanten Mobilitätsdaten als Open (Government bzw. Corporate) Data veröffentlichen zu können.

Ja – «Einbezug weiterer Mobilitätsangebote.»

CHACOMO: 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.

FR : Sous réserve de la réciprocité (les entreprises non concessionnées devraient aussi ouvrir leurs données).

Post: 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.

Ja – «Mit Blick auf die damit verbundenen Kosten.»

LITRA: 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.

Ja – «Klärung der betroffenen Daten und Bedingungen erforderlich.»

BPUK/KöV, LU, OW, UR: Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt.

GE : Oui, pour les données de base, non pour les autres.

TRAVYS : Oui mais l'utilisation de ces données doit être payantes pour ceux qui fournissent pas de données de mobilité mais les utilisent.

VBZ: 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.

Begründung der Ablehnenden

Nein – «Der Grundsatz der Freiwilligkeit würde verletzt.»

SBB, TPG, VöV: Freiwilligkeit und Gleichbehandlung müssen als Prinzipien gesetzlich festgehalten und konsequent angewendet werden.

SBB: 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.

VöV: 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.

Neue Einlieferungspflichten für private Unternehmen?

Hinweise der Zustimmenden

Ja – «Die Einlieferungspflicht soll für alle Beteiligte gleichermassen gelten.»

Post: 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.

TPG : 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.

WEKO: Die NADIM sollte 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.

ZH: 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 Antwort 14a).

Ja – «Unter gewissen Bedingungen, insb. im Sinne der Gleichbehandlung, sollen private Unternehmen Ihre Daten einliefern müssen.»

BE: Dabei stehen Mobilitätsgrundlagen im Vordergrund, nicht aber Angebote von privaten Unternehmen.

BS, BVB: Falls sie öffentliche Infrastruktur benutzen / Subventionen erhalten / Aufträge der öffentlichen Hand ausführen.

GR: Wenn ein Unternehmen Daten bezieht, ist eine Einlieferungspflicht auszubedingen.

Opendata.ch: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht unter zu definierenden Kriterien (z. B. Grösse der Anbietenden in Anzahl Fahrten, Regionen oder Fahrzeuge), um die relevanten Mobilitätsdaten als Open (Corporate) Data veröffentlichen zu können. Siehe auch Bemerkungen zu 14b.

SIA: 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.

VBZ: 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.

Ja – Weitere Hinweise

FR : La question du paiement, dans certains cas, de la fourniture de données de mobilité est à examiner.

JU : 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 et que les responsables soient de brillants communicateurs et fédérateurs de solution, etc.

SH: Aus der Vorlage kommt nicht klar hervor, was das alles umfasst und wie es vollzogen werden soll.

Begründungen der Ablehnenden

AI: Für Private soll der Anreiz zur Datenlieferung darin bestehen, dass sie ihr Angebot über die Basisplattform deutlich besser positionieren können.

AMAG: 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.

AR: 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.ch vergeben und so auf den Aufbau einer neuen MDA verzichtet werden.

FART: 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)

Flughafen Zürich: 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.

BPUK/KöV, LU, OW, UR, VS: Eine Einlieferungspflicht wäre ein zu starker Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit. Unserer Ansicht nach fehlen dafür im Moment auch die verfassungsrechtlichen Grundlagen.

FRS : 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.

LITRA: 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.

MOVI+ : 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.

NE : Dans le cas contraire, cela devrait être surveillé et des pénalités sont à prévoir en cas de non-conformité.

ParkingSwiss : 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 termes de clientèle.

TCS: 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.

TI: 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 9c.

Ergänzende Frage 23: MODI – Datenquelle ausweisen

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

Hinweise der Zustimmenden

Ja – «Eine Ausweisung der Datenquelle ist notwendig, insb. für das Vertrauen in die Daten und deren Qualität.»

GE, TPG : Oui, cela est fondamental pour apprécier la qualité de la donnée fournie.

MOVI+ : L'identification du fournisseur initial est de nature à créer de la confiance et de la transparence nécessaires.

ParkingSwiss : 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.

SO: Im Prinzip "ja", die Pflicht lässt sich aber schlecht durchsetzen.

Ja – Weitere Vorschläge

CSA/SSR : Nous proposons une indication facultative.

local Search: Es sollte lizenztechnisch möglich sein, die Daten in openstreetmap zu importieren, auch wenn die Datenquelle nur auf <https://www.openstreetmap.org/copyright> sichtbar ist.

SATW, Swiss Data Alliance: Unser Vorschlag wäre ein Ausweis und die Weitergabe unter gleichen Bedingungen, vgl. share alike unter creative commons (CC BY-SA 4.0).

Ja – «Der Datenschutz muss sichergestellt sein.»

VD : 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).

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Unter dem Grundsatz der Freiwilligkeit soll die Möglichkeit der Quellenausweisung bestehen.»

BL, BS: 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.

Nein – «Die stetige Ausweisung der Quellen führt zu unnötiger Komplexität.»

Flughafen Zürich: 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.

Frage 15a: MDA – Gründung Bundesanstalt

Erachten Sie es angesichts der Grundsätze für zweckmässig, mit der MDA eine neue Bundesanstalt zu gründen, um insbesondere die NADIM aufzubauen, zu betreiben und weiterzuentwickeln?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Unabhängigkeit, Verlässlichkeit, objektive, vom Staat definierte und gepflegte Grundlage, frei von wirtschaftlichen Interessen.»

Die Grünen: Die Grünen unterstützen dabei klar, dass die Schaffung und der Betrieb der Dateninfrastruktur durch die öffentliche Hand erfolgt. Alternativen, welche darauf abzielen, nichtstaatlichen kommerziellen Akteuren die Federführung zu überlassen, lehnen die Grünen entschieden ab.

Greenpeace, VCS: Eine allfällige Federführung bei nichtstaatlichen, kommerziell orientierten Akteuren wird teilweise dezidiert abgelehnt.

JU : Il est indispensable de désigner un organisme qui s'en occupe. 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 rétablissement 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 révolution 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 révolution 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).

MOVI+, ZH: 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.

Ja – «Alternativen Integration Bundesverwaltung / bestehende Strukturen / Branchenregelung mit Frist sind weitere zu prüfen.»

BG SA : L'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.

BPUK/KöV, LU, OW, UR: 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.

GR: Zu prüfen ist, ob ein Unternehmen dies im Rahmen einer sogenannten Systemaufgabe übernehmen kann.

NE : 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.

Post: 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. 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.

SH: 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.

TRAVYS : Il paraît 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.

vbl: 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.

Ja – «Verhindert kostspielige Parallelinfrastrukturen.»

Travail.Suisse: 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 ezn 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.

Ja – «Hinweise zu Zusammensetzung des Verwaltungsrats.»

AMAG: 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. 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.

CHACOMO: 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.

GE : 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.

ParlDigi: 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?

Post: Bei der Zusammenstellung des Verwaltungsrats würden wir es begrüßen, wenn sich dieser aus fachkundigen Mitgliedern aus der Mobilitätsbranche zusammensetzen würde:

Swiss Data Alliance: 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.

Ja – «Weitere Hinweise zu Bezeichnung und Sitz.»

SH: Der Kanton Schaffhausen könnte sich allenfalls als Sitz für diese neue Bundesanstalt eignen.

Ja – «Ausweitung der Anstalt auf Bereiche ausserhalb der Mobilität.»

CH++: 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.

Post: 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.

SAB: Ob nur für den spezifischen Bereich der Daten im Mobilitätssektor eine eigene Bundesanstalt geschaffen werden soll oder ob diese auch andere sektorielle Bereiche abdecken sollte bei denen sich die Frage nach OpenData auch stellt z.B. Strombereich, Wassermanagement.

Begründung der Ablehnenden

Nein – «Eine agile, marktnahe Organisationsform ist die bessere Option.»

FDP, RhB: Keine staatliche Anstalt, sondern eine marktnahe und agile Organisationsform.

FDP: 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.

LITRA: 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. 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. Aus Sicht der LITRA sollte eine möglichst schlanke und agile Organisationsform gewählt werden. 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.

openmobility.ch: 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.

SG: 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.

sgv: 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.

VöV: 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. 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. Jedoch stehen für uns die Kosten dieser geplanten Bundesanstalt, für die 45 Vollzeitstellen geschaffen werden sollen, in einem krassen 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.... 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.

Nein – «Kosten einer Bundesanstalt sind zu hoch.»

ACS: 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.

ASP: 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 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.

Die Mitte: Dem Vorhaben, eine eigene Bundesanstalt für die Mobilitätsinfrastruktur zu gründen, steht Die Mitte 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.

SAB: 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.

SO: Nicht ohne Not neue Anstalten aufbauen.

VBZ: Die VBZ erachten das Schaffen einer neuen Bundesanstalt als nicht zweckmässig und von den Kosten her als wesentlich zu teuer.

ZG: Die Bildung einer Bundesanstalt ist nicht zwingend notwendig, es sind andere Organisationsformen zu suchen.

ZVV: 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.

Nein – «Kostengünstigere Umsetzung innerhalb Bundesverwaltung.»

AR: 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.

FRS : 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.

GL, TG: 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.

Piratenpartei: Könnte auch von bestehenden staatlichen Organisationen übernommen werden.

SP: 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. 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.

Nein - Weitere Hinweise

AR: 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. Aus dem Begleitschreiben: 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.

EPFL: Daten sind keine Infrastruktur und deshalb braucht es auch keinen Infrastrukturbetreiber. Will man einen Betreiber 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?

MyBuxi: Es besteht 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.

Opendata.ch: Wichtig ist, dass die Mobilitätsdaten rasch verfügbar sind. Es sind deshalb bestehende Strukturen zu nutzen und diese allenfalls personell und finanziell zu stärken.

FR : 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.

Frage 15b: MDA – Andere Organisationsform

Sehen Sie eine andere Organisations- und Rechtsform für geeigneter an? Welche und warum? Wenn ja, wie sehen Sie dabei die Finanzierung dieser Organisation?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Eine Integration in die Bundesverwaltung.»

AI: Integration in die Bundesverwaltung, siehe Antwort 15a.

ACS, FRs : 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 plate-forme.

SO: Lieber ein bestehendes Bundesamt. Der Anschluss an (direkt(er) steuerbare) bestehende Strukturen wird bevorzugt.

TG: 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 (siehe Antwort 15.a).

SG: 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.ch 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.

Ja – «Eine private Organisationsform.»

BL: Eine geeignete private Organisationsform wäre aus unserer Sicht klar zu bevorzugen. Die Privatwirtschaft zeigt, z. B. mit der Genossenschaft openmobility.ch, 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: (1) Wir erkennen keine Gründe, weshalb die Aufgaben gemäss Vorlage nur durch eine staatliche Stelle wahrgenommen werden könnten, zumal keine hoheitlichen Tätigkeiten vorgesehen scheinen. (2) 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.

openmobility.ch: 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.

sgv: Die Organisationsform einer privaten Anstalt ist zu wählen. Als Finanzierungsform ist das Aktienariat denkbar.

VBZ: 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.

Ja – «Die Ausschreibung eines Leistungsauftrags für die NADIM.»

AR: 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.ch vergeben und so auf den Aufbau einer neuen MDA verzichtet werden.

economiesuisse, Die Arbeitgeber, Swiss, VFAS: 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.

TRAVYS, ZG: Der Auftrag könnte mittels Leistungsauftrag an eine geeignete Organisation vergeben werden. Denkbar wären Organisationen, welche bereits mit dem Management von Bewegungsdaten Erfahrung haben.

Ja – «Bestehende Strukturen oder Organisationen.»

GR, SH: 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.

MyBuxi: Aus unserer Sicht gibt es eine Alternative mit der Genossenschaft openmobility.ch, die von privaten Akteuren gegründet wurde. Diese unterliegt weniger Einschränkungen als eine Bundesanstalt und könnte damit allenfalls nötige Doppelspurigkeiten vermeiden. Die Genossenschaft openmobility.ch könnte auch durch den Bund beauftragt und ganz oder teilweise finanziert werden.

NE : 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Die geprüften Alternativen bzw. deren Verwerfung ist nachvollziehbar.»

AMAG: 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.

MOVI+, ZH: 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.

Pro Bahn: 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.

SATW, Swiss Data Alliance: 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).

Travail.Suisse : Nous sommes contre une forme d'organisation de droit privé. Les explications du rapport explicatif sont convaincantes à ce sujet.

Nein – «Die Finanzierung der MDA muss geklärt werden.»

BG SA : 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.

Nein – «Es bestehen grundsätzliche Bedenken.»

TL: Comme indiqué précédemment, la mise en place d'une norme de partage, règlement 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 'une infrastructure, tant financièrement (financement à l'utilisation/accès= qu'en termes de cybersécurité, de souveraineté des entreprises de transports publics, et de développement durable (stockage unique de la donnée en lieu et place d'une répliation).

Frage 16a: MDA - Aufgaben bei NADIM

Erachten Sie die Aufgaben gemäss Art. 13 Abs. 2 Bst. a - e des Gesetzes (Einbezug Akteure, Standardisierung, Integration von Daten, Bereitstellung von Daten/Diensten, Festlegung Kerndaten, technische/fachliche Unterstützung) für zweckmässig? Sehen Sie andere, weitere Aufgaben?

Hinweise der Zustimmenden

Ja – «Die Aufgaben sind zweckmässig. Zum Teil gibt es Vorbehalte bzgl. der Datenkonsolidierung oder einer allfälligen Beeinflussung des Wettbewerbs.»

economiesuisse, Die Arbeitgeber, Swiss: Wir befürworten die Kernaufgaben gem. Art. 13, beantragen aber die Streichung des Artikels 14 (Weitere Tätigkeiten).

GL, GR: 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.

AMAG: 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.

BL: 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 (siehe Antwort 21).

SG, SH: 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.

TPG : Nous sommes favorables à la mise en place d'un raccordement standardisé au système.

Ja – «Weitere Tätigkeiten sind zu prüfen.»

GE : Oui, mais le CDM devrait également être doté de compétences pour assurer le raccordement au système.

MyBuxi, SAC: 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 Angebotsteil werden.

ParkingSwiss : 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.

Ja – «Mit Vorbehalten gegenüber der geplanten Organisationsform.»

AI: Diese Aufgaben sind jedoch innerhalb der Bundesverwaltung wahrzunehmen.

Flughafen Zürich: Wichtig erscheint uns, eine marktorientierte und stetige Weiterentwicklung der Dateninfrastruktur, um modernste Standards auch künftig sicherstellen zu können.

FRS : 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 ex-terne afin de pouvoir les adapter aux besoins réels ensuite.

sgv: Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden (siehe Antwort 15).

SO: Ein Vorbehalt gilt eher der neuen Anstalt als den Aufgaben.

vbl: Allerdings sollten die Aufgaben, welche die SBB SKI für die öV-Daten heute bereits erbringt, der SBB-I übertragen werden.

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

Ja – «Nationale und Internationale Datenhandhabung sowie v.A. deren Kontrolle ist zu definieren.»

TG: 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.

UR: 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Die Aufgaben sind zu vage.»

ACS: 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.

Nein – «Es gibt grundsätzliche Bedenken gegenüber der Organisationsform.»

EPFL: 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).

ZVV: Die Aufgaben sollten der SBB übertragen werden (siehe Antwort 15a).

Frage 16b: MDA – Standardisierung

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Die Aufgabe der Standardisierung muss nicht bei der MDA liegen.»

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

FRS : 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.

economiesuisse, Die Arbeitgeber, VFAS: Die MDA muss in erster Linie als Vermittlerin agieren, um die vorhandene Expertise der Markakteure bestmöglich zur Geltung zu bringen.

sgv: Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden (siehe Antwort 15).

Ja – «Die Internationale Harmonisierung ist zentral.»

ASP, Flughafen Zürich, TPG: Es ist eine gesamteuropäische Harmonisierung anzustreben, idealerweise sind internationale Datenmodelle bzw. Standards einzuhalten.

BS: 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.

ParkingSwiss : 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.

Ja – «Betroffene Akteure sind miteinzubeziehen.»

BE, BPUK/KöV, GL, GR, MyBuxi, RhB, SAC, SATW, SH, SIA, SZ, UR, VS, ZH: Dabei ist der zweckmässige Einbezug der betroffenen Akteure von entscheidender Bedeutung.

GE : 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.

ParkingSwiss : 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.

SZ: 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.

VBZ: 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.

Ja – «Die vorgesehene Standardisierung ist sinnvoll, insbesondere aufgrund der anfallenden Kosten.»

tpl: 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).

Ja – «Die vorgesehene Standardisierung ist sinnvoll, aber es müssen noch Widersprüche bzgl. des Grundsatzes der Freiwilligkeit behoben werden.»

BL, BPUK/KöV, LU, OW, SG: 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.

Ja – Weitere Hinweise

FR : 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).

TG: Zudem muss sichergestellt werden, dass keine widerrechtliche Bearbeitung von Daten stattfindet.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Die Aufgabe der Standardisierung soll nicht bei der MDA liegen.»

MOVI+, TRAVYS : 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.

SBB: Der Standard sollte vom Mobilitätssektor entwickelt und kuratiert werden.

SO: 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.

ZVV: Die Aufgaben sollten der SBB übertragen werden (siehe Antwort 15).

Nein – «Es sollen Widersprüche bzgl. des Grundsatzes der Freiwilligkeit geklärt werden.»

NE : 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.

Frage 16c: MDA – Integration und Bereitstellung Daten und Dienste

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?

Hinweise der Zustimmenden

Ja – «Die Aufgaben sind bei der MDA zweckmässig angelegt, insbesondere weil es den Anschluss an die NADIM für alle Beteiligte vereinfachen kann.»

JU : A nouveau, la taille des entreprises qui vont fournir des données est très variable. Il faut clairement soutenir les plus petites d'entre elles.

MOVI+ : 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.

SG: Dies erscheint zweckmässig, um den Anschluss an die NADIM für Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenbezüglerinnen und -bezügern zu vereinfachen.

SZ: Der Support und die Kontrolle sind durch den Betreiber zu gewährleisten.

Ja – «Unter der Bedingung einer angemessenen, z.T. noch zu definierenden Umsetzung.»

economiesuisse, Die Arbeitgeber, Swiss, VFAS: Solange sich diese Unterstützung auf Leistungen beschränkt, welche die effiziente Funktionsfähigkeit der NADIM und die Teilnahme der Akteure unterstützen.

FR : 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.

SIA: Voraussetzung für den Support ist ein Servicelevel Agreement, welches der Dynamik und der Agilität des Marktes entspricht.

VBZ: 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.

Ja – Weitere Aufgaben

BG SA : Il convient de s'assurer que les services de routing qui pourraient être intégrés garantissent l'égalité de traitement entre les fournisseurs de mobilité.

Flughafen Zürich: Hier sollten auch Qualitätsaspekte einbezogen werden. Die Moderierung der Erarbeitung von Datenmodellen sollte gemeinsam mit allen Beteiligten erfolgen.

WEKO: Die MDA hat 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 (siehe Antwort 9b).

Ja – «Es benötigt hierzu keine neue Anstalt.»

FRS, TCS : 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.

VS : Il serait opportun de ne pas fermer la porte à la sous-traitance pour certaines tâches spécifiques.

Begründung der Ablehnenden

Nein – «Die Zentralisierung dieser Aufgaben ist nicht zweckmässig.»

mobilité : L'intégration des données est faite par les clients.

Post: 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.

Nein – «Eine andere Organisation ist zu bevorzugen.»

sgv: Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden.

ZVV: Die Aufgaben sollten der SBB übertragen werden (siehe Antwort 15).

Frage 17: MDA - Gewerbliche Leistungen

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?

Hinweise der Befürwortenden

Ja – «In bestimmten Bereichen (z.B. Standardisierung) sollen gewerbliche Leistungen angeboten werden.»

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

Greenpeace, Pusch, swisscleantech, VCS: 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.

JU : 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.

VBZ: Im Bereich Standardisierung und technischer Support.

tpl: A nostro parere il gestore deve potere conferire specifiche consulenze e perizie anche qualora fossero potenzialmente in concorrenza con imprese private.

Ja – «Sollte der Bedarf anfallen, ist eine gewerbliche Leistung zum entsprechenden Zeitpunkt zu prüfen.»

MyBuxi, SAC, SG: 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.

Ja – «Es darf keine Konkurrenz zu privaten Unternehmen entstehen.»

WEKO: 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.1bis KG).

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.

ZH: Sofern diese Leistungen nicht in Konkurrenz zu privaten Anbieterinnen und Anbietern stehen, sollte die Möglichkeit zur Durchführung gewerblicher Leistungen bestehen.

Ja – «Die Organisationsform der gewerblichen Leistungen soll jedoch eine andere sein.»

SIA: Es sollten mit den relevanten Akteuren zusammen Beratungsstellen geschaffen werden, welche agil und flexibel den Bedarf decken.

ZVV: Die SBB sollte mit dem Betrieb betraut werden.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Gewerbliche Leistungen gehören nicht zu den Aufgaben einer Bundesanstalt. Der Wettbewerb würde unverhältnismässig beeinflusst»

AI: Jede gewerbliche Leistung führt zumindest mittelbar zu einer Konkurrenzierung der Privatwirtschaft. Dies ist abzulehnen.

BG SA, SAB, TPG : Il nous apparaît difficile d'être à la fois un organe régulateur et de fournir des prestations commerciales.

BG SA, GE, sgv: Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden.

economiesuisse, Die Arbeitgeber, VFAS: 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.

EPFL: 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..

MOVI+ : 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.

Post: Die MDA soll ihre marktbeherrschende Stellung nicht ausnützen und nicht gewinnorientiert handeln.

routeRANK: Abgesehen von wenigen Ausnahmen (z.B. Themen wie etwa Interoperabilität mit EU) scheint das nicht möglich ohne Konkurrenzierung von privatwirtschaftlichen Unternehmen.

SZ: Aufgrund der Komplexität der Aufgaben scheint eine Konzentration auf die Kernaufgaben angezeigt.

Nein – «Die Bedingungen der gewerblichen Leistungen sind zu klären»

AG: Eine kostenlose Unterstützung der Datenlieferanten soll gewährleistet werden.

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

BERNMOBIL: 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.

Post: Solche Dienstleistungen sollten durch die MDA nur dort erbracht werden, wo dies nicht durch Dritte möglich ist.

Frage 18: MDA – Ausschluss von NADIM

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Ein möglicher Ausschluss von der Nutzung der NADIM ist sinnvoll.»

AG: 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.

MOVI+: 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.

Ja – «Es besteht zusätzlicher Klärungsbedarf, Beispiele für das Nicht-einhalten der Pflichten oder einen Missbrauch fehlen.»

Flughafen Zürich: 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. Im erläuternden Bericht zu Art. 17 ist auf den Datenschutz Bezug zu nehmen (S. 39).

FR, JU, transfair: Il manque toutefois des exemples d'utilisation illégale ou abusive dans le rapport explicatif.

Travail.Suisse: 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.

Ja – «Kriterien für einen Ausschluss sind gemeinsam mit den Akteuren zu definieren.»

GE : Si et seulement si les droits et obligations sont fixés de manière collégiale (via la signature d'un contrat par exemple).

Post: 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 durchgesetzt wird, damit der Praxisbezug gewährleistet ist.

Ja – «Es ist zwischen den Beteiligten zu differenzieren.»

BPUK/KöV, LU, NE, OW, UR: 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 vermischt werden.

SP: 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.

ZG: Allerdings dürfte dies bei Lieferanten von Kerndaten schwierig sein.

Ja – Vorschläge für das Vorgehen bei einem Ausschluss

TPG: 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.

WEKO: 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 (siehe Antworten 9b und 9c).

ZH: 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Es bestehen grundsätzliche Bedenken gegenüber der Organisationsform der MDA.»

sgv: Diese Aufgaben sollen nicht von einer staatlichen Anstalt, sondern von einer privaten Organisation übernommen werden (siehe Antwort 15).

EPFL: Jemanden auszuschliessen, bedingt, dass ein solcher Entscheid der MDA vor einem unabhängigen Regulator angefochten werden kann, was aber bei einer Anstalt nicht möglich ist.

ZVV: Die SBB sollte mit dem Betrieb der NADIM betraut werden (siehe Antwort 15). Konzessionierten Transportunternehmen und Verbänden darf der Zugang keinesfalls verwehrt werden, wenn sie die definierten Kerndaten nicht im geforderten Umfang bereitstellen können.

Frage 19a: MDA – Datenschutzbestimmung Personendaten

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

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Ausschluss von Vertriebsdaten und damit einhergehend Reduktion personenbezogener Daten.»

AlgorithmWatch: 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 DSGVO 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.

BL: 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.

CH++: Zur Erreichung des Ziels des Bundesrats, 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.

NE : 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.

OW: 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.

ParkingSwiss : 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.

Ja – «Genügende gesetzliche Grundlage für Bearbeitung von Personendaten, digitale Selbstbestimmung kann umgesetzt werden»

BPUK/KöV: 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.

GE : 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:

Post: 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.

sgv: Der Verweis auf Art. 33 bis 42 DSGVO ist korrekt und notwendig.

SATW, Swiss Data Alliance: Wir begrüßen es sehr, dass – gemäss erl. Bericht – mit der NADIM die Umsetzung der Prinzipien der digitalen Selbstbestimmung aktiv gefördert werden sollen.

SZ: Der Aufbau und Betrieb hat in Koordination mit dem Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten zu erfolgen.

Travail.Suisse: L’aspect de protection des données nous parait 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.

TI: La questione deve essere valutata dalle autorità competenti per la protezione dei dati.

ZH, ZVV: 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.

Ja – «Kompatibilität mit Ausland gewährleisten.»

AI: Um die Vorteile auch im grenzüberschreitenden Raum nutzen zu können, sind die Bestimmungen «europakompatibel» auszugestalten.

AR, GL, SG, SH: 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.

MyBuxi, routeRANK, SAC: Wir denken jedoch auch an grenzüberschreitende Angebote und da ist die EU-Verordnung massgebend. Daher ist die Anerkennung des Schweizer DSGVO durch die EU zwingend nötig. Andernfalls müssten beide «Normen» berücksichtigt werden.

openmobility.ch Wir sehen hier einen Konflikt zwischen EU-Verordnung und DSGVO bei grenzüberschreitenden Verkehren.

Ja – «Enge Begleitung soll gegeben sein.»

Transfair : 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.

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Kein Austausch von Personendaten notwendig / Austausch von Personendaten auf Minimum reduzieren»

AG: Gesundheitsdaten gehören nicht dazu.

TCS: 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, abzugehen.

Nein – «Verweis auf Kap. 6 DSG nicht ausreichend, Kompetenzdelegation unzulässig»

CSA/SSR : La sécurité et l'anonymat des données seront des conditions fondamentales pour l'acceptation de ce projet.

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

Piratenpartei, SEV, SP, SGB: 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.

BE: 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.

FR : 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.

TG: 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.

VD : 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 :

SBB: 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.

Nein – «Recht auf digitale Selbstbestimmung besser beachten / Austausch von Personendaten nur nach explizitem Opt-In / genauere Definitionen notwendig»

AR: Im Gesetz ist klar festzuhalten, wem gegenüber Personendaten in welchen Fällen für wie lange zugänglich gemacht werden dürfen bzw. wann diese zu löschen sind:

Greenpeace, Pusch: Für uns ist es aus Kundensicht zentral, dass falls über die NADIM nicht nur Sachdaten sondern auch Personendaten ausgetauscht werden, dabei das strikte 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.

GR: 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.

Grüne: Wir 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.

VCS: Bei der Weitergabe von Personendaten soll zusätzlich konsequent das Prinzip Opt-In gelten. Grundsätzlich sollen Personendaten nicht weitergegeben werden. 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 strikte Prinzip des Opt-In gilt: Sämtliche Personendaten dürfen ausschliesslich und nur dann über die NADIM ausgetauscht werden, wenn sich Seite 6 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.

VöV: 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 darüberhinausgehende 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.

ZG: 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 Antwort 19b).

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).

Frage 19b: MDA – Datenschutz durch Datenliefernde

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?

Hinweise der Zustimmungenden

Ja – «Die Sicherstellung des Datenschutzes ist jedoch eine gemeinsame Aufgabe.»

AMAG: 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.

BE: 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.

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

NE, ZH, ZVV: En tant qu'intermédiaire de données, l'exploitant du MODI a une part de responsabilité.

Post: 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.

sgv: Eine anonymisierte Einlieferung der Daten schützt sowohl Datenlieferanten als auch Endkunden vor einer Verwendung der Daten zu anderen als den im MODI vorgesehenen Zwecken.

TG: Personendaten sollen gar nicht erhoben werden. Werden diese dennoch erfasst, muss der Bund in der Verantwortung sein.

VD: Un 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.

Viasuisse AG: Generell ja aber gleichwohl muss der Bund im Rahmen seiner Aufgaben hier auch Teile der Verantwortung übernehmen.

Ja – «Die Anonymisierung muss dabei an der Quelle bzw. beim Unternehmen vorgenommen werden.»

Flughafen Zürich: Es soll das Prinzip Privacy by Design angewendet werden. Daten sind möglichst an der Quelle zu anonymisieren.

FR : 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.

JU : 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.

MOVI+, TRAVYS : 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.

SIA: 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 ausgeführte Systeme.

VD : 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.

ZH: 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.

Ja – «Es bestehen Bedenken bzgl. der Möglichkeiten der Anonymisierung.»

openmobility.ch, SATW,SG, SH: Es ist zu bedenken, dass für personalisierte Angebote eine Anonymisierung der Daten wahrscheinlich nicht immer möglich sein wird.

Swiss Data Alliance: 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.

Ja – «Es besteht noch Klärungsbedarf.»

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

TPG: 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.

VBZ: 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.

ZG: 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 Mobilitätssnutzerinnen und -nutzer (End-kundinnen und -kunden) müssen gewährleistet sein.

Ja – Weitere Hinweise

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

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

Begründungen der Ablehnenden

Nein – «Datenschutz ist eine gemeinsame Aufgabe.»

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

GR: 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.

Jungfraubahnen: 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 Datenbezügler hier ebenso in der Pflicht.

Repower: Eine sinnvoller Datenaustausch kann nicht ausschliesslich (bzw. in allen Fällen) über anonymisierte Daten erfolgen.

Piratenpartei: Letztlich haben alle Akteure für den entsprechenden Datenschutz zu sorgen und sollten solidarisch haften.

SO: Gemeinsame Aufgabe.

SP: 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.

SZ: 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.

Nein – «Die MDA soll Datenschutzkontrollen durchführen.»

RhB: Die Datenlieferantinnen und -lieferanten sollten bloss nach klaren Vorgaben von Seiten MDA Daten liefern. Die MDA soll Einhaltung Datenschutz kontrollieren.

Anhang 5 Unterlagen und Protokolle Akteurgespräche

Akteurgespräche vom 22.11.2022 zu «Daten- und Funktionsumfang der MODI/NADIM» mit Fokus Mobilitätsakteure

14.11.2022 – Vorversand Unterlage für Akteurgespräch MODIG vom 22.11.2022

Kommentar zur Präsentation Funktions- und Datenumfang NADIM

1 Einführung (Folien 1-13)¹

Auf der Basis der Vernehmlassung zum MODIG werden im Rahmen von Gesprächen mit ausgewählten Akteuren wichtige Themen vertieft. Ergebnisse dieser Gespräche (Protokolle, nachfolgende schriftliche Rückmeldungen zu den diskutierten Fragen) und Arbeiten sind integraler Teil der Vernehmlassung und Beilage des offiziellen Vernehmlassungsberichts. Ziel ist es, mit diesen Rückmeldungen sowohl das gemeinsame Verständnis des Nutzens und der Funktionen der Mobilitätsdateninfrastruktur zu vertiefen, als auch einen Beitrag für eine mehrheitsfähige Lösung im Hinblick auf die Botschaft zu leisten.

Ausgangslage MODI

Verkehrs- und Mobilitätsdaten werden zunehmend zu einer systemrelevanten Infrastruktur. Sie sind von immer grösserer Bedeutung für die öffentliche Hand, die Mobilitätsanbieter und auch weitere Akteure. Ziel ist es, durch den Zugang zu und den Austausch von Mobilitätsdaten ein effizienteres Mobilitätssystem zu erreichen, z.B. durch eine bessere Auslastung von Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen sowie eine ressourceneffizientere und zugleich kundenfreundlichere Mobilität auf der Basis von Innovationen.

Viele Mobilitätsdaten sind heute zwar vorhanden, aber in Silos isoliert, nicht zugänglich und technisch inkompatibel. Deshalb lassen sie sich oft nicht oder nur schwer verknüpfen. Aktuelle, verlässliche und verknüpfbare Daten zur Verkehrsinfrastruktur und zu Mobilitätsangeboten sind aber eine wichtige Grundlage für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem und die Erschliessung der Potenziale.

Aus diesem Grund will der Bund eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur **MODI** aufbauen, mit den Kernelementen) und **Verkehrsnetz CH** (Nationale Geodateninfrastruktur) und **NADIM** (Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität) zusammensetzt. Mit dem neuen Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) soll dazu der rechtliche und zugleich finanzielle Rahmen für die Realisierung geschaffen werden.

Das Verkehrsnetz CH soll verlässliche interessensneutrale Grundlagedaten zur Verkehrsinfrastruktur liefern und die räumlichen Daten zur Verkehrsinfrastruktur kombinierbar und allgemein nutzbar machen. Das umfasst in erster Linie Daten der Behörden aller Staatsebenen.

Die NADIM soll referenzierend auf Verkehrsnetz Schweiz den standardisierten Austausch von Daten zu Mobilitätsangeboten (öV, Taxis, Shring Mobility, etc.) aber auch von damit zusammenhängenden Angeboten wie z.B. Parkplätze, Ladestationen ermöglichen. Sie soll auf technischer Ebene eine einfachere Vernetzung von öffentlicher Hand, Mobilitätsanbietern, Entwicklern und Betreibern von digitalen Kundenlösungen sowie weiteren Akteuren wie Wissenschaft und Forschung ermöglichen und die Hürden der Zusammenarbeit verringern.

¹ Die Folien für die Akteurgespräche können auf Nachfrage beim Bundesamt für Verkehr, Abteilung Politik bezogen werden.

In der Vernehmlassungsvorlage zum MODIG hat der Bundesrat einen Vorschlag zur Diskussion gestellt:

Das Sicherstellen des Datenzugangs auf technischer Ebene wird als zentral für das Funktionieren des Mobilitätssystems betrachtet. Der Austausch der Daten und damit der Zugang zu den Daten soll durch die NADIM gewährleistet werden. Zudem soll diese Funktion durch eine institutionell neutrale Organisation wahrgenommen werden, um einen diskriminierungsfreien Betrieb zu gewährleisten und das Vertrauen der Akteure zu gewinnen. Deshalb sieht der Bundesrat vor, den Betrieb der NADIM als staatliche Aufgabe auszugestalten. Betraut werden damit soll eine Mobilitätsdatenanstalt (MDA).

Wollen die Akteure sich an die NADIM anschliessen, so sollen sie sich dazu verpflichten, ein gewisses Set an Daten (Kerndatenset) als Open Data zur Verfügung zu stellen. Damit soll eine stabile Grundlage für Innovationen gewährleistet werden. Darüber hinaus gehende Daten sollen die Akteure ebenfalls über die NADIM bereitstellen können, den Zugriff darauf jedoch beschränken können.

Die Teilnahme an der NADIM ist für alle Akteure freiwillig und kostenlos. Für die Entwicklung der Funktionalitäten und die Ausgestaltung der Betreiberorganisation und ihrer Aufgaben sollen deshalb die Bedürfnisse der Marktakteure und ihre Geschäftsmodelle und auch der öffentlichen Hand im Zentrum stehen.

Ergebnis Vernehmlassung MODIG

Das Echo zur Vorlag MODIG ist grundsätzlich sehr positiv. Der Bedarf für ein verkehrsträgerübergreifendes Gesetz, die Rolle des Bundes, die Grundsätze der MODI, die Zweckmässigkeit der NADIM und von Verkehrsnetz Schweiz werden seitens der Teilnehmenden zwischen 72%-84% begrüsst. Einzig der angestrebte Betrieb durch eine Anstalt wird nur von 54% gutgeheissen. Insgesamt gab es 121 Teilnehmende. Offen sind insbesondere Fragen zum Funktions- und Datenumfang sowie zur Freiwilligkeit der Teilnahme. Diese Fragen sollen im Rahmen der Akteuresgespräche noch weiter vertieft werden.

2 NADIM: Funktionsumfang und Aufgaben (Folien 14 – 21)

Mission der NADIM: «Die institutionell neutrale NADIM erleichtert es allen Akteuren (privat, öffentlich), im Mobilitätsökosystem innovative Lösungen zu entwickeln und zu betreiben.»

Im Kern dient die NADIM also der einfacheren technischen Vernetzung von Mobilitätsdaten. Die Betreiberin der NADIM unterstützt dazu Datenlieferanten und Datenbezüger mittels technologischen und organisatorischen Funktionen.

Die **technologischen Funktionen** bestehen primär aus 3 möglichen Elementen.

- der Bereitstellung von standardisierten Datenschnittstellen;
- Programmierschnittstellen (API);
- der Bereitstellung von ausgewählten Services, welche die Datennutzung wesentlich vereinfachen.

Dazu erfolgt die Standardisierung von Datenformaten und Programmierschnittstellen unter Berücksichtigung der Interessen der Akteure und mit Blick auf die internationalen Entwicklungen, insbesondere der Nachbarländer und der EU-Kommission.

Die Bereitstellung von ausgewählten technischen Services kann die Zusammenarbeit der Akteure, die effiziente Abwicklung der Aufgaben und Geschäftsmodelle der Akteure und damit insgesamt die Effizienz des Gesamtmobilitätssystems unterstützen.

Die Nutzung dieser Services durch die Akteure ist immer freiwillig.

Es geht in der aktuellen Phase in erster Linie darum zu diskutieren, ob und wenn ja in welchen Bereichen eine Rechtsgrundlage geschaffen werden soll, damit solche Services realisiert werden können.

Wie die Services dann im Detail ausgestaltet werden, ist dann von der Betreiberin der NADIM unter Einbezug der Akteure festzulegen (→ siehe organisatorische Funktionen)

Zurzeit stehen folgende Servicebereiche zur Diskussion:

- zur Unterstützung der Information über Mobilitätsangebote (z.B. Routing-Services wie der Open-Journey-Planner)
- zur Unterstützung im Bereich Interaktion / Transaktion (z.B. bei Bedarf für Aktionen wie Reservation / Buchung / Kauf / Absprung ins Clearing); dies könnte insbesondere für kleinere Mobilitätsanbieter von Nutzen sein
Clearingprozesse selber sollen aber explizit nicht mit technischen Services unterstützt werden, da es hier spezialisierte und etablierte Anbieter gibt.
- zur Unterstützung von Analyse und Prognosen z.B. für die Planung von neuen Verkehrsinfrastrukturen (technischer Service unterstützt z.B. die Erstellung von konsistenten Datenreihen aus unterschiedlichen Jahren).
Peer-to-Peer-Funktionen (Input von Openmobility.ch): Vorschlag für eine Art von Vermittlungsservices für eine einfachere Abwicklung von Geschäftsprozessen zwischen Marktakteuren. Ermöglicht die Kontrolle und den sicheren Austausch von Restricted Data; ergo von geschäftsspezifischen Daten, die nicht als Open Data allen Akteuren zur Verfügung gestellt werden. Der Datenaustausch erfolgt auf der Basis einer kommerziellen Vereinbarung zwischen den Akteuren. Es stellt sich die Frage, ob dieser Service eine staatliche Aufgabe und damit im Portfolio der NADIM sein soll.

Neben den rein technischen Funktionen (Services) gibt es auch eher **organisatorische Funktionen**, die beispielsweise für die Entwicklung und Bereitstellung der technischen Funktionen notwendig sind. Dazu gehören insbesondere folgende Aufgaben:

- Einbezug, Koordination und Interessenausgleich der Akteure im Hinblick auf deren Bedürfnisse für Betrieb und Weiterentwicklung;
- Einbezug, der interessierten Akteure bei allen Prozessen der Standardisierung; von Datenformaten, API, technischen Services. Festlegung der Standards für die NADIM;
- Beobachtung und Adaption der internationalen Entwicklung; fachlicher und technischer Support der an die NADIM angeschlossene Akteure;
- die Konsolidierung und Integration und Publikation von Daten.

→ Fragen zum Funktionsumfang der NADIM: Folie 21

Hinweis: Es ist klar, dass die künftige neutrale Betreiberin der NADIM in der Lage sein muss, die technischen Funktionen gemäss den Anforderungen der Akteure rasch weiterzuentwickeln. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass die Betreiberin marktnah und flexibel handeln kann.

Welche Auswirkungen dies auf die Organisationsform, die Arbeitsweise und die Rolle der Betreiberin hat, wird Thema des Akteurgesprächs vom Nachmittag des 13. Dezember 2022 sein.

3 Daten und Nutzungsprinzipien (Folien 23-33)

Übergeordnete Zielsetzung

Das Ziel der MODI im Allgemeinen und der NADIM im Speziellen ist, dass möglichst viele Akteure auf technischer Ebene einfach miteinander zusammenarbeiten und so in einem neutralen und stabilen Umfeld ihre Mobilitätslösungen entwickeln können. Um eine möglichst grosse Wirkung zu erzielen, gilt es gemeinsam mit den Akteuren eine möglichst grosse Menge an qualitativ hochstehenden Mobilitätsdaten bereitzustellen und zu nutzen.

Dies wird erreicht werden, wenn viele grosse und auch kleine Akteure die NADIM nutzen und ihre Daten über die NADIM zugänglich machen. Nur so kann sich ein Datenökosystem und damit eine Angebotsvielfalt der Mobilität entwickeln, die bis in die Kapillaren des Verkehrssystems vordringen.
Je mehr qualitativ hochstehende Daten zugänglich sind, desto besser ist der Nährboden für Innovationen.

Die Frage ist, wie dieses Ziel am besten erreicht werden kann.

Datenumfang und Nutzungsprinzipien MODI/NADIM gemäss Vernehmlassung (Folien 25 - 29)

Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, dass sich Akteure freiwillig an die NADIM anschliessen können. Falls Sie sich als Datenlieferanten zu einer Teilnahme entschliessen, müssen sie ein gewisses Set an Daten (Kerndatenset) als Open Data zur Verfügung stellen. Darüber hinaus gehende Daten (weitere Daten) sollen die Akteure ebenfalls über die NADIM bereitstellen können, den Zugriff darauf können Sie jedoch bei Bedarf beschränken.

Bei den Kerndaten (open Data) geht es um Informationsdaten im Sinne von Sachdaten. Dies sind Geodaten, Betriebsdaten und Tarifdaten zu den Mobilitätsangeboten.

Demgegenüber sollen alle weiteren Daten mit vertieftem Geschäfts- und/oder Personenbezug nicht offen und nur unter Einhaltung von gesetzlich oder geschäftlich bedingten Restriktionen (restricted Data) zugänglich werden, u.a. um den Anforderungen des Datenschutzes zu genügen

Die Kompetenz zur Festlegung des Kerndatensatzes liegt beim Bundesrat. Die Grundlagenarbeit erfolgt durch die Betreiberin der NADIM unter engem Einbezug und Berücksichtigung der Interessen der Akteure. Der Bundesrat legt das Kerndatenset nach erneuter Konsultation der betroffenen Akteure im Rahmen einer Verordnung fest.

Ergebnis der Vernehmlassung

62% (75 Teilnehmende) der Teilnehmenden anerkennen, dass die Kompetenz für die Festlegung der Kerndaten als minimales Datenset zur Teilnahme an NADIM beim Bundesrat und der Betreiberin der NADIM liegen soll. **19%** (23 Teilnehmende) sind dagegen, u.a. weil sie eine konkrete Definition auf Gesetzesstufe, die Festlegung durch den Bundesrat oder eine weitergehende Delegationen an die MDA fordern. Die insgesamt sehr hohe Zustimmung zur MODI und zur NADIM auch zur freien Nutzung von Kerndaten (Informationsdaten) zeigt den Willen einer grossen Mehrheit der Akteure, ein digitales Ökosystem für die Weiterentwicklung der Mobilität zu schaffen, dass auf der freien Nutzung von Daten und Services basiert, um so Nutzen für die Akteure zu stiften.

Kritik und mögliche Alternative (Folien 31 – 32)

Allerdings hat die Vernehmlassung gezeigt, dass einzelne Akteure befürchten, der Bundesrat könnte auf Verordnungsebene Daten zum Kerndatenset hinzufügen, die eine zu grosse Transparenz und die Offenlegung sensibler Geschäftsdaten von den Mobilitätsakteure zur Folge hätten. Zudem ist ein breites Spektrum von Mobilitätsdaten betroffen, so dass für unterschiedliche Angebote (z.B. Parkplätze oder geteilte Fahrzeuge) auch unterschiedliche Kerndatensets festgelegt werden müssten. Um diesen Befürchtungen zu begegnen, müssten entweder auf übergeordneter Ebene im Gesetz Kriterien gefunden werden, welche die Transparenzanforderungen klar definieren und sensible Bereiche ausschliessen. Das scheint aber sehr anspruchsvoll zu sein. Oder aber es müssten bereits auf Gesetzesstufe detaillierte Angaben zum Kerndatenset gemacht werden, was auf dieser Stufe nicht sinnvoll ist (fehlende Flexibilität) bzw. kaum möglich ist (Vielfalt). Solch detaillierte Festlegungen auf Gesetzesebene wären ausserdem nicht stufengerecht.

Alternativ könnte das Gesetz für den Anschluss an die NADIM **neu für die Akteure keine Verpflichtung** der Akteure zur Bereitstellung eines Kerndatensets (als Open Data) vorsehen. Stattdessen würde die Betreiberin der NADIM unter Einbezug der Akteure lediglich eine Empfehlung an die Akteure aussprechen, welche Daten die Akteure sinnvollerweise als Open Data über die NADIM zur Verfügung stellen sollten. Von einer eigentlichen Verpflichtung für die Bereitstellung von Kerndaten als Open Data würde verzichtet und generell auf Freiwilligkeit mit einer starken «Kerndaten-Empfehlung» gesetzt. Die Erarbeitung der Empfehlung für ein minimales offenes Kerndatenset würde dann vom Betreiber der NADIM in Absprache mit den Datenlieferanten erfolgen.

→ **Fragen zu den Daten und Nutzungsprinzipien: Folie 33**

Protokoll Akteurgespräch MODIG

Daten- und Funktionsumfang NADIM - Fokus Mobilitätsbranche

Datum:	22.11.2022
Ort:	Papiermühle, BAZL; AULA 082
Zeit:	09.00-12:00 Uhr
Vorsitz:	Gery Balmer, Vizedirektor BAV
Protokoll erstellt von:	Gregor Ochsenbein, BAV und Monika Zosso, BAV
Anwesend:	Gemäss separater Teilnahmeliste

Programm

1. Einführung
 - Akteurgespräche im Anschluss an die Vernehmlassung
 - Ausgangslage MODI
2. NADIM - Funktionsumfang und Aufgaben
 - Präsentation BAV
 - Tischrunde: Standpunkt Akteure und Diskussion
3. Daten und Nutzungsprinzipien
 - Präsentation BAV
 - Tischrunde: Standpunkt Akteure und Diskussion
4. Einordnung der Arbeiten Übergangsphase SKI+ bis zur NADIM
5. Weiteres Vorgehen

Begrüssung Gery Balmer, BAV

Das Protokoll der Veranstaltung und die schriftlichen Antworten auf die gestellten Fragen sind gemäss dem Vernehmlassungsgesetz integraler Teil der Vernehmlassung.

1. Einführung

Gery Balmer, BAV erläutert die Mission von MODI und NADIM. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen der Klima- und Energiepolitik ist das Ziel die Steigerung der Effizienz im Mobilitätssystem in der Schweiz durch die Nutzung von Daten. Die Zusammenarbeit der Akteure soll gefördert und auf technischer Ebene vereinfacht werden.

Die Herausforderungen sind vielfältig. Um diesen aktiv zu begegnen spielen Daten eine wesentliche Rolle. Der Gesetzesvorschlag ist eine Grundlage, für die zukünftige Rolle der öffentlichen Hand.

Im Grundsatz ist das Echo zur Vorlage aus der Vernehmlassung klar positiv.

Die geplante Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) umfasst die NADIM (Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität) und VNCH, das «Verkehrsnetz Schweiz» als Referenzsystem für Geodaten des Verkehrsnetzes.

Der rechtliche Rahmen soll eine Basis für die Erweiterung sein, um insbesondere die Möglichkeit einer Aufwärtskompatibilität und Multimodalität zu gewährleisten.

Die angestrebten Prinzipien für den Betrieb der NADIM bilden die Voraussetzung, um das Vertrauen für die Akteure zu schaffen. Akteure sind neben den Mobilitätsanbietern auch die öffentliche Hand sowie die Bundesbetriebe.

2. NADIM: Funktionsumfang und Aufgaben

Gery Balmer, BAV erläutert den Funktionsumfang der NADIM. Das ist Kern des ersten Teils der Diskussion. Dabei ist zwischen technischen und organisatorischen Funktionen als Aufgabe der NADIM-Betreiberin zu unterscheiden.

In technischer Hinsicht können generelle Services bereitgestellt werden, sowie die Standardisierung von Datenformaten und Schnittstellen / API. Im Folgenden geht es nicht um die detaillierte Ausgestaltung der technischen Services, sondern allgemein um die Bereiche, wo solche Services angeboten werden sollen.

Services (z.B. intermodaler Routenplaner, Reservationsdienst für LKW-Parkplätze) sind auch deshalb zweckmässig, weil in diesem Bereich von der ITS-Richtlinie der EU vorrangige Massnahmen vorgesehen sind zur Nutzung von Strassen- Verkehrs- und Reisedaten.

Daten lassen sich bezüglich der Zugangsrechte grundsätzlich in zwei Kategorien unterscheiden: Open Data (alle haben zu jedem Zweck Zugriff auf diese Daten) und Restricted Data (Dateneigner kann z.B. auf der Grundlage von (kommerziellen) Vereinbarungen bestimmen, wer zu welchem Zweck Zugriff auf die Daten hat).

Die Betreiberorganisation der NADIM sorgt prinzipiell für den Einbezug der Akteure und ist der eigentliche «Kümmerer» fallweise für Daten und Services. Sie soll die Akteure fachlich und technisch unterstützen und ihren Beitrag für qualitativ hochstehende Daten leisten. Je nach Use Case ist auch die Konsolidierung von Daten durch die Betreiberin notwendig. Letztlich gilt es auch dafür zu sorgen, die internationalen Entwicklungen zu berücksichtigen, damit die Lösung der Schweiz in Europa keine Insel wird.

Eine zentrale Frage ist: Welche technischen Services sollen angeboten werden? Wobei zu betonen ist, dass alle technischen Services für eine freiwillige Nutzung zur Verfügung gestellt werden. In den folgenden Bereichen sind im Hinblick auf multimodale Dienstleistungen Services vorgesehen:

- Informations- und Reiseplanungsservice
- Interaktions- und Transaktionsservice
- Analyse und Prognose-Services

Zudem stellt sich die Frage, ob solche Services nach Möglichkeit als Open Source Komponenten bereitgestellt werden sollen.

Dazu kommt ein neuer Vorschlag für einen technischen Service für den sicheren Austausch von Restricted Data vom Vorstand openmobility.ch: Es handelt sich um Peer-to-Peer Funktionen für die Unterstützung von Unternehmen bei der geschäftlichen Zusammenarbeit.

Hinweis Thomas Küchler, openmobility.ch zu Peer-to-Peer-Funktionen: Er sieht dies nicht als eine neue Funktion, sondern um eine Präzisierung, wie mit vertrauenswürdigen Daten mithilfe der NADIM umgegangen werden soll. Der Vorschlag basiert auf breiten Diskussionen innerhalb der Genossenschaft.

Diskussion

Thomas Küchler, openmobility.ch: Folie 17: Es ist eine Präzisierung hinsichtlich Daten nötig: Daten die in der NADIM gehostet werden sind Open Data. Hingegen dürfen in der NADIM keine, oder nur zurückhaltend Restricted Data gehalten werden, sonst gibt es Probleme beim Datenschutz und einen «Datenmaloch». Die Datenhaltung obliegt primär bei den Akteuren.

Gery Balmer, BAV: Grundsätzlich sollen diese Daten dezentral, bei den Dateneignern «gehostet» sein. Wenige definierte Ausnahmen kann es geben, z.B. für Zwischenspeicherungen aus Performance-Gründen.

Andreas Biedermann, PostAuto: Prinzipiell unterstützen wir die dargelegten Funktionen. Daten sind aber nicht Teil der Technologie, sondern Zweck der NADIM und sollen dementsprechend übergeordnet betrachtet werden. Die Qualität der Daten ist ein wichtiges Thema und es braucht auch Massnahmen, um diese zu gewährleisten. Aus Sicht eines Mobilitätsdienstleisters ist diese Qualität zentral, weil wer eine Kette anbietet, ist angewiesen auf gute Daten. Der Kunde wird das Angebot eines Anbieters in der Kette nicht nutzen, wenn die Datenqualität nicht stimmt und zum Beispiel falsche Verfügbarkeiten von Mobilitätsangeboten der vor- oder nachgelagerten Transportdienstleistungen angezeigt werden. Die Gesamtkette darf nicht vernachlässigt werden.

Thomas Kuchler, openmobility.ch: Das kann nicht Aufgabe der NADIM sein, sondern muss Aufgabe der Anbieter sein. Die NADIM kann keine Polizistenfunktion haben. Das ist rein Sache der kommerziellen Anbieter. Wenn ich ein Geschäft mit einem Dritten abschliesse, und die Qualität nicht stimmt, dann «geschäfte» ich nicht mehr mit ihm.

Gery Balmer, BAV: Der Staat kann aber zur Unterstützung der Qualität beitragen, beispielsweise durch standardisierte Schnittstellen und technische Überprüfungen. Man muss dabei unterscheiden zwischen «open Data» zur Information, wo die NADIM eine Funktion hinsichtlich Qualitätssicherung haben kann – aber keine Sicherstellung gewährleisten kann. Die Gewährleistung der Qualität bei «restricted Data» obliegt hingegen dem kommerziellen Bereich bzw. den Akteuren.

Peter Grütter, ASUT: Als man vor 5 Jahren begonnen hat, waren wir in einer Welt voller Datensilos. Zwischenzeitlich ist es gelungen, eine Zusammenarbeit zwischen den Akteuren herbeizuführen. Das ist ein wesentlicher Schritt und mittlerweile haben wir auch siloübergreifende Akteure.

Hinsichtlich Qualität: Ungenügende Qualität wird der Markt eliminieren.

Es gibt hier die Chance, einen Datenraum zu schaffen mit «open und Restricted Data». Das ist eine Chance um besser zu werden, als das Standardangebot von Google Maps. Die Trennung zwischen dem offenen Datenraum und dem Restricted Datenraum - wo es Absprachen braucht - ist ganz natürlich. Die NADIM als Betreiber soll dabei nicht zu enge Rahmenbedingungen setzen.

Christian Laux, Swiss Data Alliance: Die NADIM ist ein Datenraum, rechtlich, organisatorisch und technisch, um die Datennutzungen zusammenzuführen. Es geht um einen Datenmarktplatz. Die Standardisierung ist der Kern der Aufgabenstellung. Die Qualität kommt, wenn eine einheitliche Sprache auf technischer Ebene gefunden wird. Die NADIM soll kein Polizist sein. Wie soll mit der Standardisierung in praktischer Weise ganz konkret weiter vorwärts gemacht werden, Stichwort Datenontologien?

Antwort Gery Balmer, BAV: Er vermittelt den Kontakt zu Dominik Grögler (BAV), der zuständig für die Diskussionsgrundlage zum Standardisierungskonzept ist. Die NADIM kann mit Standardisierungen auf eine gute Qualität der Daten hinwirken, aber nur in ihrem Rahmen die Verantwortung übernehmen.

Matthias Stümer, ParlaDigi: Open-Source – Die digitale Infrastruktur besteht nicht nur aus Daten, sondern auch aus Software-Komponenten. Welche Komponenten sollten freigegeben werden – mittels Empfehlung/ Zwang? Analog zu den Daten gibt es bei der Software auch Open und Restricted. Wer hält das Urheberrecht? Ist das künftig gemäss EMBAG der Staat und stellt die künftige

Betreiberorganisation die Software möglichst «Open Source» zur Verfügung oder liegt es bei Privaten? Bei der NADIM gibt's ein «Open Source Paradigma».

Antwort Gery Balmer, BAV: Hier stellt sich die Frage der Transparenz und des Vertrauens. Inwiefern sollen für die Allgemeinheit Codes öffentlich zugänglich sein.

Angela von Rooden, CH++: In der vom BAV auf seiner Homepage publizierten Standardisierungskonzept wird beispielsweise «TOMP» erwähnt ein offener Standard. Aus Sicht von CH++ und der Erfahrung ist es schwierig, die «Players» dazu zu bringen, die Daten zu teilen. Das Beispiel NOVA zeigt, dass es eine grosse Herausforderung ist, die Akteure zur Zusammenarbeit zu bewegen. Deshalb sollten die offenen Kerndaten minimal definiert werden – ein alleiniger Peer-to-Peer-Markt ist schwierig.

Thomas Küchler, openmobility.ch: Das ist wegen der Spielregeln der Marktakteure. Ich warne davor, den Marktakteuren Offenlegungspflichten aufzuerlegen.

Gery Balmer, BAV: Deshalb soll hier nun die Diskussion zu den technischen Grundfunktionalitäten der NADIM und den Aufgaben der Betreiberin geführt werden.

Helmut Eichhorn, Alliance SwissPass: Der Marktplatzansatz ist auch in der öV-Branche angekommen. Wie kann ich Interesse für einen Datenaustausch generieren? Die Erfahrungen aus NOVA zeigen, dass es Spielregeln braucht. Die organisatorischen Funktionen von Folie 20, sind dafür zentral. Start-ups haben beispielsweise nicht die Ressourcen, vertiefte Qualitätsprüfungen vorzunehmen. Ihr Fokus liegt auf der Marktentwicklung. Die organisatorischen Funktionen sind zentral. Das was fehlt, ist das Thema Daten-Security, das wichtig ist, um das Vertrauen der Akteure zu gewinnen.

Gery Balmer, BAV verweist auf die Grundprinzipien, wo dieses Thema vorkommt. Es stellt sich aber die Frage, wie der Staat dies sicherstellen soll, hier gibt es begrenzte Möglichkeiten.

Thomas Küchler, openmobility.ch weist darauf hin, dass für die NADIM die Qualität bei «open Data» ein Thema sein kann, nicht aber bei den «restricted» Daten, wo die Datenqualität Sache der zwischen Anbietern und Nachfragern ist. Wenn die Standards nicht eingehalten werden, dann wird nicht mehr zusammen «geschäftet».

Andreas Biedermann, PostAuto hält fest, dass bei Open Data die Qualität der Daten ein wesentliches Merkmal und Voraussetzung für eine breite Nutzung ist und die Zuständigkeit für die Sicherstellung dieser Qualität zu regeln ist.

Richard Lutz, PostAuto: Relevant sind die Spielregeln. Die Sicherheit kommt, wenn Spielregeln da sind. Die Spielregeln bestimmen das Spiel. Auch Datenqualität ist ein Teil der Spielregeln. Hier stellt sich die Frage, ob die NADIM die Standards verbindlich festlegen kann, z.B. für Open und Restricted Data. Das ist wichtig, um ein Jekami zu verhindern. Es braucht einen Prozess, der auf schnelle Veränderungen reagieren kann. Die Festlegung im Gesetz ist zu schwerfällig. Es braucht Mechaniken im Gesetz, um die Spielregeln geordnet und abgestimmt anpassen zu können.

Gery Balmer, BAV: Die Rolle der Betreiberorganisation ist im Gesetz zu regeln. Je verbindlicher die Regeln, desto höher ist die Sicherheit und Verlässlichkeit. Ein Teil der Spielregeln ist eben die Frage, inwiefern es Vorgaben für Open Data geben soll oder alles freiwillig sein soll. Hier interessiert uns die Haltung der Akteure. Die Frage ist der Grad der Verbindlichkeit. Der Alternativvorschlag zum Kerndatenset ist ein Ansatz, der Flexibilität ermöglicht.

Luca Arnold, SBB: Das Ziel ist anerkannt; mehr Effizienz durch Datenaustausch. Die NADIM ist ein Angebot und muss einen Nutzen für die Akteure haben. Die NADIM füllt jene Lücke, welche der Markt aus sich heraus nicht hergibt. Sie soll ein Marktplatz sein für jene, die einen Austausch wollen. Wir sind einen grossen Schritt weitergekommen, weil sich nun alle Akteure einbringen und wir konstruktiv diskutieren. Standardisierung ist das aller wichtigste. Die Spiel- bzw. die Governanceregeln müssen klar sein, hier muss man sich einigen. Wenn diese klar sind, dann machen alle mit.

Die Technik und Qualität folgt nachgelagert. Services sind das schwierigste Thema, hier sollten wir nur so viel wie nötig machen und das nachgelagert und schrittweise realisieren.

Gery Balmer, BAV: «So viel wie nötig» gilt auch für das Gesetz. Was als Funktionalität der NADIM nötig ist, bestimmen die Akteure. Wir müssen den gesetzlichen Rahmen so festlegen, dass es möglich wird, dass bei Bedarf der Akteure auch neue Services zu realisieren, ohne das Gesetz anpassen zu müssen. Diese Services müssen im Gesetz nicht abschliessend festgelegt werden, sonst wird der Rahmen zu eng. Die Betreiberorganisation soll das realisieren, was die Akteure benötigen – dazu braucht es das Vertrauen der Akteure, das ihre Bedürfnisse wahrgenommen und berücksichtigt werden.

Peter Grütter, asut: «So wenig, wie nötig», ist die Messschnur. Deshalb dürfen wir nicht zu viel Themen reinpacken. Es kann nicht um eine Gesamtverantwortung gehen. Die Gewerbebehörde ist nicht für die Beseitigung der Taschendiebe verantwortlich, dafür gibt es reguläre Polizisten.

Andreas Biedermann, PostAuto: Es stellt sich die Frage, wie weit der Markt geht? Dazu ist die Marktentwicklung kontinuierlich zu beobachten.

Thomas Kuchler, openmobility.ch: Wir müssen für den Markt die Spielregeln generisch diskutieren. Die Erfahrung mit der touristischen Plattform zeigt, dass die Dynamik hoch ist. Es braucht nur einen generischen Rahmen mit Ziel, Funktionen und Spielregeln, um sich bei Bedarf rasch an die Marktgegebenheiten anpassen zu können.

Gery Balmer, BAV: Das Gesetz muss festlegen, wer welche Kompetenzen hat.

Felix Engelhard, openmobility.ch: Ich bin ein Kleinunternehmer im Bereich Taxi und Limousinenservices und da stellt sich für mich die Frage, ob und wann ich eine solche Plattform nutzen würde oder ob ich direkt mit Geschäftspartnern Kontakt suche. Wenn das Ganze zu träge und zu einschränkend ist, dann wird der Markt daran vorbei funktionieren. Deshalb nicht zu viel regeln.

Helmut Eichhorn, Alliance SwissPass: Was brauchen Sie, wo sehen sie die NADIM?

Antwort Felix Engelhard, openmobility.ch: Zu sehen, wer alles am Markt ist. Es geht darum, Transaktionskosten zu senken, analog dem Ausstellerverzeichnis an einer Messe. Dann kommt der unternehmerische Teil.

Rich Lutz, PostAuto widerspricht der Feststellung, dass Konsolidierung kein Geschäftsmodell ist. Im öV verdienen SBB und andere gut an der Konsolidierung von Daten. Dabei wird viel öffentliches Geld bezahlt. Hier geben auch die Regulierungen der EU zu ITS und NAP Gegensteuer und führen auch zu einer Standardisierung mit entsprechenden Normierungsvorgaben.

Christian Laux, Swiss Data Alliance: Es gibt Regeln, Verbindlichkeit und Polizei. Hinsichtlich Governance bedeutet das: sichtbar sein, keine Opting Out», sanktioniert jene die sich nicht melden.

Angela von Rooden, CH++: Es ging ursprünglich um eine digitale Infrastruktur und nicht nur um einen Markt für die Marktakteure, der Business vereinfacht. Wo ist der Nutzen für die Schweiz? Die schweizerische Mobilität, das Klima oder geht es nur noch um den Selbstzweck der Branche? Ich bin nicht gegen die Idee des Marktplatzes, aber ich sehe keine politische Akzeptanz, wenn die NADIM nur einen Markt für die Mobilitätsbranche bereitstellt, quasi ein staatlich organisiertes Businessmodell.

Antwort Gery Balmer, BAV: Es geht hier um eine reine B2B-Infrastruktur, ohne Endnutzerkommunikation.

Thomas Kuchler, openmobility.ch: Der Treiber der NADIM war, dass mit Blick auf die Klimaziele gemäss dem runden Tisch mit BR Sommaruga eine bessere Vernetzung zwischen den Akteuren nötig ist. Es geht dabei um eine Nonprofitaufgabe. Es geht um eine Zwischenebene für das Gesamtsystem, um die einzelnen Dienstleistungen zu verbessern bzw. zu vereinfachen.

Oliver Fantino, Strasse Schweiz: Quel est le rôle de l'État ? Cela remonte au premier projet de la conseillère fédérale Leuthardt. L'état a des tâches monopolistiques dans le domaine des infrastructures. L'état a des tâches monopole dans des infrastructures. Il s'agit de créer les conditions d'une relation de marché. Les services multimodaux doivent être simplifiés. Il s'agit de créer les conditions pour que le marché puisse jouer. Il s'agit ici d'éliminer les obstacles et les freins éventuels afin que les données nécessaires puissent circuler - là où le marché ne fonctionne pas.

Nathanaël Bruchez, Städteverband: Services : Les services d'analyse et de prévision seraient très favorables et appréciés par les villes. Il existe également un intérêt pour les informations concernant le trafic de recherche de places de stationnement. Dans quelle mesure faut-il comprendre la question d'un service de réservation/d'inscription ?

Antwort Gery Balmer, BAV: Es handelt sich um Services, die die Akteure nutzen können z.B. um einen E-Ladeplatz zu reservieren. Hinsichtlich Prognosen geht es darum, die Datenbasis bereit zu stellen, damit spezifische Auswertungen beispielsweise für die Verkehrsplanung gemacht werden können. Wichtig ist, dass die NADIM auch den Städten, Gemeinden und Kantonen nützt für die Verteilung der Informationen.

Fazit: Gery Balmer, BAV

Grundsätzlich stellt er eine grosse Unterstützung für das Vorhaben und die vorgesehenen Funktionen der NADIM fest. Er sieht in diesem Kreis ausserdem eine grundsätzliche Zustimmung für den Peer-to-Peer Teil im Sinne eines geschützten Datenraumes sowie für die Frage, die Services nach Möglichkeit mit Open Source Komponenten zu realisieren.

3. Daten- und Nutzungsprinzipien

Gery Balmer, BAV erläutert einleitend die gesetzliche Lage gemäss Vernehmlassungsvorlage und die Ergebnisse zu den Fragen in der Vernehmlassung.

Bei den Kerndaten (open Data) geht es immer um Sachdaten, alle anderen Daten gehören zu den «Weiteren Daten», die «restricted» gehandhabt werden. Aufgrund der in der Vernehmlassung geäusserten Kritik, steht nun ein Alternativvorschlag zur Diskussion.

Dahinter steht die Frage, wie wir am meisten Akteure, bzw. die meisten Daten in den Datenraum bringen bzw. dazu bringen, sich an die NADIM anzuschliessen.

Die Frage ist nun, was ist der bessere Ansatz ist, um das übergeordnete Ziel zu erreichen. Hier steht also eine grundlegende Spielregel zur Diskussion. Soll nebst den bestehenden regulatorischen Pflichten für die Teilnahme an der Pflicht zur Lieferung von Daten (Kerndaten) festgehalten werden oder gehen wir noch mehr Richtung Freiwilligkeit?

Diskussion

Felix Engelhard, openmobility.ch: Die Attraktivität des Marktplatzes hängt von der Anzahl Teilnehmenden ab. Je geringer die Eintrittshürden, je geringer meine Hürden, desto eher nehme ich teil. Wenn ich alle meine Taxis zeigen muss, dann nehme ich vielleicht nicht teil, sondern suche direkte Partner. Je limitierender die Vorgaben sind, desto einschränkender wird es hinsichtlich einer Teilnahme.

Thomas Kückler, openmobility.ch: Aus der Praxis sehen wir, dass es erfolgreich ist, wenn die Schwellen möglichst tief sind.

Gery Balmer, BAV erläutert weshalb ursprünglich diese Verpflichtung in den Gesetzesvorschlag aufgenommen worden ist: Wenn jemand nur ganz wenige Daten publiziert, hilft das wenig, um die

übergeordneten Zielsetzungen des Bundes zu erfüllen. Ziel war, so viele grundlegende Informationen wie möglich zur Mobilität bereitzustellen.

Felix Engelhard, openmobility.ch: Wenn jemand am Marktplatz präsent sein will, dann hat er ein Interesse zu liefern – daraus ergibt sich eine Dynamik. Wenn jemand einen Marktvorteil sieht, die Farbe seiner Velos zu publizieren, wird er das tun.

Peter Goetschi, TCS: Im Endeffekt soll die NADIM die Multimodalität durch einfache Vernetzung ermöglichen und damit Nutzen für die Endkunden stiften. Die Freiwilligkeit ist die Krux. Es geht um Vernetzung, nicht um Business. Die Frage wer dort mitmacht, ist zentral. Wer soll, muss mitmachen und welche Daten sollen eingeliefert werden? Die Frage der Pflichten ist zentral. Am Schluss müssen viele mitmachen, damit viele mitmachen und die NADIM zum Fliegen kommt.

Gery Balmer, BAV: Die Frage ist, was schreiben wir ins Gesetz? Wir sind der Ansicht, dass für Unternehmen die Teilnahme an der NADIM freiwillig sein soll – eine Verpflichtung aller Mobilitätsanbieter mit dem Bundesgesetz, sich anschliessen zu müssen, wäre politisch kaum mehrheitsfähig.

Kantone und Gemeinden haben bereits heute die Möglichkeit für die von ihnen bewilligten Angebote Pflichten vorzusehen.

Oliver Fantino, Strasse Schweiz: Gibt es einen Widerspruch hinsichtlich Kerndaten und Open-Data? Die Teilnehmenden müssen Kerndaten liefern und alle können profitieren. Z.B. ein Parkinganbieter liefert Daten ein und dann können diese alle – auch Konkurrenten – nutzen. Man kann also draussen bleiben aber Daten beziehen bzw. profitieren. Warum sollte einer kommen, wenn die Konkurrenz es nicht tut?

Antwort Gery, Balmer, BAV: Er bestätigt dies, da Open Data für die Nutzung nicht an Bedingungen geknüpft ist. Er weist zugleich darauf hin, dass nicht alle Akteure Mobilitätsdaten haben, die sie einliefern können. Dazu gehören beispielsweise reine Vermittler.

Thomas Kuchler, openmobility.ch: Der Begriff Kerndaten ist problematisch. Es braucht aber aus technologischer Sicht Vorgaben, welche Daten ich zwingend einliefern muss, damit das auch technisch funktioniert und ich dann sichtbar werde – das sind aber nicht Kerndaten. Kerndaten gehen darüber hinaus wie z.B. die Betriebsdaten. Wenn ich als Unternehmer das Gefühl habe, dass die Freigabe von solchen Daten nützlich ist, so werde ich das tun.

Peter Grütter, ASUT: Aber es ist wichtig, dass bei den Kerndaten ein Minimum obligatorisch ist. Wenn es nur Empfehlungen gibt, dann gibt es ungewollte Differenzierungsmöglichkeiten. Kerndaten sind aber auf die Mobilitätsanbieter einzuschränken. Kerndaten sind nicht im Gesetz festzulegen.

Gery Balmer, BAV: Die Kunst ist es, im Gesetz die richtigen Kriterien festzulegen, dass es nicht zu weit geht. Wie soll eine Kerndatendefinition aussehen?

Angela von Rooden, CH++: Es ist zwar schwierig die Kerndaten zu definieren, aber es braucht einen gewissen Starterkit an Daten. Was ist eigentlich in der Domäne des Service Public? Was könnte man als Rahmen für die Kerndaten nehmen? Es braucht unterschiedliche Regelungen für staatliche subventionierte Anbieter und private Startups.

Thomas Kuchler, openmobility.ch: Was ist Open Data? Wer mit öffentlichem Geld Daten generiert, ergo öV-Unternehmen, muss Daten als open Data bereitstellen. Private Unternehmen ohne staatliche Finanzierung sollen das nicht müssen.

Christian Laux, Swiss Data Alliance: Bei den Kerndaten stellt sich die Frage, was wir letztlich mit dem Gesetz erreichen wollen. Wollen wir einen reinen Marktplatz oder den gesamtgesellschaftlichen Nutzen maximieren? Das sollte man so adressieren.

Gery Balmer, BAV: Wenn wir Erfolg haben wollen, müssen wir auch die kleinen Unternehmen gewinnen können. Nur so können wir bis in die Kapillaren unseres Mobilitätsnetzes gelangen. Wir dürfen diese aber nicht mit zu restriktiven Bedingungen abschrecken.

Christian Laux, Swiss Data Alliance: Wenn es darum geht in die Kapillaren zu kommen, dann sollte das mit den entsprechenden verbindlichen Kerndaten adressiert werden

Thomas Kuchler, openmobility.ch: Es geht per 2050 um CO2 und um einen besseren Modalsplit mit mehr kollektiven Verkehrsmitteln, das ist nicht gleich mehr öV. Wenn Freiwilligkeit im Vordergrund steht, dann schaffen wir eine Einladung an die Marktkräfte. Es entsteht eine Sogwirkung.

Christian Laux, Swiss Data Alliance: Gesamtgesellschaftlich ist es sinnvoll Kerndatensätze so weit zu fassen, dass möglichst viele mitmachen. Das ist eine spieltheoretisch interessante Herausforderung. Wie viele Kerndaten sind für eine Sogwirkung ausreichend?

Helmut Eichhorn, Alliance SwissPass: Die Frage ist die Zielsetzung. Ist das politische Ziel des Shifts des Modalsplits im Vordergrund oder nur ein freier Marktplatz? Es gilt dem Markt Informationen zur Verfügung zu stellen, um eine bedürfnisgerechte Entwicklung zu provozieren. Mit dieser politischen Ausgangslage sollten wir ermöglichen und nicht verpflichten.

Gery Balmer, BAV: Auch Masse schafft Anziehungskraft und damit eine gewisse Attraktivität, um sich anzuschliessen.

Thomas Kuchler, openmobility.ch: Die Hauptstossrichtung ist der Mobilitätsshift, aber demgegenüber gilt es auch ein digitales Ökosystem zur Verfügung zu stellen, um den Big 5 zu begegnen und um kleinen Unternehmen, neue innovative Geschäftsmodelle zu ermöglichen.

Richard Lutz, PostAuto: Die Sogwirkung unterstütze ich. Doch sind wir mit dem Gesetz parat, wenn dann Akteure viele Daten bereitstellen werden. Gibt es eine Grenze für die Daten, welche die NADIM bereitstellt – eine Kapazitätsbeschränkung? Sie muss daher schnell neue Kapazitäten schaffen können.

Antwort Gery Balmer, BAV: Nein, es gibt keine Kapazitätsgrenze: Zum einen bleiben die Daten ja grundsätzlich bei den Dateneignern – die NADIM stellt sicher, dass diese flexibel weitergegeben werden können. Zum anderen können für neue Daten durch die Betreiberin der NADIM unter Einbezug der Akteure auch neue Standards geschaffen werden.

Thomas Kuchler, openmobility.ch: Es muss sich auf Mobilitätsdaten beschränken. Es gilt Freiwilligkeit und Gleichbehandlung sicherzustellen. Time to Market ist zentral. Die NADIM muss dem Markt folgen können. Wir müssen als Marktakteurgemeinschaft die Betreiberin legitimiert begleiten. Das muss eine Genossenschaft sein. Das Spiel muss zwischen den Akteuren gespielt werden.

Peter Grütter, ASUT: Wir haben Mobilitätsanbieter wie der öV, die Einlieferungspflichten haben; Private haben keine und einige haben einen Nutzen. Deshalb sollten alle Mobilitätsanbieter unbeschadet eine kleine Menge von Pflichtdaten einliefern müssen. Die Sogwirkung ist nicht das Ziel eines verteilten Netzes. Der Vorteil ist, dass die Informationen über ganz viele Kanäle an möglichst viele Teilnehmende fließen. Das Fließen der Information zwischen den Netzknoten und den Endpunkten ist zentral für den Erfolg des Ökosystems.

Angela von Rooden, CH++: Wie sieht die Strasse die Kerndatenpflicht? Beim öV ist das ja bekannt.

Peter Goetschi, TCS: Die Mobilitätsbranche als solche gibt es ja nicht. Wir sind nicht für eine Erhöhung des Modalsplits – sondern für einen effizienten Modalsplit - das muss nicht per se ein höherer öV-Anteil sein. Es geht also darum, dass möglichst viele mitmachen. Es geht nicht um öV versus Auto. Sondern um Mischformen. Ziel muss sein, dass ich einfach umsteigen kann. Es braucht mindestens: Wer, wo, Preis. Die konkrete Definition von Kerndaten ist schwierig. Wir begrüßen die Variante mit der Empfehlung, um die Eintrittshürde so tief wie möglich zu halten und den Sog zu erzeugen.

Gery Balmer, TCS: Es geht nicht um einen höheren öV-Anteil des Modalsplits. Es geht um eine insgesamt effizientere Mobilität. Neben weniger leeren Sitzen auch um weniger Suchverkehr und beispielsweise reservierte Parkplätze für Chauffeure, damit diese ihre Ruhezeiten einhalten können. Oder für die öffentliche Hand für Informationen zu einer Baustellenumfahrung.

Carolyn Kiefer, ACS: Das Endziel sollte sein, so einfach und schnell wie möglich von Hinterpuffigen nach Nyon zu kommen. Wie kann ich das machen? Schlussendlich muss es dem Enduser nützen. Es geht um eine bessere Gesamtübersicht der Angebote, aus dem die Nutzenden dann wählen können.

Angela von Rooden, CH++: Wir müssten doch diese leeren Sitze mit dem Kerndatenset verbinden können. Dann geht es um die Effizienz des Gesamtverkehrssystems. Das müssen wir bringen.

Peter Grütter, ASUT: Es geht um die Effizienz des Gesamtsystems. Wir sind der Meinung, dass möglichst alle Anbieter auf der Plattform eine Möglichkeit erhalten, um ihre Angebote gebündelt anzubieten.

Richard Lutz, PostAuto: Es geht nicht nur um leere Sitzplätze, es geht auch um Gütertransport. Wir haben oft nur von Marktplatz gesprochen. Das ist falsch. Es gibt die Infrastruktur und den Marktplatz. Die Infrastruktur ist z.B. für Blaulichtorganisationen wichtig. Wir von PostAuto werden in Zukunft nicht nur mit Endkunden Daten austauschen, sondern mit anderen Strassenakteuren, mit denen werden wir Betriebsdaten austauschen.

Gery Balmer, BAV: Für die öffentliche Hand ist z.B. das Zugänglichmachen von Daten ein Use Case und weniger ein Marktplatz.

Wir haben nun «Futter» zum Verarbeiten. Es gibt unterschiedliche Sichtweisen zu einzelnen Themen. Wir sind gespannt auf die schriftlichen Rückmeldungen zu den gestellten Fragen.

4. Einordnung der Arbeiten: Übergangsphase SKI+ bis zur NADIM

Gery Balmer, BAV weist auf wesentliche Punkte in der laufenden Übergangsphase bis zur NADIM hin.

5. Weitere Schritte

Gery Balmer, BAV erläutert kurz die weiteren Schritte bis zum Inkrafttreten des Gesetzes.

Rückmeldungen

Im Nachgang zum Akteurgespräch «Daten- und Funktionsumfang NADIM - Fokus Mobilitätsbranche» vom 22.11.2022 sind folgende Stellungnahmen seitens der Akteure eingetroffen:

- CHACOMO vom 16.12.2022
- Alliance Swiss Pass vom 18.12.2022
- der Post vom 18.12.2022
- CH++ vom 26.01.2023

Akteurgespräche vom 13.12.2022 vormittags zu «Daten- und Funktionsumfang von Verkehrsnetz CH in Verbindung zur NADIM» mit Fokus öffentliche Hand

08.12.2022

Vorversand für das Akteurgespräch vom 13.12.2022 zu MODIG mit Fokus öffentliche Hand

Kommentar zur Präsentation

Funktions- und Datenumfang Verkehrsnetz CH sowie Zuständigkeiten, Nutzungsprinzipien und Pflichten MODI – Fokus öffentliche Hand

0 Einführung (Folien 1-3)²

Auf der Basis der grundsätzlich positiven Vernehmlassung zum MODIG werden im Rahmen von Gesprächen mit ausgewählten Akteuren wichtige Themen vertieft. Ergebnisse dieser Gespräche (Protokolle, nachfolgende schriftliche Rückmeldungen zu den diskutierten Fragen) sind integraler Teil der Vernehmlassung und Beilage des offiziellen Vernehmlassungsberichts. Ziel ist es, mit diesen Rückmeldungen sowohl das gemeinsame Verständnis des Nutzens und der Funktionen der Mobilitätsdateninfrastruktur zu vertiefen, als auch einen Beitrag für eine mehrheitsfähige Lösung im Hinblick auf die Botschaft zu leisten.

4 Ausgangslage (Folien 4-20)

Der Text besteht

- *aus Auszügen zum Kommentar zum Foliensatz Akteurgespräch vom 22.11.22 Fokus Mobilitätsbranche sowie*
- *aus Ergänzungen im Nachgang zu den Diskussionen vom 22.11.22 vgl. umrahmte Texte.*

Verkehrs- und Mobilitätsdaten werden zunehmend zu einer systemrelevanten Infrastruktur. Sie sind von immer grösserer Bedeutung für die öffentliche Hand, die Mobilitätsanbieter und auch weitere Akteure. Ziel ist es, durch den Zugang zu und den Austausch von Mobilitätsdaten ein effizienteres Mobilitätssystem zu erreichen, z.B. durch eine bessere Auslastung von Mobilitätsangeboten und Infrastrukturen sowie eine ressourceneffizientere und zugleich kundenfreundlichere Mobilität auf der Basis von Innovationen.

Viele Mobilitätsdaten sind heute zwar vorhanden, aber in Silos isoliert, nicht zugänglich und technisch inkompatibel. Deshalb lassen sie sich oft nicht oder nur schwer verknüpfen. Aktuelle, verlässliche und verknüpfbare Daten zur Verkehrsinfrastruktur und zu Mobilitätsangeboten sind aber eine wichtige Grundlage für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem und die Erschliessung der Potenziale.

Aus diesem Grund will der Bund eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur **MODI** aufbauen, mit den Kernelementen **Verkehrsnetz CH** (Nationale Geodateninfrastruktur) und **NADIM** (Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität).

² Die Folien für die Akteurgespräche können auf Nachfrage beim Bundesamt für Verkehr, Abteilung Politik bezogen werden.

Die MODI im Mobilitätsdatenraum

(Kommentar zu den Folien 7 und 8 aufgrund Diskussionen 22.11.)

Die Diskussionen vom 22.11.22 mit Fokus Mobilitätsbranche haben als Zwischenergebnis (die schriftlichen Stellungnahmen sind noch ausstehend) u.a. gezeigt, dass die **MODI** mit den Kernelementen Verkehrsnetz CH und NADIM **als Datenvermittler** ein wichtiges **Element des künftigen Datenraums Mobilität** bildet. Mit dem neuen Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) wird dazu der rechtliche und zugleich finanzielle Rahmen geschaffen.

Die **MODI als Vermittlerin im Datenraum Mobilität** soll Informationen sichtbar und Daten zugänglich machen. Der Datenaustausch erfolgt einfach, standardisiert und sicher nach unterschiedlichen Nutzungsprinzipien – entweder Open Data oder Restricted Data. Bei Restricted Data sollen die Akteure aufgrund von Vereinbarungen bestimmen können, welche Daten sie wem zu welchem Zweck zur Verfügung stellen und so eine wichtige Voraussetzung für einen vertrauenswürdigen Austausch schaffen.

Die MODI im Mobilitätsdatenraum umfasst zumindest zwei verschiedene Bereiche:

- Bereich Marktdaten: Die NADIM soll referenzierend auf Verkehrsnetz Schweiz Daten zu Mobilitätsangeboten sichtbar und verfügbar machen und so den Austausch unter den Marktakteuren (Anbieter, Vermittler) ermöglichen. Dies umfasst u.a. öV, Taxis, Sharing Mobility aber auch z.B. Parkplätze und Ladestationen.
- Bereich öffentliche Hand:
 - Die NADIM soll zusammen mit Verkehrsnetz CH Daten von Bund, Kantonen und Gemeinden zu Verkehrsinfrastrukturen, Planung, Betrieb und Verkehrsmanagement (vgl. Störungen, Baustellen) einfach zugänglich machen. Sie kann auch den Austausch von eingeschränkt zugänglichen Behördendaten fördern und erleichtern.
 - Das Verkehrsnetz CH soll verlässliche interessensneutrale Grundlagedaten zur Verkehrsinfrastruktur liefern und die räumlichen Daten zur Verkehrsinfrastruktur kombinierbar und allgemein nutzbar machen. Das umfasst in erster Linie Daten der Behörden aller Staatsebenen.

Nutzen der MODI für die öffentliche Hand (Ergänzung zu Folie 14):

Die MODI kann für Kantone, Gemeinden und Städte grossen Nutzen stiften. Daten können in verschiedener Hinsicht eine Schlüsselrolle spielen beim Verkehrsmanagement, für die Verkehrssicherheit und auch die Verkehrs- und Raumplanung. Einige Beispiele:

- Verkehrsmanagement: Die MODI ermöglicht eine zentrale Austauschfunktion für Informationen über Baustellen, Sperrungen, Umfahrungen, prioritäre Routen bei Stau, Ereignissen (z.B. Bildung von Rettungsgassen über Navi-Informationen), multimodaler Ersatzverkehr, weniger Suchverkehr zu Parkplätzen und E-Ladestationen
- Verkehrssicherheit: Die MODI kann eine wichtige Funktion beim Austausch von sicherheitsrelevanten Daten übernehmen.
- Verkehrs- und Raumplanung.
 - Die MODI als Datenquelle für effiziente und multimodale Verkehrsplanung, Stauprognosen, nachhaltige Verkehrskonzepte und deren Umsetzung
 - Die MODI ermöglicht eine Kostensenkung bestellter Angebote durch eine bessere Auslastung bestehender Mobilitätsangebote.

Letztlich entscheidet die öffentliche Hand, also Bund, Kantone, Gemeinden und Städte weiterhin selber gemäss Ihrem Handlungsbedarf, welche Funktionen sie von der MODI nutzen will.

Ergebnis Vernehmlassung MODIG (Folie 16)

Das Echo zur Vorlage MODIG ist grundsätzlich sehr positiv. Der Bedarf für ein verkehrsträgerübergreifendes Gesetz, die Rolle des Bundes, die Grundsätze der MODI, die Zweckmässigkeit der NADIM und von Verkehrsnetz Schweiz werden seitens der Teilnehmenden zu zwischen 72%-84% begrüsst. Einzig der angestrebte Betrieb durch eine Anstalt wird nur von 54% gutgeheissen. Insgesamt gab es 121 Teilnehmende. Offen sind insbesondere Fragen zum Funktions- und Datenumfang sowie zum Thema Freiwilligkeit/Pflichten. Diese Fragen sollen im Rahmen der Akteurgespräche noch weiter vertieft werden.

NADIM: Funktionsumfang und Aufgaben (Folien 18-20)

Im Kern dient die NADIM also der einfacheren technischen Vernetzung von Mobilitätsdaten. Die Betreiberin der NADIM unterstützt dazu Datenlieferanten und Datenbezüger mittels technologischer und organisatorischer Funktionen.

Die **technologischen Funktionen** bestehen primär aus 3 möglichen Elementen.

- der Bereitstellung von standardisierten Datenschnittstellen;
- Programmierschnittstellen (API);
- der Bereitstellung von ausgewählten Services, welche die Datennutzung wesentlich vereinfachen.

Dazu erfolgt die Standardisierung von Datenformaten und Programmierschnittstellen unter Berücksichtigung der Interessen der Akteure und mit Blick auf die internationalen Entwicklungen, insbesondere der Nachbarländer und der EU-Kommission.

Die Bereitstellung von ausgewählten technischen Services kann die Zusammenarbeit der Akteure, die effiziente Abwicklung der Aufgaben und Geschäftsmodelle der Akteure und damit insgesamt die Effizienz des Gesamtmobilitätssystems unterstützen.

Die Nutzung dieser Services durch die Akteure ist immer freiwillig.

Es geht in der aktuellen Phase in erster Linie darum zu diskutieren, ob und wenn ja in welchen Bereichen eine Rechtsgrundlage geschaffen werden soll, damit solche Services realisiert werden können.

Wie die Services dann im Detail ausgestaltet werden, ist von der Betreiberin der NADIM unter Einbezug der Akteure festzulegen (→ siehe organisatorische Funktionen)

Zurzeit stehen folgende Servicebereiche zur Diskussion:

- zur Unterstützung der Information über Mobilitätsangebote (z.B. Routing-Services wie der Open-Journey-Planner)
- zur Unterstützung im Bereich Interaktion / Transaktion (z.B. bei Bedarf für Aktionen wie Reservation / Buchung / Kauf / Absprung ins Clearing); dies könnte insbesondere für kleinere Mobilitätsanbieter von Nutzen sein
Clearingprozesse selber sollen aber explizit nicht mit technischen Services unterstützt werden, da es hier spezialisierte und etablierte Anbieter gibt.
- zur Unterstützung von Analyse und Prognosen z.B. für die Planung von neuen Verkehrsinfrastrukturen (technischer Service unterstützt z.B. die Erstellung von konsistenten Datenreihen aus unterschiedlichen Jahren).
- Peer-to-Peer-Funktionen (Input von openmobility.ch): Vorschlag für eine Art von Vermittlungsservice für eine einfachere Abwicklung von Geschäftsprozessen zwischen Marktakteuren. Ermöglicht die Kontrolle und den sicheren Austausch von Restricted Data; ergo von geschäftsspezifischen Daten, die nicht als Open Data allen Akteuren zur Verfügung gestellt werden. Der Datenaustausch erfolgt auf der Basis einer kommerziellen Vereinbarung zwischen den Akteuren. Es stellt sich die Frage, ob dieser Service eine staatliche Aufgabe und damit im Portfolio der NADIM sein soll.

Neben den rein technischen Funktionen (Services) gibt es auch eher **organisatorische Funktionen**, die beispielsweise für die Entwicklung und Bereitstellung der technischen Funktionen notwendig sind. Dazu gehören insbesondere folgende Aufgaben:

- Einbezug, Koordination und Interessensausgleich der Akteure im Hinblick auf deren Bedürfnisse für Betrieb und Weiterentwicklung;
- Einbezug der interessierten Akteure bei allen Prozessen der Standardisierung; von Datenformaten, API, technischen Services. Festlegung der Standards für die NADIM;
- Beobachtung und Adaption der internationalen Entwicklung;
- fachlicher und technischer Support der an die NADIM angeschlossene Akteure;
- die Konsolidierung, Integration und Publikation von Daten.

Ergänzung zu den Folien 19 und 20 (im Nachgang zu Akteurgesprächen 22.11):

Die Diskussionen vom 22.11.22 haben als Zwischenergebnis (die schriftlichen Stellungnahmen sind noch ausstehend) gezeigt, dass der Umfang der technischen und organisatorischen Funktionen im Grundsatz unbestritten ist. Diese sollen sich aber auf das Notwendige beschränken (so viel wie nötig).

Ebenso unbestritten ist, dass zur Wahrnehmung dieser Aufgaben eine zentrale Organisation mit genügend Know-How und Ressourcen erforderlich ist.

Die Ausgestaltung der Organisation ist Thema des Akteurgesprächs am Nachmittag des 13.12.22.

5 Verkehrsnetz CH: Funktions- und Datenumfang (Folien 21-36)

Die öffentliche Hand hat in den letzten Jahren viel investiert, um räumliche Daten zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität bereitzustellen und besser nutzbar zu machen. Diese Daten sind aber heute oft für spezifische Zwecke aufgebaut und in den meisten Fällen nicht aufeinander abgestimmt. Sie lassen sich deshalb nur mit grossem, oft händischem Aufwand verknüpfen. In dieser Verknüpfung liegt aber ein grosses Potenzial beispielsweise für effizientere Führungs- und Steuerungsaufgaben im Mobilitätsbereich oder für Mobilitätsanwendungen, die auf Kombinationen von Verkehrs- und Mobilitätsdaten aufbauen. Mit verhältnismässig geringen zusätzlichen Investitionen kann der Austausch der verschiedenen Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsdaten vereinfacht und eine einfache Möglichkeit zur Kombination der Daten geschaffen werden. Mit einem solchen Schritt kann das Potenzial der bereits geschaffenen Daten und Systeme ausgeschöpft und damit die bereits getätigten Investitionen in Wert gesetzt werden.

Das Verkehrsnetz CH setzt hier an und schafft ein **System für die hochautomatisierte Verknüpfung und Kombination von räumlichen Mobilitätsdaten**. Dazu stellt Verkehrsnetz CH den Datenlieferanten/innen und -nutzenden technische und organisatorische Komponenten sowie Basisdaten bereit. Die Funktionen von Verkehrsnetz CH umfassen Regeln, digitale Werkzeuge und Unterstützungsprozesse für die Referenzierung und Verknüpfung von Mobilitätsdaten. Als Basisdatensatz bzw. als räumliche Referenz für die Verknüpfung von Mobilitätsdaten dient eine einheitliche, digitale Abbildung des physischen, multimodalen Verkehrssystems.

Das Verkehrsnetz CH bildet die diskriminierungsfreie und interessensneutrale Grundlage für die Vernetzung sämtlicher, raumbezogener Mobilitätsdaten von öffentlichen und privaten Akteuren. Verkehrsnetz CH bildet damit die **zentrale Geodatenbasis der NADIM**.

Ergebnis Vernehmlassung zu Verkehrsnetz CH

Es besteht eine sehr hohe Akzeptanz für Verkehrsnetz CH über alle politischen und fachlichen Organisationen hinweg. 77% der Teilnehmenden erachten die Schaffung eines räumlichen Referenzsystems für Austausch und Verknüpfung von Mobilitätsdaten als zweckmässig. Lediglich 2% der Teilnehmenden lehnen die Idee von Verkehrsnetz CH ab, u.a. weil sich der Mehrwert nicht erschliesst und eine nationale bzw. staatliche Lösung für nicht erforderlich erachtet wird. 21% der Teilnehmenden haben sich nicht zur Zweckmässigkeit von Verkehrsnetz CH geäussert.

Mehrere Akteure, unter anderen die BPUK und einzelne Kantone sehen Präzisierungsbedarf bei den Themen Funktions- und Datenumfang von Verkehrsnetz CH und bezüglich Verantwortlichkeiten, Zusammenarbeit und Aufwänden für Dritte im Rahmen von Verkehrsnetz CH. Diesem Anliegen soll mit dem vorliegenden Dokument bzw. mit der Diskussion beim Akteurgespräch vom 13.12.2022 und anschliessend mit entsprechenden Ergänzungen in der Botschaft MODIG begegnet werden.

Funktionsumfang von Verkehrsnetz CH

Verkehrsnetz CH stellt folgende **technischen Komponenten** bereit:

- **Datenhaltung:** Im Verkehrsnetz CH werden systemspezifische Daten (vgl. Datenumfang Verkehrsnetz CH) verwaltet und bereitgestellt. Datensätze von Dritten werden nicht zentral gehalten.
- **Datenverarbeitung:** Hierbei handelt es sich um Prozesse, die der Verarbeitung, der Bewertung und der Qualitätssicherung von Daten dienen. Es werden Werkzeuge und Schnittstellen zur Referenzierung von Mobilitätsdaten auf das Basisnetz (gemeinsamer Nenner) und zur Verknüpfung und Kombination mit weiteren Mobilitätsdaten bereitgestellt.
- **Anwendungen:** Einzelne Basisanwendungen werden von Verkehrsnetz CH betrieben. Es sind dies die Funktionen, die den Nutzenden ermöglichen, mit dem System zu interagieren. Darunter fallen der Betrieb eines Geoportals (Daten suchen, ansehen und bearbeiten), fachspezifische Anwendungen zur Datenerfassung, -bearbeitung und -auswertung, die Bereitstellung von standardisierten Daten und Programmierschnittstellen (API), sowie die Möglichkeit, Prozesse auszulösen (Daten importieren/exportieren, Produkte bereitstellen, etc.). Ein Dashboard gibt Auskunft über die Menge, die Vollständigkeit und die Aktualität der vom System verwalteten und veröffentlichten Daten. Dadurch ist es möglich, jederzeit das Qualitätsniveau der angebotenen Daten zu kennen. Weitere Komponenten ermöglichen es, neue Fachnetze zu konfigurieren, die Konfiguration zu veröffentlichen und anschliessend die Verarbeitung, Datenverwaltung und Benutzerinteraktion zu gewährleisten.

Neben den technischen Komponenten umfasst Verkehrsnetz CH auch **organisatorische Komponenten**, die beispielsweise für die Entwicklung und Bereitstellung der technischen Komponenten notwendig sind:

- **Regeln und Standards:** Mit der Bereitstellung eines Regelwerks zu Verkehrsnetz CH und den standardisierten Datenverknüpfungen und Schnittstellen wird die Interoperabilität gewährleistet.
- **Koordination und Support:** Durch die zentrale Koordination werden die Interessen und Bedürfnisse aller Akteure für den Betrieb und die Weiterentwicklung von Verkehrsnetz CH berücksichtigt. Zudem werden die Rollen- und Rechteverwaltung sowie ein Support für fachliche und technische Fragen von Datenverantwortlichen und Nutzende von Verkehrsnetz CH betrieben.

Datenumfang von Verkehrsnetz CH

Im Verkehrsnetz CH werden Daten betrachtet, welche mit Verkehr und Mobilität zusammenhängen und einen räumlichen Bezug haben.

Verkehrsnetz CH unterscheidet zwischen dem **Basisnetz** – dem gemeinsamen Nenner – und **Fachnetzen** – den spezifischen Sichten auf das Verkehrssystem:

Das **Basisnetz** ist eine digitale Abbildung des aktuellen, physischen Verkehrssystems und umfasst die Verkehrsträger Strasse/Weg, Schiene, Gewässer und Seil. Die Verkehrsträger sind topologisch miteinander verknüpft, d.h. es wird auch abgebildet, wo verkehrsträgerübergreifend umgestiegen werden kann. Das Basisnetz ist einfach aufgebaut, einheitlich über die gesamte Schweiz erfasst und kann an Netze der Nachbarländer angebunden werden. Es schafft als Referenzbasis einen gemeinsamen Nenner, worauf sich sämtliche anderen Daten im System Verkehrsnetz CH beziehen. Das Basisnetz wird kontinuierlich nachgeführt, gepflegt und bereitgestellt.

Fachnetze sind spezifische Sichten auf das physische Verkehrsnetz und/oder die Mobilität die darauf stattfindet. Fachnetze können geometrische Detaillierungen, fachliche Informationen zu einzelnen oder mehreren Verkehrsträgern oder raumbezogene Mobilitätsdaten sein. Deren Dateninhalte können aus einzelnen oder unterschiedlichen Quellen stammen und können zentral oder dezentral bereitgestellt und publiziert werden. Die Verantwortung über die Dateninhalte bleibt dabei im Besitz der ursprünglichen Eigentümer/innen (vgl. Verantwortlichkeiten und Nutzungsprinzipien). Dies können der Bund, Kantone, Gemeinden, Transportunternehmen oder auch private Dateneigentümer/innen sein. Gemeinsam haben sämtliche Fachnetze von Verkehrsnetz CH, dass sie auf das Basisnetz referenziert werden und dadurch verknüpfbar mit weiteren Mobilitätsdaten sind.

Einige Fachnetze sind essentiell für die Erfüllung von grundlegenden Anforderungen an das System Verkehrsnetz CH. So sind beispielsweise über das Basisnetz hinausgehende Attribute wichtig für eine automatisierte Referenzierung von weiteren Dateninhalten. Oder es sind beispielsweise Inhalte, die für die Erfüllung der angestrebten Ziele der MODI zentral sind. Die Bereitstellung der untenstehend aufgelisteten **Fachnetze** wird deshalb **im Grundausbau von Verkehrsnetz CH** neben dem Basisnetz in erster Priorität angestrebt. Der aufgeführte Datenumfang im Grundausbau basiert auf dem heutigen Wissensstand zu den Anforderungen an Verkehrsnetz CH. Mit neuen, im Laufe der Realisierung gewonnen Erkenntnissen, sind allfällige Anpassungen möglich.

- **Strassen und Wege:** Beinhaltet wichtige Eigenschaften wie Typ, Klasse Geschwindigkeit, Zugangsbeschränkungen etc. über sämtliche Strassen und Wege der Schweiz.
- **Fuss- und Velowege:** Enthält Informationen und Daten über den Langsamverkehr, insbesondere zur Infrastruktur und zu Beziehungen von Fuss- und Veloverkehr.
- **Parkierungsmöglichkeiten:** Beinhaltet alle Parkierungsmöglichkeiten für das temporäre Abstellen von Verkehrsmitteln. Die Parkierungsmöglichkeiten umfassen dabei markierte Parkfelder entlang der Verkehrswege als auch Parkhäuser und weitere Parkflächen.
- **Schienennetz:** Beinhaltet eine topologische Abbildung des Schienennetzes auf zwei Ebenen: der Gleise und der Strecken.
- **Seilbahn:** Beinhaltet eine topologische Abbildung der Seilbahnen und der mit den Seilbahnstationen verbundenen Verkehrsträger.
- **Gewässer Schifffahrt:** Beinhaltet eine topologische Abbildung der Schifffahrtslinien und der dazugehörenden Anlegestellen.
- **ÖV:** Beinhaltet die Linien des öffentlichen Verkehrs (nicht Kurse).
- **Grenzknoten:** Die Grenzknoten bilden die äussersten Knoten der in der Hoheit von Verkehrsnetz CH verwalteten Netze. Sie dienen insbesondere der Anknüpfung des Verkehrsnetzes CH mit den Netzen der Nachbarländer.
- **Adressen:** Beinhaltet die verorteten, offiziellen Adressen
- **Temporäre Hindernisse:** Beinhaltet die durch geplante Aktivitäten verursachten Einschränkungen der Verkehrsträger, welche die normale Nutzungskapazität einschränken.
- **Multimodales Routing:** Beinhaltet verkehrsträgerübergreifend alle für das Routing relevanten Informationen

Im Verkehrsnetz CH ist eine Vielzahl von Anwendungen denkbar, die einen weitergehenden Datenbedarf haben. Im Rahmen von Weiterentwicklungen wird der Datenkatalog erweitert werden können. **Weitere Fachnetze** sollen bereitgestellt werden, sobald sie in konkreten Anwendungsfällen Verwendung finden.

6 Zuständigkeiten, Nutzungsprinzipien und Verpflichtungen (Folien 38-61)

3.1 MODIG: Pflichten und Freiwilligkeit (Folien 38-43)

Die Vernehmlassung zeigt, dass die öffentliche Hand Pflichten zur Lieferung von Daten von Akteuren der öffentlichen Hand und von konzessionierten, bewilligten oder subventionierten Anbietern grundsätzlich befürwortet.

MODIG - Pflichten und Freiwilligkeit

Grundsätzlich werden mit dem MODIG keine neuen rechtlichen Pflichten zur Bereitstellung von Daten seitens des Bundes bzw. von ihm konzessionierter Unternehmen verankert. Aufgrund geltenden Bundesrechts bestehende rechtliche Pflichten bleiben bestehen. Dies betrifft insbesondere die bestehenden Pflichten der eidgenössisch konzessionierten Unternehmen im öffentlichen Verkehr (vgl. u.a. Personenbeförderungsgesetz) sowie die Pflichten der Bundesstellen gemäss OGD- Vorgaben und GeolG.

Das MODIG beinhaltet auch gegenüber Kantonen, Städten und Gemeinden – genauso wie für Private - keine über bestehendes Recht (z.B. GeolG) hinausgehende Pflichten und respektiert damit

deren Rechtshoheiten. Kantone/Städte/Gemeinden können weiterhin gemäss Ihren Kompetenzen Konzessionen/ Bewilligungen/Subventionen mit Auflagen bzw. Pflichten für Anbieter zur Datenlieferung verbinden. Auch können Kantone, Städte und Gemeinden analoge Rechtserlasse zum GeolG auf ihrer Stufe zu erlassen. Für Datenlieferungen über bestehende Pflichten hinaus werden einvernehmliche Lösungen angestrebt.

Dementsprechend entscheiden Kantone, Gemeinden und Städte in den folgenden Bereichen weiterhin unabhängig vom MODIG:

- **Fokus Mobilitätsanbieter**
 - welche (gegebenenfalls neuen) Mobilitätsangebote in Ihrem Zuständigkeitsbereich zugelassen / subventioniert werden
 - und ob daran (Datenliefer-) Pflichten geknüpft werden.
- **Fokus Behörden:**
 - welche Verpflichtungen sie für die eigenen bzw. föderal untergeordneten Behörden einführen (z.B. seitens Kanton für Gemeinden).

Kantone, Gemeinden und Städte gestalten folglich weiterhin ihre Mobilität in ihrem Rechtsrahmen.

3.2 Verkehrsnetz CH – Verantwortlichkeiten und Rollen (Folien 44-52)

Organisation und Verantwortlichkeiten

Das Verkehrsnetz CH erfordert eine Organisation, welche vielen Ansprüchen gerecht werden muss. Im Grundsatz ist ein **kooperativer Ansatz mit zentraler Koordination und dezentraler Datenverantwortung** für die Organisation vorgesehen. Die Hauptverantwortung für den Betrieb trägt dabei eine zentrale, unabhängige, durch den Bundesrat beauftragte Organisationseinheit des Bundes. Koordinationsaufgaben bezüglich Geobasisdaten liegen grundsätzlich im Auftrags- und Kompetenzbereich von swisstopo, dem Geoinformationszentrum des Bundes (vgl. GeolG, GeolV und eGovernment Schweiz). Aus heutiger Sicht erscheint es deshalb zielführend, dass swisstopo diese Rolle übertragen wird.

Die **zentrale Betriebsorganisation** ist für die Gesamtkoordination, für den Betrieb und die Weiterentwicklung der nötigen IT-Infrastruktur, für die Verfügbarkeit der technischen und organisatorischen Funktionen und für die Bereitstellung der elementar wichtigen Inhalte (Basisnetz und Grundausbau Fachnetze) verantwortlich. Sie ermöglicht insbesondere auch die einfache Einlieferung und Nutzung von Daten durch Dritte, stellt diesen dabei entsprechende Werkzeuge und Schnittstellen zur Verfügung und leistet fachlichen und technischen Support.

Im Rahmen der Realisierung wird festgestellt und verbindlich geregelt, wer für welchen Inhalt im Verkehrsnetz CH verantwortlich ist. **Für jedes Fachnetz gibt es räumlich und inhaltlich klare Zuständigkeiten.** Die Zuständigkeiten für die Dateninhalte sind häufig bereits durch bestehende Rechtserlasse geregelt. Die Daten sollen grundsätzlich dezentral und nahe der Datenquelle gepflegt werden. So kennen z.B. Infrastruktureigentümer der Verkehrsträger den aktuellen Stand und die in Planung stehenden Strecken sehr genau. Weiter sind z.B. Bewilligungsbehörden sehr früh über Veränderungen informiert.

Verkehrsnetz CH schliesst auch die Zusammenarbeit mit kommerziellen Datenlieferanten nicht aus – dies insbesondere im Zusammenhang mit Anforderungen an eine hohe Aktualität der Verkehrsnetzdaten. Auch die Einbindung der Öffentlichkeit in die Nachführung ist vorgesehen. So soll z.B. der Erhalt von Revisionshinweisen durch die Zusammenarbeit mit crowd-basierten Austauschplattformen oder durch Dienste zur Fehlermeldung durch die Benutzenden möglich sein.

Datenlieferung

Analog zur übergeordneten MODI gibt es für Verkehrsnetz CH **keine neuen Pflichten** zur Datenlieferung. Es wird der konföderalen Zuständigkeitsordnung und – bei Informationen Dritter – der Freiwilligkeit Rechnung getragen:

Viele der benötigten Daten für den Grundausbau Verkehrsnetz CH stammen aus der Bundesverwaltung. Gestützt auf die Verfassungskompetenzen (Art. 81 und 81a BV) können Ämter des

Bundes sowie die mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betrauten Privaten oder öffentlichen Anstalten zur Lieferung von Infrastrukturdaten an Verkehrsnetz CH verpflichtet werden. In der Umsetzung werden diesbezüglich Vereinbarungen insbesondere mit den Bundesämtern, welche Infrastrukturanlagen betreiben und betreuen (z.B. ASTRA, BAV, BAZL, BFE) oder welche anderweitige Zuständigkeiten im Mobilitäts- und Geodatenbereich haben (z.B. ARE, BAFU, BFS, swisstopo) angestrebt. Die Lieferung von Infrastrukturdaten, welche im Zusammenhang mit öffentlichen Aufgaben des Bundes gepflegt werden, kann mit den Privaten oder öffentlichen Anstalten, die mit diesen Aufgaben betraut sind, über Konzessionen geregelt werden.

Angesichts der föderalen Zuständigkeiten – insbesondere im Bereich der Strasseninfrastrukturen – sind auch die verfügbaren Geobasisdaten der Kantone und Gemeinden ein wichtiges Element für die angestrebte Gesamtsicht über die Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz. Der Austausch von Geobasisdaten des Bundesrechts ist im «Vertrag zwischen dem Bund und den Kantonen betreffend die Abgeltung und die Modalitäten des Austauschs von Geobasisdaten des Bundesrechts unter Behörden (SR 510.620.3)» geregelt. **Die Datenlieferung weiterer Geobasisdaten durch Kantone und Gemeinden bedingt einvernehmliche Lösungen.** Dazu werden bei der Umsetzung Regelungen mittels öffentlich-rechtlichem Vertrag, gestützt auf Art. 14 GeolG, angestrebt.

Ein Grossteil der Grundlageninformationen für das Verkehrsnetz CH werden die Bundesstellen, die Kantone und Gemeinden sowie deren Konzessionsnehmerinnen liefern können. Erst der Aufbau des Verkehrsnetzes CH wird zeigen, wie weit zusätzliche Informationen privater Akteure für das Funktionieren des Systems zwingend erforderlich sind. Dem Bund fehlt die Kompetenz, private Infrastrukturbetreiberinnen und private Datenherren zur Lieferung von Daten zu verpflichten. **Für private Akteure gilt das Freiwilligkeitsprinzip.** Verkehrsnetz CH wird deshalb so aufgebaut, dass Private ein Interesse haben, ihre Informationen anzubieten und zu liefern. Soweit Daten für das Funktionieren des Verkehrsnetzes CH erforderlich sind, wird mit ihnen vertraglich eine Lösung gesucht.

Teilnahme und Nutzung

Die Teilnahme an und die Nutzung von Verkehrsnetz CH ist für alle freiwillig und kostenlos. Das System Verkehrsnetz CH soll **für alle frei und einfach nutzbar** sein. Deshalb sind die zentral verfügbaren Daten (Grundausbau) offen und diskriminierungsfrei zugänglich und nutzbar (Open Data). Dies gilt auch für die Werkzeuge und Softwarekomponenten, welche soweit sinnvoll und möglich in quelloffener, editierbarer und frei nutzbarer Form zur Verfügung gestellt werden (Open Source).

Jeder kann Mobilitätsdaten über das Verkehrsnetz CH nutzen und bereitstellen. Das Lösungskonzept sieht vor, dass unterschiedlichste Organisationseinheiten ihre Inhalte in Selbstverantwortung als Fachnetze über das Verkehrsnetz CH nutzbar machen können. Damit Verkehrsnetz CH genutzt werden kann, sind minimale technische Anforderungen zur Einlieferung von Geodaten einzuhalten. Diese Anforderungen zum Datenaustausch und auch die Schnittstellen bauen dabei auf allgemein gültigen und etablierten Standards auf.

Finanzierung

Angesichts des Stellenwerts für das gesamte Mobilitätssystem der Schweiz sieht das MODIG vor, dass das Verkehrsnetz CH über Bundesmittel finanziert wird. Es obliegt dem Bundesrat, die nötigen Umsetzungsregelungen zu treffen. Nach heutiger Vorstellung deckt die Finanzierung alle Aufgaben der Betriebsorganisation (siehe Funktionsumfang). Dies beinhaltet auch die Bereitstellung von Werkzeugen und standardisierten Schnittstellen für die einfache Einlieferung und Nutzung von Daten durch Dritte sowie Support-Dienstleistungen für die Systemanbindung und für Fachnetzkonfigurationen. Die Finanzierung der Datennachführung und -pflege sowie von Systemanpassungen bei Dritten – z.B. bei Kantonen oder Gemeinden – ist nicht vorgesehen.

Ergebnis Vernehmlassung

Der Ansatz der zentralen Koordination mit dezentraler Datenhoheit wird von 73% der Teilnehmenden der Vernehmlassung mit Blick auf eine nachhaltige Harmonisierung von Verkehrsnetzdaten als zielführend erachtet. Nur 2% der Teilnehmenden lehnen diesen Ansatz ab und erachten die Lösung als zu kompliziert. 25% der Teilnehmenden haben sich nicht zur Frage geäußert.

34% der Vernehmlassungsteilnehmenden erachten die Möglichkeiten des Austausches und der Verknüpfung von Mobilitätsdaten als ausreichenden Nutzen, um sich an Verkehrsnetz CH anzuschließen. Anreiz für die Teilnahme wird insbesondere dann gesehen, wenn die Daten langfristig bereitstehen, vollständig, aktuell und von hoher Qualität sind und auch mit weiteren Netzdaten verknüpft werden können. 28% der Teilnehmenden der Vernehmlassung sehen diese Anreize für nicht ausreichend für einen Anschluss an Verkehrsnetz CH. 38% der Teilnehmenden haben sich nicht zur Frage geäußert. Einige Kantone sowie Private fordern monetäre Anreize oder sogar Verpflichtungen für einen Anschluss an Verkehrsnetz CH. Neue Verpflichtungen sind weiterhin nicht vorgesehen, die Möglichkeiten für monetäre Anreize werden aktuell geprüft.

3.3 Kerndatenpflicht NADIM (Folien 53-56)

Text besteht

- aus Auszügen zum Kommentar zum Foliensatz Akteurgespräch vom 22.11.22 Fokus Mobilitätsbranche sowie
- aus Ergänzungen im Nachgang zu den Diskussionen vom 22.11.22 vgl. umrahmte Texte.

Übergeordnete Zielsetzung

Das Ziel der MODI im Allgemeinen und der NADIM im Speziellen ist, dass möglichst viele Akteure auf technischer Ebene einfach miteinander zusammenarbeiten und so in einem neutralen und stabilen Umfeld ihre Mobilitätslösungen entwickeln können. Um eine möglichst grosse Wirkung zu erzielen, gilt es gemeinsam mit den Akteuren eine möglichst grosse Menge an qualitativ hochstehenden Mobilitätsdaten bereitzustellen und zu nutzen.

Dies wird erreicht werden, wenn viele grosse und auch kleine Akteure die NADIM nutzen und ihre Daten über die NADIM zugänglich machen. Nur so kann sich ein Datenökosystem und damit eine Angebotsvielfalt der Mobilität entwickeln, die bis in die Kapillaren des Verkehrssystems vordringen. **Je mehr qualitativ hochstehende Daten zugänglich sind, desto besser ist der Nährboden für Innovationen.**

Die Frage ist, wie dieses Ziel am besten erreicht werden kann.

Datenumfang und Nutzungsprinzipien MODI/NADIM gemäss Vernehmlassung

Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, dass sich Akteure freiwillig an die NADIM anschliessen können. Falls Sie sich als Datenlieferanten zu einer Teilnahme entschliessen, müssen sie ein gewisses Set an Daten (Kerndatenset) als Open Data zur Verfügung stellen. Darüber hinaus gehende Daten (weitere Daten) sollen die Akteure ebenfalls über die NADIM bereitstellen können, den Zugriff darauf können Sie jedoch bei Bedarf beschränken.

Bei den Kerndaten (open Data) geht es um Informationsdaten im Sinne von Sachdaten. Dies sind Geodaten, Betriebsdaten und Tarifdaten zu den Mobilitätsangeboten.

Demgegenüber sollen alle weiteren Daten mit vertieftem Geschäfts- und/oder Personenbezug nicht offen und nur unter Einhaltung von gesetzlich oder geschäftlich bedingten Restriktionen (restricted Data) zugänglich werden, u.a. um den Anforderungen des Datenschutzes zu genügen

Die Kompetenz zur Festlegung des Kerndatensatzes liegt beim Bundesrat und der Betreiberin. Die Grundlagenarbeit erfolgt durch die Betreiberin der NADIM unter engem Einbezug und Berücksichtigung der Interessen der Akteure. Der Bundesrat legt die Kerndaten nach erneuter Konsultation der betroffenen Akteure im Rahmen einer Verordnung fest.

Ergebnis der Vernehmlassung

62% (75 Teilnehmende) der Teilnehmenden anerkennen, dass die Kompetenz für die Festlegung der Kerndaten als minimales Datenset zur Teilnahme an NADIM beim Bundesrat und der Betreiberin der NADIM liegen soll. **19%** (23 Teilnehmende) sind dagegen, u.a. weil sie eine konkrete Definition auf Gesetzesstufe, die Festlegung durch den Bundesrat oder eine weitergehende Delegationen an die MDA fordern. Die insgesamt sehr hohe Zustimmung zur MODI und zur NADIM auch zur freien Nutzung von Kerndaten (Informationsdaten) zeigt den Willen einer grossen Mehrheit der Akteure, ein digitales Ökosystem für die Weiterentwicklung der Mobilität zu schaffen, dass auf der freien Nutzung von Daten und Services basiert, um so Nutzen für die Akteure zu stiften.

Kritik und mögliche Alternative

Allerdings hat die Vernehmlassung gezeigt, dass einzelne Akteure befürchten, der Bundesrat könnte auf Verordnungsstufe Daten zum Kerndatenset hinzufügen, die eine zu grosse Transparenz und die Offenlegung sensibler Geschäftsdaten der Mobilitätsakteure zur Folge hätten. Zudem ist ein breites Spektrum von Mobilitätsdaten betroffen, so dass für unterschiedliche Angebote (z.B. Parkplätze oder geteilte Fahrzeuge) auch unterschiedliche Kerndatensets festgelegt werden müssten. Um diesen Befürchtungen zu begegnen, müssten entweder auf übergeordneter Ebene im Gesetz Kriterien gefunden werden, welche die Transparenzanforderungen klar definieren und sensible Bereiche ausschliessen. Das scheint aber sehr anspruchsvoll zu sein. Oder aber es müssten bereits auf Gesetzesstufe detaillierte Angaben zum Kerndatenset gemacht werden, was auf dieser Stufe nicht sinnvoll ist (fehlende Flexibilität) bzw. kaum möglich ist (Vielfalt). Solch detaillierte Festlegungen auf Gesetzesebene wären ausserdem nicht stufengerecht.

Alternativ könnte das Gesetz für den Anschluss an die NADIM **neu für die Akteure keine Verpflichtung** zur Bereitstellung eines Kerndatensets (als Open Data) vorsehen. Stattdessen würde die Betreiberin der NADIM unter Einbezug der Akteure lediglich eine Empfehlung an die Akteure aussprechen, welche Daten die Akteure sinnvollerweise als Open Data über die NADIM zur Verfügung stellen sollten. Auf eine eigentliche Verpflichtung zur Bereitstellung von Kerndaten als Open Data würde verzichtet und generell auf Freiwilligkeit mit einer starken Kerndaten-Empfehlung gesetzt.

Ergänzung nach Akteuresgespräch vom 22.11.22:

Als Zwischenergebnis der Diskussion dieser Frage am Akteuresgespräch vom 22.11.22 steht das **Weiterverfolgen der neuen Variante mit doppelter Freiwilligkeit im Vordergrund**. Diese sieht neben der freiwilligen Teilnahme an der NADIM (abgesehen von bestehenden rechtlichen Pflichten) keine Verpflichtung der Akteure zur Lieferung eines Kerndatensets vor. Damit sollen Eintrittshürden gesenkt und Ängsten der Akteure vor begegnet werden. Ziel ist, möglichst viele Akteure zur Teilnahme an der NADIM zu bewegen und so mit der NADIM auch in die Kapillaren des Mobilitätssystems vordringen zu können. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Akteure zur besseren Sicht- und Vernetzbarkeit einen grossen Teil der relevanten Daten freiwillig als Open Data zur Verfügung stellen.

Diese doppelte Freiwilligkeit würde abgesehen von bestehenden Rechtspflichten auch für die öffentliche Hand gelten.

Protokoll Akteurgespräch MODIG

Funktions- und Datenumfang Verkehrsnetz CH sowie Zuständigkeiten, Nutzungsprinzipien und Pflichten im Rahmen MODI – Fokus öffentliche Hand

Datum:	13.12.2022
Ort:	Bern, Welle 7
Zeit:	09.00-12:00 Uhr
Vorsitz:	André Streilein, swisstopo
Protokoll erstellt von:	Fabian Kunz, swisstopo; Gregor Ochsenbein, BAV; Monika Zosso, BAV
Anwesend:	Gemäss separater Liste der Teilnehmenden

Programm

Begrüssung und Einführung

1. Ausgangslage MODI, Nutzen und Funktionsumfang
2. Funktions- und Datenumfang Verkehrsnetz CH
3. Zuständigkeiten, Nutzungsprinzipien und Verpflichtungen
 - MODIG: Pflichten und Freiwilligkeit
 - Verantwortlichkeit und Rollen Verkehrsnetz CH
 - Kerndatenpflicht NADIM
4. Weiteres Vorgehen und Abschluss

Begrüssung und Einführung

André Streilein (swisstopo) erklärt die Ausgangslage. Im Rahmen von Akteurgesprächen werden einzelne Fragen aus der Vernehmlassung MODIG mit den betroffenen Akteuren weiter vertieft. Am Anlass vom 13.12.2022 am Vormittag steht Folgendes im Zentrum: Der Funktions- und Datenumfang von Verkehrsnetz CH sowie die Zuständigkeiten, Nutzungsprinzipien und Pflichten im Rahmen MODI mit Blick auf die öffentliche Hand.

Das Protokoll der Veranstaltung und die schriftlichen Antworten auf die gestellten Fragen sind gemäss dem Vernehmlassungsgesetz integraler Teil der Vernehmlassung. Fragen und Bemerkungen können bis am 13. Januar 2023 formuliert und an uns gesendet werden.

2. Ausgangslage Nutzen und Funktionsumfang der MODI (vgl. Folien 4-20³)

Gery Balmer (BAV) erläutert:

Die Herausforderungen mit besonderem Blick auf die öffentliche Hand (vgl Folie 5):

- Für die öffentliche Hand, die insbesondere die Verkehrsinfrastrukturen und den öffentlichen Verkehr finanziert, ist es aus Sicht der Effizienz wünschenswert, die Mobilitätsangebote gezielter zu planen und insgesamt sämtliche Fahrzeuge im Verkehr besser auszulasten.
- Dies ist zentral, weil die Infrastrukturen zurzeit weniger rasch ausgebaut werden können, als es aus verkehrlicher Sicht wünschenswert wäre. Gerade deshalb müssen wir diese effizienter betreiben und nutzen. Das heisst, wir müssen den Verkehr besser managen, insbesondere bei Baustellen und Staus u.a. auch für Rettungsorganisationen.
- Zugleich gilt es Innovationen und auch die Innovationsfähigkeiten von privaten und öffentlichen Unternehmen zu fördern. Es gilt ausserdem heutige und absehbare Abhängigkeiten von möglichen privaten Datenmonopolen zu reduzieren, damit diese nicht künftig als einzige die Mobilität steuern können.
- Die Mobilität wird individueller. Die Mobilitätsbedürfnisse differenzieren sich weiter. Alle Verkehrsteilnehmenden sollen, basierend auf verkehrsträgerübergreifenden Informationen, die Möglichkeit haben, Ihre Mobilität nach Ihren Bedürfnissen zu organisieren.

Diese Ziele sind in einer rasant digital organisierten Gesellschaft nicht realistisch, wenn die dafür notwendigen digitalen Informationen nicht verfügbar sind. Der Zugang zu den Mobilitätsdaten ist systemrelevant für ein effizientes Mobilitätssystem und soll durch die MODI gefördert werden.

Dies ist die Grundlage für die Mission der MODI, der NADIM und Verkehrsnetz CH (vgl. dazu Folie 6).

Die Diskussionen vom 22.11.22 haben gezeigt, dass die MODI ein wichtiges Element eines künftigen Mobilitätsdatenraumes ist. Sie hat die Rolle eines Datenvermittlers. (vgl. Folie 7). Ein Datenraum und damit auch die MODI umfassen grob betrachtet mindestens zwei Bereiche (vgl. Folie 8): Den Bereich, in dem es um Daten der Mobilitätsanbieter geht und darum diese sichtbar zu machen - daher Marktdaten. Hier liegt ein Schwerpunkt der NADIM. Und den Bereich, in dem es insbesondere um Verkehrsnetzdaten der öffentlichen Hand geht und wo Verkehrsnetz CH seinen Schwerpunkt hat. Für die öffentliche Hand geht es auch um die Frage, wie sie Daten unter die anderen Akteure bringt, um z.B. aktives Verkehrsmanagement betreiben zu können. In beiden Bereichen gibt es bezüglich Zugangsbedingungen Open Data und Restricted Data.

Die MODI im Mobilitätssystem (vgl. Folie 9): Alle Akteure sollen einfacher zusammenarbeiten können. Es soll ein Mobilitätsökosystem bzw. eben ein Datenraum Mobilität entstehen. Die MODI soll den Austausch von Daten auf technischer Ebene u.a. durch Standards, Schnittstellen und Services erleichtern.

Wie ist das Zusammenspiel NADIM und Verkehrsnetz CH? (vgl. Folie 10). Verkehrsnetz CH ist quasi der Geodatenteppich, die gemeinsame Bezugsbasis und beinhaltet in erster Linie Daten der öffentlichen Hand. Die NADIM ist das Publikationsorgan von Verkehrsnetz CH. Die genaue Abgrenzung von NADIM und Verkehrsnetz CH wird in den nächsten Jahren erfolgen.

Das MODIG basiert auf dem Gedanken im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung breit zu denken und eine flexible Regulierung zu haben. Dies für alle aktuellen und künftigen Mobilitätsdaten, welche statische und Echtzeit-Daten umfassen. (vgl. Folie 11).

Die Rolle als Datenvermittler für den Betrieb der MODI im Mobilitätsdatenraum soll gemäss verschiedenen Prinzipien/Grundsätzen erfolgen (vgl. Folie 12). Zentral ist mit Blick auf das nötige Vertrauen, dass sie unabhängig organisiert sein muss und nicht durch Marktakteure. Es handelt sich um eine staatliche Aufgabe mit damit verbundener Finanzierung. Sie muss offen und der Zugang freiwillig sein.

³ Die Folien für die Akteuresprache können auf Nachfrage beim Bundesamt für Verkehr, Abteilung Politik bezogen werden.

Der Nutzen aus der MODI ist insgesamt sehr vielfältig (vgl. Folien 13-15).

Konkret zum Nutzen für die öffentliche Hand (vgl. Folie 14); dieser ist in der Vernehmlassungsvorlage noch zu wenig ausgearbeitet und betont worden. Hier geht es nun darum mögliche Anwendungsfälle aufzuzeigen:

- Verkehrsmanagement: Zum Vergleich ein Blick auf Österreich mit seiner Grafenintegrationsplattform und seiner Verkehrsauskunft. Hier war die öffentliche Hand der Treiber für deren Entwicklung und zwar als zentraler Zugangspunkt für Verkehrsinfrastrukturdaten, um diese zu den Anwendern zu bringen. Es geht darum, das Verkehrsmanagement bei Staus, Baustellen und auch für die Rettungsorganisationen zu beeinflussen aber auch um die effiziente Abwicklung des Suchverkehrs zu Parkplätzen und auch zu E-Ladestationen.
- Verkehrssicherheit: Die öffentliche Hand kann insbesondere sicherheitsrelevante Informationen (z.B. Rettungsgasse bilden) über eine zentrale Schnittstelle an die NAVI-Hersteller liefern.
- Verkehrs- und Raumplanung: Die MODI kann auch als Datenquelle für die Verkehrsplanung dienen und es Verkehrsplanern erlauben Daten für konkrete Auswertungen zu verwenden.

Ergebnis Vernehmlassung (vgl. Folie 16): Das Echo zur Vorlage ist klar positiv. Das ist ein gutes Zeichen. Die Vorlage scheint den Nerv der Zeit zu treffen und einem Bedürfnis zu entsprechen.

Gery Balmer (BAV) erläutert im Weiteren die zentralen Fragestellungen des Akteurgesprächs vom 22.11.2022. Welche technischen und organisatorischen Funktionen soll die NADIM übernehmen? (vgl. Folien 17-20).

Es hat sich gezeigt, dass es absolut zentral ist, auf die Bedürfnisse der Akteure einzugehen. Die Organisation muss diese abholen (vgl. Use Cases), um dann entsprechende Entwicklungen vorzunehmen. Sie muss das Geld dazu haben aber auch das Knowhow und die Ressourcen. Auch um im Notfall auch Daten konsolidieren zu können die für das Gesamtsystem wichtig sind.

Beiträge / Diskussion

Hans Andrea Veraguth (KGK, Kt. GR): Folie 8: Sind auch Daten zu Nutzung / Auslastung der Infrastruktur Teil des Bereichs öffentliche Hand?

Antwort Gery Balmer (BAV): Ja, Ziel ist es, künftig auch Echtzeitdaten über die Strasse zugänglich zu machen. Die Frage ist, wie man an diese Daten kommt – über öffentliche und allenfalls private Quellen. Das ist noch weiter zu klären. Die Bereiche öffentliche Hand und Marktdaten können letztlich nicht immer klar getrennt werden, das gilt insbesondere im Bereich Echtzeitdaten. Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass es da verschiedene Möglichkeiten gibt, z.B. Daten von Speditionsfirmen oder Post. Wenn diese an z.B. an Wochenenden nicht verfügbar sind, kann auch der Zukauf von privaten Daten in Betracht gezogen werden. Es gibt dazu verschiedene Modelle die man entwickeln kann, dafür braucht es eine geeignete Organisation mit den entsprechenden Tools und den nötigen Ressourcen.

Hans Andrea Veraguth (KGK, Kt. GR): Wo ist die Systemgrenze? Daten zur Verfügung stellen bzw. Verkehr lenken? Wie erklären wir der Bevölkerung, dass es durch ereignisbezogene Verkehrslenkung nicht zu mehr Verkehr auf die Quartierstrassen kommt?

Antwort Gery Balmer (BAV): Es gibt zwei Ebenen: Die Behörden bekommen mit der MODI z.B. die Möglichkeit, über ihre Daten die Navi-Hersteller mit konkreten Empfehlungen zu beliefern wo der Verkehr im Ereignisfall / Stau durchgehen soll. Der Navi-Hersteller hat dann die Wahl diese zu nutzen oder nicht. Hinsichtlich unerwünschtem Umfahrungsverkehr: Die Behörden können wie bis anhin z.B. mit Verboten festlegen, dass der Verkehr nicht durch bestimmte Quartiere fließen soll.

Solche Einschränkungen können künftig nicht nur physisch (durch Verkehrsschilder) gekennzeichnet werden, sondern elektronisch und zentral über die MODI auch allen Navi-Herstellern zugänglich gemacht werden.

Martin Barrucci (KGK, Kt. TG): Folie 9: Warum gibt es auf der Folie direkte Verbindungen von Datenquellen/Datenlieferanten ins VnCH? Um was für Daten geht es da?

Antwort Gery Balmer (BAV): Es gibt Infrastrukturdaten die von Mobilitätsakteuren direkt an Verkehrsnetz CH geliefert werden. u.a. Daten der Eisenbahninfrastrukturbetreiber zum Schienennetz. Die NADIM ist dann der Publikationskanal.

Ergänzung André Streilein (swisstopo): Im Bereich der Schieneninfrastruktur ist dies schon heute weitgehend gelebte Praxis.

Martin Barrucci (KGK, Kt. TG) Folie 12: Was heisst grundsätzlich kostenlos im Bezug auf Open Data? Open Data sollten doch kostenlos sein?

Antwort Monika Zosso (BAV): Das grundsätzlich bezieht sich auf Ausnahmefälle, im Sinne einer allfälligen Überbelastung der Serverinfrastruktur durch eine exzessive Nutzung verbunden mit einer übermässigen Anzahl von Abfragen.

Markus Sieber (BPUK/KöV): Ist die im Vernehmlassungsentwurf vorgesehene Finanzierung - 10 Jahre kostenlos, anschliessend nutzerfinanziert - noch aktuell?

Antwort Gery Balmer (BAV): Diese Regelung berücksichtigt, dass heute nicht mit Gewissheit gesagt werden kann, welche Wirkung die MODI genau erzielen wird. Deshalb soll nach 8 Jahren eine Wirksamkeitsanalyse durchgeführt werden. Dabei soll auch betrachtet werden, ob die Akteure profitieren und wenn sie das stark tun, ob und wenn ja in welchem Umfang eine finanzielle Beteiligung sinnvoll ist. Dieses Modell ist nicht vom Tisch, wir werden dies aber unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Akteurgespräche im Rahmen der Botschaft erneut diskutieren.

3. Funktions- und Datenumfang Verkehrsnetz CH (vgl. Folien 21-36)

Stefan Zingg (swisstopo) erläutert die Antworten aus der Vernehmlassung zur Zweckmässigkeit von Verkehrsnetz CH. Zurecht wurde angemerkt, dass in den Vernehmlassungsunterlagen zu wenig auf den Funktions- und Datenumfang sowie auf die Verantwortlichkeiten von und die Zusammenarbeit mit den Kantonen, Städten und Gemeinden eingegangen wurde und hierzu Präzisierungsbedarf besteht.

Mit Verkehrsnetz CH soll nicht primär ein neuer Datensatz angeboten werden. Es steht ein System zur hochautomatisierten Verknüpfung und Kombination von räumlichen Mobilitätsdaten im Zentrum. Damit diese Werkzeuge funktionieren und zur Verfügung gestellt werden können, werden zentral technische und organisatorische Komponenten umgesetzt.

Zu den technischen Komponenten gehören die Datenhaltung und -verarbeitung. Es ist aber nicht das Ziel, einen Datenmoloch zu schaffen. Datensätze von Dritten sollen nicht zentral gehalten werden. Die Funktionen der Datenverarbeitung schaffen aber die Werkzeuge, welche die Vernetzung unterschiedlicher Daten ermöglichen.

Ebenfalls zu den technischen Komponenten gehören Anwendungen, welche angeboten werden müssen, damit mit dem System interagiert werden kann.

Die organisatorischen Komponenten umfassen Regeln und Standards sowie die Koordination und den Support.

Bezüglich Datenumfang hat das Verkehrsnetz CH wenig Einschränkungen. Die Unterscheidung der Basisnetz- und Fachnetz-Ebene ist aber wichtig. Das Basisnetz – der gemeinsame Nenner – ist eine möglichst einfache Repräsentation des physischen Verkehrssystems.

Mit den Fachnetzen können nun spezifische Sichten abgebildet werden, bleiben aber durch die Referenzierung auf das Basisnetz miteinander verknüpfbar. Damit werden neue Anwendungen ermöglicht. Als Beispiel wird die Bewilligung von Ausnahmetransporten genannt. Dazu müssen verschiedene Daten aus unterschiedlichen Quellen (ASTRA, Kantone, Private) verknüpft werden.

Neben dem Basisnetz müssen einige Fachnetze angeboten werden, damit grundlegende Anforderungen an das System Verkehrsnetz CH bedient und Ziele der MODI erfüllt werden können. Der aufgeführte Datenumfang im Grundausbau basiert auf dem heutigen Wissensstand zu den Anforderungen an Verkehrsnetz CH. Mit neuen, im Laufe der Realisierung gewonnen Erkenntnissen sind Anpassungen möglich.

Es geht momentan nicht primär um die Dateninhalte, sondern um die Gefässe. Woher diese befüllt werden, muss in nächster Zeit geklärt werden.

Am Beispiel eines Blaulichtroutings wird das Problem von verschiedensten Datenquellen erläutert. In einer Pilotanwendung konnte Verkehrsnetz CH nachweisen, dass eine Verknüpfung der benötigten Daten möglich ist und eine Anwendung darauf aufbauend funktioniert.

Beiträge / Diskussion

Markus Sieber (BPUK/KöV): Noch unklar: Wo ist die Abgrenzung von Basisnetz und Fachnetzen?

Antwort Stefan Zingg (swisstopo): Am Beispiel von Strassen lässt sich dies einfach erläutern: Das Basisnetz ist ein einfaches Kanten/Knoten-Modell, in dem die Strasse nur mit einer Achse geführt wird. Die geometrische Detaillierung von Fahrspuren, Schilder, Abbiegebeziehungen etc. sind Fachinformationen, die in Fachnetzen geführt werden.

Hans Andrea Veraguth (KGK, Kt. GR) fragt, wie die Daten von Dritten ins Verkehrsnetz CH gebracht werden. Wird dies mittels Schnittstellen oder Datenkopien geschehen?

Stefan Zingg (swisstopo) erklärt, dass keine Daten abgegriffen werden sollen. Die Daten bleiben vor Ort. Wir schaffen aber Werkzeuge, damit eine Verknüpfung möglich wird.

André Streilein (swisstopo) ergänzt, dass keine langen Wege gewünscht sind, damit die Daten möglichst aktuell sind. Es sollen Redundanzen und Lücken abgebaut werden und der Endnutzer muss zu den Daten kommen. Wie dies praktisch umgesetzt werden kann, muss geklärt und geregelt werden.

Martin Urwyler (ASTRA): Der Zeitaspekt muss ins Spiel gebracht werden. Die eigentlichen Fachnetze werden bereits jetzt gebaut. Beispielsweise werden Netze zum Langsamverkehr jetzt gebraucht. Wie sollen diese später in das Verkehrsnetz CH gebracht werden?

Stefan Zingg (swisstopo): Die Vorgaben von Verkehrsnetz CH bleiben schlank, damit alle möglichen bestehenden und neuen Mobilitätsdaten über Verkehrsnetz CH vernetzt werden können. Spätere Konfigurationen sind möglich. Mit Fachnetzen, welche sich im Aufbau befinden, findet so früh wie möglich eine Koordination statt, damit diese möglichst kompatibel zu Verkehrsnetz CH konzipiert werden können. Diese Koordination geschieht aktuell z.B. mit dem Velowegnetz.

André Streilein (swisstopo): Zielführend ist die gemeinsame Organisation. Verkehrsnetz CH will und soll die Welt nicht neu erfinden, sondern zur wechselseitigen Organisation beitragen.

Martin Barrucci (KGK, Kt. TG) merkt an, dass der Begriff «Anwendungen» widersprüchlich/verwirrlich verwendet wird. Einerseits wurde genannt, dass Verkehrsnetz CH keine Applikationen anbieten wird, andererseits sind im Funktionsumfang Anwendungen genannt. Applikationen sind Anwendungen.

Zudem wurde genannt, dass Fachnetze eigentlich Informationen zum Verkehrsnetz sind. Heisst das, dass also Fachnetze keine Geometrie enthalten? Auch dieser Begriff wird etwas verwirrend verwendet.

Stefan Zingg (swisstopo): Doch, Fachnetze können auch geometrische Detaillierungen sein, also Geometrie enthalten. Wir nehmen die Inputs zu Begrifflichkeiten gerne auf und werden sie allenfalls anpassen.

Nathanaël Bruchez (Städteverband): La connexion internationale est extrêmement importante. Est-ce que cela est pris en compte et comment cela est-il géré ?

Stefan Zingg (swisstopo): Unser Ansatz ist, dass wir datensatzübergreifend funktionieren. Das heisst auch, dass wir grenzüberschreitend anbinden können. Wir haben mit mehreren Proof of Concept» bewiesen, dass eine Anbindung an ausländische Netze möglich ist.

Markus Sieber (BPUK/KöV): Das Fachnetz «Parkierungsmöglichkeiten» sollte weiter gefasst und umbenannt werden in «Park- und Lademöglichkeiten». Parkierungsanlagen erfüllen mit dem Aufladen von Elektroautos eine weitere Funktion, die in Zukunft noch wichtiger werden wird.

Stefan Zingg (swisstopo): Wir nehmen die Idee gerne mit, allenfalls wird das Verkehrsnetz CH zwei Fachnetze dazu führen (Parkierungsmöglichkeit, Elektroladestationen).

André Streilein (swisstopo): Wir gehen vom Grundsatz aus, «so wenig wie nötig» und nicht «so viel wie möglich» zu realisieren.

Hans Andrea Veraguth (KGK, Kt. GR): Die Skalierbarkeit ist sehr gut. Eine schlanke Basis und darauf aufbauend mit Attributen beliebig erweiterbar. Unsicher ist noch die Organisation: Wie bringt man eine Flächendeckung hin?

4. Zuständigkeiten, Nutzungsprinzipien und Verpflichtungen

3.1 MODIG: Pflichten und Freiwilligkeit (vgl. Folien 38 – 43)

Gery Balmer (BAV) erläutert:

Die Ergebnisse der Vernehmlassung u.a. aus Sicht der Kantone (vgl. Folien 39 und 40).

Die bestehenden Pflichten gemäss Bundesrecht bleiben bestehen (vgl. Folie 41). Es sollen keine neuen Pflichten eingeführt werden bzw. keine geltenden Pflichten geändert werden. Das heisst beispielsweise konkret: Die konzessionierten Transportunternehmen müssen wie heute auch weiterhin gemäss den geltenden relevanten Gesetzen Fahrplan- und Echtzeitdaten liefern.

Es gibt auch keine neuen Pflichten für Kantone, Städte und Gemeinden zur Bereitstellung von Daten und bestehende Hoheiten der Kantone, Städte und Gemeinden werden durch das MODIG nicht angetastet. Diese können für sich oder untergeordnete förderale Einheiten Pflichten einführen oder im Rahmen von Bewilligungen Marktakteure mit Datenlieferpflichten belegen (vgl. Folien 42 und 43).

3.2 Verkehrsnetz CH: Verantwortlichkeiten und Rollen (vgl. Folien 45 -51)

Stefan Zingg (swisstopo) erläutert:

Der Ansatz der zentralen Koordination mit dezentraler Datenverantwortung für die Organisation von Verkehrsnetz CH wurde von knapp drei Vierteln der Teilnehmenden der Vernehmlassung als zielführend erachtet. Die zentrale Organisation koordiniert dabei den gesamten Betrieb. Die Akteure, also die Nutzenden von Verkehrsnetz CH, werden dabei eng mit eingebunden. swisstopo hat dabei bereits grosse Erfahrung, beispielsweise mit der Einbindung der Öffentlichkeit für die Übermittlung von Fehlermeldungen.

Es werden keine neuen Pflichten zur Datenlieferung geschaffen. Mit dem GeolG ist die Rechtsgrundlage für einen Grossteil der Daten geregelt, welche für den Grundausbau benötigt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass Verkehrsnetz CH genügend Argumente liefert, damit der Anreiz zur Teilnahme vorhanden ist. Es ist nicht vorgesehen, weitere Pflichten zu schaffen.

Die Finanzierung soll über Bundesmittel geschehen. Gedeckt werden damit der zentrale Betrieb, die Bereitstellung und der Support, aber nicht die Aufwände der Nutzenden (wie Kantone oder Gemeinden), die durch Datenpflege oder Systemanpassungen entstehen.

3.3 Kerndatenpflicht NADIM (vgl. Folien 54 -56)

Gery Balmer erläutert den Stand der Diskussion zu den Kerndaten gemäss Vernehmlassungsvorlage. Bei der freiwilligen Teilnahme an der NADIM sind Kerndaten verpflichtend als Open Data zur Verfügung zu stellen. Hierzu gibt es Bedenken, weil darin eine Blackbox gesehen wird und nicht klar ist, was dereinst von Bundesrat und Betreiberin als Kerndaten festgelegt werden wird. Daraus resultieren Ängste vor neuen aktuell nicht genügend absehbaren Verpflichtungen.

Deshalb stellen wir nun eine sogenannte «doppelte Freiwilligkeit» zur Diskussion, um die Zugangshürden zu senken. Das heisst, sowohl die Nutzung der NADIM ist freiwillig als auch der Umfang der bereitgestellten Open Data. Es wird nur eine Empfehlung geben zum Umfang der Kerndaten, die Open Data bereitgestellt werden sollen. Die Akteure entscheiden dann, abgesehen von den bestehenden gesetzlichen Pflichten, welche Daten sie «open» und welche Daten sie «restricted» zur Verfügung stellen wollen. Dieses Prinzip wurde an den Akteuresgesprächen vom 22.11. begrüsst.

Beiträge/ Diskussion

Markus Sieber (BPUK/KöV): Im Hinblick auf die Botschaft wäre es wichtig noch klarer erkennen zu können, wo wir heute sind, also die minimalen Grundfunktionen klären und wie die Finanzierung geregelt ist. Und zugleich sollte auch gezeigt werden, welche Daten allenfalls noch zusätzlich benötigt werden, dass die MODI zum Erfolg wird. Es braucht also eine grundlegende Analyse, die aufzeigt, was wir minimal benötigen, um Mehrwert zu schaffen. Die Kantone befürchten eine Flut von neuen Forderungen und Aufgaben. Das Ganze ist noch eine zu grosse Blackbox.

Manon Röthlisberger (Association des Communes Suisses): Il est important d'expliquer encore mieux ce qui est visé. De quelles données s'agit-il exactement ? Où y a-t-il encore un besoin d'harmonisation ? Combien cela coûte-t-il ? Y a-t-il un soutien ? L'utilité est déjà claire. Mais tant que l'on ne sait pas de quelles données il s'agit, c'est une boîte noire. Les communes ne peuvent pas dire oui à quelque chose dont on ne sait pas exactement ce qu'il contient ?

Martin Urwyler (ASTRA): Die Bedenken der Städte und Kantone sind verständlich. Daten aufzubereiten, damit sie geliefert werden können, kann gerade für kleine Kantone oder Städte schwierig sein. Bei der Stadt Luzern werden einzelne Listen seitens der Polizei noch mit Excel gepflegt. Wie das Beispiel mit der Langsamverkehrs-Applikation zeigt, ist es wichtig, dass es für die Kantone, Gemeinden und Städte einen Mehrwert bringt.

Antwort Stefan Zingg (swisstopo): Verkehrsnetz CH funktioniert schon heute. Ein Prototyp von VnCH läuft bereits. Für das Basisnetz sind grundsätzlich genügend Daten in der geforderten Qualität vorhanden. Wir müssen aber aktueller werden. Für die Fachnetze (beispielsweise für die Parkierungsmöglichkeiten) können die Gefässe bereitgestellt werden, welche dann aber noch mit Inhalten befüllt werden müssen. Da braucht es Inputs aus den Kantonen.

Gery Balmer (BAV): Für das Basisnetz von VnCH stehen also die Daten aus dem GeolG grundsätzlich schon heute bereit?

André Streilein (swisstopo): Auf der Basis das GeolG haben die Kantone heute schon den Auftrag all das zu liefern, was es für das vorgesehene Basisnetz von VnCH braucht. Künftig geht es darum noch mehr Wirkung zu erzielen. Die Wissensvermittlung scheint dazu zentral zu sein.

Als Beispiel eignen sich Anwendungsfälle wie das Problem der Berufsfeuerwehr Bern, welche jedes Jahr während des Grand Prix von Bern ihr System umstellen muss. Die MODI kann künftig solche Probleme lösen.

Gery Balmer (BAV): Die Frage ist, braucht es finanzielle Anreize, damit die Kantone, Gemeinden, Städte etwas tun? Letztlich geht es um die Frage, wie wir eine grosse Masse von Nutzern gewinnen können?

Hans Andrea Veraguth (KGK, Kt. GR): Es sollte mindestens für 80% Kantone Nutzen erzeugen. Wichtig ist auch, die richtigen Entscheidungsträger zu finden. Beispielsweise als Geometer ist der Nutzen von Verkehrsnetz CH unbestritten. Die Entscheidungsträger in den Kantonen (Politik) sehen dies unter Umständen anders und befürchten Kosten. Um die richtigen Entscheidungsträger zu erreichen, bräuchte es allenfalls eine Veranstaltung, der die Use-Cases z.B. für Blaulichtorganisationen vorstellt.

Nathanaël Bruchez (Union des villes suisses) : Dans les villes, les personnes et les organisations concernées sont très diverses. Il faudra peut-être un peu de temps pour atteindre les bonnes personnes.

Stefan Zingg (swisstopo): Wir müssen den Kantonen, Städten und Gemeinden etwas liefern können, das bei Ihnen direkten Nutzen erzeugt.

Martin Barrucci (KGK, Kt. TG) fordert, dass zum präsentierten, minimalen Datenset auch die bereits vorhandenen Dateninhalte respektive die Datenlücken aufgezeigt werden.

Gery Balmer (BAV) hält fest, dass es schwierig ist, weil es sich hier ja nicht um ein fertiges System handelt, sondern um ein System, das sich laufend entwickeln soll und auf aktuelle Anforderungen reagieren können muss. Ein abschliessendes Set an Daten ist deshalb nicht zweckmässig. Wir brauchen eine Rechtsgrundlage, eine Organisation und die Finanzierung. Ohne Gesetz fehlt uns die Grundlage und die Power, um uns letztlich um die Umsetzung der Use-Cases kümmern zu können. Es braucht die politische Unterstützung für das Gesetz auch von Seiten der öffentlichen Hand. Er schlägt vor, eine Online-Veranstaltung oder einen Workshop durchzuführen, um den Nutzen für die öffentliche Hand mit Beispielen und Akteuren aus Österreich aufzuzeigen. Dazu wäre es hilfreich, wenn uns entsprechende Ansprechpersonen mitgeteilt würden.

Markus Sieber (BPUK/KöV) begrüsst diesen Vorschlag.

Rückmeldungen

Im Nachgang zum Akteursgespräch «Daten- und Funktionsumfang NADIM – Fokus öffentliche Hand» vom 13.12.2022 ist folgende Stellungnahmen seitens der Akteure eingetroffen:

- Städteverband vom 11.01.2023

Akteurgespräche vom 13.12.2022 nachmittags zur «Rechts- und Organisationsform insb. der NADIM» mit Akteuren der Mobilitätsbranche und der öffentlichen Hand.

7.12.2022 – Vorversand Unterlage für Akteurgespräch MODIG vom 13.12.2022 nachmittags

Kommentar zur Präsentation

Rechts-/Organisationsform insb. der NADIM

1 Einführung

Rahmen und Stellenwert der Akteurgespräche

Auf der Basis der grundsätzlich positiven Vernehmlassung zum MODIG werden im Rahmen von Gesprächen mit ausgewählten Akteuren wichtige Themen vertieft. Ergebnisse dieser Gespräche (Protokolle, nachfolgende schriftliche Rückmeldungen zu den diskutierten Fragen) und Arbeiten sind integraler Teil der Vernehmlassung und Beilage des offiziellen Vernehmlassungsberichts. Ziel ist es, mit diesen Rückmeldungen sowohl das gemeinsame Verständnis des Nutzens und der Funktionen der Mobilitätsdateninfrastruktur zu vertiefen, als auch einen Beitrag für eine mehrheitsfähige Lösung im Hinblick auf die Botschaft zu leisten.

Der vorliegende Kommentar und die Vorschläge darin basieren auf der Vernehmlassungsvorlage und den Erkenntnissen aus dem Akteurgespräch mit der Mobilitätsbranche vom 22.11.2022.

2 Faktoren zum Entscheid hinsichtlich Rechts-/Organisationsform insb. der NADIM

Die zweckmässige Rechts-/Organisationsform für den Betrieb der NADIM und ggf. weiterer Elemente der MODI soll aufgrund von nachvollziehbaren Faktoren / Kriterien abgeleitet werden.

Aus Sicht BAV gehören dazu die folgenden Faktoren:

- A Welche Funktionen sind wahrzunehmen und welchen Nutzen sollen sie den Akteuren bringen?
- B Welche Grundsätze / Prinzipien sind im Betrieb der MODI zu beachten?
- B1 Prinzipien
- B2 Zentrale Grundsätze für Organisationsform: Neutralität, Akteurnähe, Agilität, Finanzierung
- C Weitere Faktoren: insb. Kosten / Zeitbedarf

Ziel ist es, in einem ersten Schritt diese Faktoren zu diskutieren (Kapitel 2A – 2C) und anschliessend auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vernehmlassung (Kapitel 3) die Diskussion zur Rechts-/Organisationsform der Betreiberin der NADIM zu führen.

2A Funktionen und Nutzen der MODI / Aufgaben der Betreiberin (Folien 8-20⁴)

Die Diskussionen vom 22.11.22 mit Fokus Mobilitätsbranche haben als Zwischenergebnis (die schriftlichen Stellungnahmen sind noch ausstehend) u.a. gezeigt, dass die **MODI** mit den Kernelementen Verkehrsnetz CH und NADIM **als Datenvermittlerin** ein wichtiges **Element des künftigen Datenraums Mobilität** bildet. Mit dem neuen Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) wird dazu der rechtliche und zugleich finanzielle Rahmen geschaffen.

⁴ Die Folien für die Akteurgespräche können auf Nachfrage beim Bundesamt für Verkehr, Abteilung Politik bezogen werden.

Die **MODI als Vermittlerin im Datenraum Mobilität** soll Informationen sichtbar und Daten zugänglich machen. Der Datenaustausch erfolgt einfach, standardisiert, sicher und nach unterschiedlichen Nutzungsprinzipien – entweder Open Data oder Restricted Data. Bei Restricted Data sollen die Akteure aufgrund von Vereinbarungen bestimmen können, welche Daten sie wem zu welchem Zweck zur Verfügung stellen. Auf diese Weise soll eine wichtige Voraussetzung für einen vertrauenswürdigen Austausch geschaffen werden.

Die MODI im Mobilitätsdatenraum umfasst zumindest zwei verschiedene Bereiche:

- Bereich Marktdaten: Die NADIM soll Daten zu Mobilitätsangeboten sichtbar und verfügbar machen und so den Austausch unter den Marktakteuren (Anbieter, Vermittler) ermöglichen. Dies umfasst u.a. öV, Taxis, Sharing Mobility aber auch z.B. Parkplätze und Ladestationen. Das Verkehrsnetz CH bildet die Geodatenbasis.
- Bereich öffentliche Hand: Die NADIM soll zusammen mit Verkehrsnetz CH Daten von Bund, Kantonen und Gemeinden zu Verkehrsinfrastrukturen, Planung, Betrieb und Verkehrsmanagement (vgl. Störungen, Baustellen) einfach zugänglich machen. Sie kann auch den Austausch von eingeschränkt zugänglichen Behördendaten fördern und erleichtern.

Die MODI bringt volkswirtschaftlichen **Nutzen** im Bereich Mobilität (u.a. Beitrag zu effizienterem Mobilitätssystem). Sie bringt aber auch einen direkten Nutzen für Marktakteure (u.a. neue Kundensegmente erschliessen, Angebote besser auslasten, Innovationen, günstigere Geschäftsabwicklung). Sie bringt schliesslich auch direkten Nutzen für die öffentliche Hand (u.a. in den Bereichen Verkehrsmanagement, Sicherheit und Verkehrs- und Raumplanung).

Die NADIM umfasst gemäss den Diskussionen vom 22.11.2022 sowohl **technische als auch organisatorische Funktionalitäten** und soll der Vernetzung von öffentlicher Hand, Mobilitätsanbietern, Entwicklern und Betreibern von digitalen Kundenlösungen sowie weiteren Akteuren wie Wissenschaft und Forschung dienen und die Hürden der Zusammenarbeit verringern.

Die Betreiberin der NADIM muss die technischen und organisatorischen Funktionen der NADIM in den beiden Bereichen «Marktdaten» und «öffentliche Hand» sicherstellen.

Sie nimmt dabei unter anderem eine übergeordnete **Klammerfunktion im Sinne einer horizontalen Betriebsorganisation** wahr. In dieser Rolle hat sie folgende Aufgaben:

- Sie setzt vertikale Organisationen zum Akteureinbezug und zur Moderation ein. D.h. sie kann diese Moderation bei geeigneten Dritten beauftragen und diese für ihre Arbeit entschädigen. Damit wird die erforderliche Nähe zum Markt und den Akteuren sichergestellt.
→ diese Beauftragung erfolgt immer unter Wahrung der übergeordneten Prinzipien (Neutralität, Offenheit, etc.). Die Betreiberin der NADIM überwacht die Einhaltung dieser Prinzipien.
→ die vertikale Organisation formuliert Empfehlungen zu Art, Umfang und Dringlichkeit von Weiterentwicklungen (Standards, Schnittstellen, Services) der NADIM z.H. der horizontalen Organisation.
→ es sind mehrere, thematisch orientierte vertikale Organisationen erforderlich, da die Akteure und die Anwendungsfälle je nach Thema sehr unterschiedlich sein können (z.B. Personenmobilität, Logistik / Güterverkehr, öffentliche Hand).
- Sie sorgt für den Austausch zwischen den vertikalen Organisationen. Dies gilt insb. im Falle der Entwicklung und Realisierung von UseCases, welche verschiedene vertikale Organisationen betreffen.
- Sie legt auf der Grundlage der Empfehlungen der vertikalen Organisationen Empfehlungen zu Kerndatensets sowie Standards bei Daten / Schnittstellen / API / Services fest. Sie sorgt damit dafür, dass übergeordnet die Kompatibilität der Bereiche und der diesen zugrunde liegenden technischen und organisatorischen Festlegungen gewährleistet ist.
- Sie sorgt als «Kümmerer» übergeordnet gemeinsam mit den Akteuren dafür, dass die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt werden (können) und übernimmt auch Aufgaben im Bereich der Datenkonsolidierung.

- Sie verantwortet die zeitgerechte technologische Entwicklung der Systeme (inkl. Cybersecurity). Diese werden vermutlich zu einem grossen Teil durch die horizontale Organisation extern beauftragt.

2B Prinzipien / Grundsätze im Betrieb der MODI/NADIM (Folien 21-23)

Damit die Zielsetzungen des Bundesrats zu einer effizienteren Mobilität über multimodale Angebote und eine optimalere Nutzung von Mobilitätsdaten erreicht werden, hat der Bundesrat am 1. Juli 2020 grundsätzliche Anforderungen definiert, die beim Aufbau und Betrieb der MODI und insbesondere bei der NADIM als Prinzipien/Grundsätze zu berücksichtigen sind.

Bei Aufbau und Betrieb der MODI müssen den **generellen Prinzipien / Grundsätze** umgesetzt werden: Unabhängigkeit, Verlässlichkeit, Offenheit, Nichtdiskriminierung, Transparenz, Nichtgewinnorientierung, technische Flexibilität, Erfüllung von Qualitätsstandards, Beitrag zu umwelt- und raumchonender Mobilität. Sie werden im Gesetz (gem. Vernehmlassung) insbesondere in den Artikeln 6, 9, 12 und 13 festgehalten.

Für die Bestimmung der Rechts-/Organisationsform zum Betrieb der NADIM und ggf. zukünftig weiterer Teile der MODI sind insbesondere die folgenden Grundsätze zentral: **staatliche Aufgabe** (Finanzierung), **Unabhängigkeit / Nichtdiskriminierung** (Neutralität), **Partizipation / Transparenz** (Markt-/Akteurnähe) und **Flexibilität / Anpassungsfähigkeit** (Agilität).

Der Betrieb der MODI ist unter dem Blickwinkel zu beurteilen, dass Mobilitätsdaten als Infrastruktur zu betrachten sind, ohne die ein effizientes Mobilitätssystem nicht funktioniert, weshalb Verfügbarkeit und Austausch als staatliche Aufgabe sicherzustellen sind. Verlässliche Dateninfrastrukturen sind eine Basis, die vom Staat zur Verfügung gestellt und damit auch finanziert werden soll.

Bei den Grundsätzen Unabhängigkeit, Verlässlichkeit, Offenheit, Nichtdiskriminierung, Transparenz und Nichtgewinnorientierung geht es primär um Vertrauen. Das Vertrauen der Akteure im Mobilitätsbereich darin, dass alle Nutzenden gleichbehandelt werden und dass die Funktionen auch langfristig unter stabilen Bedingungen bestehen bleiben. Die Organisationsform ist folglich so zu wählen, dass Neutralität und ausreichende Stabilität gewährleistet sind. Gerade mit Blick auf den Entscheidungsprozess im Parlament und eine allfällige Volksabstimmung geht es auch darum, das Vertrauen von Privaten und Unternehmen in das Datenhandling zu gewinnen. Auch das Thema Cybersecurity ist wichtig.

Den Bedürfnissen der Akteure ist hinsichtlich Funktionalität ein grosser Stellenwert beizumessen. Die entsprechenden Funktionen sind durch die bezeichnete horizontale Organisation und mithilfe der vertikalen Organisationen so aufzubauen, zu betreiben und anschliessend laufend weiterzuentwickeln, dass sie den aktuellen Bedürfnissen der Nutzenden entsprechen.

2C Weitere Faktoren: Kosten und Zeit (Folien 24-26)

Neben dem Funktionsumfang der NADIM und den Grundsätzen zum Betrieb sind bei der Festlegung der zweckmässigsten Rechts-/Organisationsform zum Betrieb der NADIM und ggf. weiterer Teile der MODI auch die Faktoren Kosten / Finanzierung und Zeitbedarf zu Aufbau und Inbetriebnahme der NADIM mit einzubeziehen.

Kosten und Finanzierung der MODI sind mit Blick auf die Botschaft nochmals zu prüfen. Dies unter Betrachtung des nun klarer umrissenen und diskutierten Funktionsumfangs der NADIM und Verkehrsnetz CH.

Ein weiterer Faktor ist der Zeitbedarf zur Realisierung. Es ist unbestritten, dass angesichts der raschen Entwicklung im Bereich Mobilitätsdaten der Faktor Zeit zentral ist. Es ist zu überlegen, mit welcher Organisationsform gewährleistet werden kann, dass die NADIM so rasch als möglich realisiert werden kann, um unerwünschten Marktentwicklungen entgegen zu wirken. Damit verbunden ist auch, dass die Organisation rechtzeitig über ausreichende finanzielle und personelle Mittel verfügen muss und damit akteurnahe Innovationen ermöglicht werden.

3 Ergebnis Vernehmlassung (Folien 28-31)

Die Rechts/Organisationsform einer Bundesanstalt (Mobilitätsdatenanstalt MDA) für den Betrieb der NADIM und weiterer Teile der MODI wird von 64 der 121 Teilnehmenden, also von 54% der Teilnehmenden, insbesondere mit Verweis auf Unabhängigkeit und Verlässlichkeit unterstützt. 27% der Teilnehmenden lehnen diese Rechtsform ab, primär aufgrund der damit verbundenen Kosten und Zweifeln an der Agilität und Marktnähe.

Neben der in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Anstalt des Bundes wurden im Rahmen der Vernehmlassung von mehreren Stellungnehmenden die folgenden Rechtsformen als denkbare Alternativen erwähnt: Eingliederung in die Bundesverwaltung, Branchenlösung, Leistungsauftrag, Spezialgesetzliche Aktiengesellschaft und PPP. Den höchsten Anteil der Nennungen nimmt dabei die Eingliederung in die Bundesverwaltung ein, wobei dies insbesondere mit geringeren Kosten (kein Overhead) begründet wurde.

4 Schlussfolgerungen (Folien 32-34)

Die Wahl der zweckmässigsten Rechts-/Organisationsform hat anhand der vier Faktoren: Funktionen, Grundsätze, Kosten/Finanzierung und Zeit zu erfolgen. Ausserdem sind die Corporate-Governance-Grundsätze des Bundes zu beachten. Vgl. Einheiten und Rechtsformen von Unternehmen und Anstalten nach Corporate Governance-Prinzip des Bundes: Website EFV, Corporate Governance: [Unternehmen und Anstalten \(admin.ch\)](#).

Die laufenden Diskussionen dienen dazu, **im verkehrsträgerübergreifenden MODIG** die nötigen Regulierungen in der richtigen Dichte vorzunehmen. Diese Regelungen bewegen sich auf übergeordneter Flughöhe. Sie betreffen insbesondere die folgenden Bereiche:

- Rechtsgrundlage für den Aufbau, den Betrieb und die Weiterentwicklung einer verkehrsträgerübergreifenden MODI mit den Bestandteilen NADIM und Verkehrsnetz CH sowie der Flexibilität hinsichtlich künftiger weiterer Bestandteile z.B. im Bereich automatisierten Fahrens.
- Schaffung der technischen und organisatorischen Voraussetzungen für eine MODI als wesentliches Element im künftigen Datenraum Mobilität.
- Funktionsumfang der MODI in den Bereichen «Marktdaten» und «öffentliche Hand».
- Grundsätze für den Betrieb der MODI: u.a. Finanzierung, Neutralität, Akteureinbezug, Agilität.
- **Rechtsform der horizontalen Betriebsorganisation der MODI** – jeweils für NADIM (und weitere Elemente) und für Verkehrsnetz CH sowie deren Pflichten und Kompetenzen inkl. deren Möglichkeit, zur Beauftragung und Finanzierung der vertikalen Organisationen (Moderation).
- Finanzierungsmodalitäten der MODI.

These: Die Fähigkeit, die Bedürfnisse der Nutzer bzgl. Funktionalität und Geschwindigkeit erfüllen zu können, keine Frage der Rechtsform der horizontalen Betreiberorganisation ist, sondern dass es darauf ankommt, wie die konkrete Praxis dieses Einbezugs ausgestaltet wird.

Exkurs zu Anstalt und Spezialgesetzlicher AG

Die Wahl der Rechtsform richtet sich nach der Governance und der Aufgabe.

Was gem. Governance-Grundsätzen der Eidg. Finanzverwaltung eher «staatlich» oder «parastaatlich» ist, wird tendenziell zur Anstalt, was sich im Markt bewähren soll (Post, Swisscom, SBB) eher eine AG.

- *Spezialgesetzliche AG: Kann sich durch Leistungen am Markt finanzieren (erhält keine Abgeltungen vom Bund); Grossteil der Leistungen sind nicht öffentliche Aufgaben; Wenn Aktienkapital aufgebraucht ist, weil sie sich bspw. finanziell über mehrere Jahre nicht selber tragen kann, kommt es entweder zu einer Sanierung oder sie steht vor dem Konkurs; Darf im Falle von z.B. Swisscom/ Post auch in Bereichen tätig sein, wo sie mit Privaten konkurriert.*
- *Anstalt; Kann sich nicht selber durch Leistungen am Markt finanzieren (erhält Abgeltungen vom Bund, kann Gebühren erheben), Grossteil der Leistungen sind öffentliche Aufgaben; Muss sich finanziell nicht selber tragen, darf über Jahre negative Ergebnisse erzielen; Konkurriert den Markt in der Regel nicht, da die Aufgaben im Gesetz festgeschrieben sind.“*

Protokoll Akteurgespräch MODIG

Rechts- und Organisationsform insb. beim Betrieb der NADIM

Datum:	13.12.2022
Ort:	Welle 7
Zeit:	14:00-16:15 Uhr
Vorsitz:	Gery Balmer
Protokoll erstellt von:	Gregor Ochsenbein BAV, Monika Zosso BAV
Anwesend:	Gemäss separater Liste der Teilnehmenden

1. Einführung

Akteurgespräche, Echo Vernehmlassung, Ziel

2. Faktoren für Entscheid Rechts-/Organisationsform insb. der NADIM

A) Funktionen und Nutzen der MODI für die Akteure

B) Prinzipien/Grundsätze im Betrieb der MODI insb. der NADIM

C) Weitere Faktoren: Kosten/Zeit

Beiträge / Diskussion zu Grundsätzen und Faktoren

3. Ergebnis Vernehmlassung zu Rechts-/Organisationsform NADIM

4. Schlussfolgerungen

Beiträge / Diskussion Rechts-/Organisationsform

5. Weiteres Vorgehen

Begrüssung Gery Balmer (BAV)

Das Protokoll der Veranstaltung und die schriftlichen Antworten auf die gestellten Fragen sind gemäss dem Bundesgesetz über das Vernehmlassungsverfahren integraler Teil der Vernehmlassung. Fragen und Bemerkungen können bis am 13. Januar 2023 formuliert und an uns gesendet werden.

5. Einführung

Gery Balmer (BAV) erläutert:

Das Konzept und die Themen der drei Akteurgespräche (vgl. Folie 4⁵).

Aus der Vernehmlassung resultiert ein sehr positives Echo zur Vorlage MODIG. Einer der Punkte, der in der Vernehmlassung jedoch kritischer beurteilt wurde und deshalb heute diskutiert werden soll, ist die Rechts- und Organisationsform insb. zum Betrieb der NADIM (vgl. Folie 5).

Deshalb ist es das Ziel dieses Akteurgesprächs, die wesentlichen Faktoren zur Bestimmung der zweckmässigsten Rechts-/Organisationsform zu klären und zu diskutieren. Dies mit Blick auf das überordnete Ziel eines effizienten Mobilitätssystems (vgl. Folie 6).

6. Faktoren für Entscheid zur Rechts-Organisationsform insb. der NADIM

Gery Balmer (BAV) weist darauf hin, dass es bei der Frage, welches nun die zweckmässigste Rechts- und Organisationsform ist, Funktionen und Nutzen für die Akteure, die vom Bundesrat mehrfach bestätigten Prinzipien und Grundsätze sowie einige weitere Faktoren einzubeziehen gilt.

2a. Funktionen der MODI und Nutzen für die Akteure (vgl. Folien 9-20)

Gery Balmer (BAV) erläutert:

Die Potentiale und der Nutzen der MODI im Zusammenspiel von Verkehrsnetz CH und NADIM für die öffentliche Hand wurden bisher noch zu wenig vertieft dargestellt. Sie wurden anlässlich des heute Vormittag stattgefundenen Akteurgesprächs mit Akteuren der öffentlichen Hand diskutiert (vgl. Folie 11).

Der Funktionsumfang und die Potentiale der NADIM u.a. als eine Art Marktplatz für die Marktakteure wurden am Akteurgespräch vom 22.11.2022 intensiv diskutiert und bestätigt (vgl. Folie 12)

Grundsätzlich ist die MODI in einen grösseren Kontext zu stellen, nämlich als zentrales Element einer «Vermittlerin» im einem künftigen Datenraum Mobilität (vgl. Folie 13). Dieses Element Vermittlerin umfasst mindestens zwei unterschiedliche (Daten-)Bereiche. Dies hat auch Auswirkungen auf die MODI als Vermittlerin mit zwei korrespondierenden Bereichen (vgl. Folie 14): dem «Bereich Marktdaten» mit Fokus Mobilitätsangebote und dem «Bereich öffentliche Hand» mit umfassenden Informationen zu Verkehrsinfrastrukturen inkl. Betrieb und Management.

Die bisherigen Resultate (Gespräch 22.11.22 sowie Rückmeldungen) haben gezeigt, dass der Funktionsumfang der MODI (vgl. Folie 15) grundsätzlich bestätigt wird. Sie soll markt- bzw. akteurnah konzipiert werden und hinsichtlich technischer Funktionalitäten «so wenig wie nötig» beinhalten - entsprechend den Bedürfnissen der Akteure aus dem Markt und der öffentlichen Hand (vgl. Folie 16). Es wurde auch festgestellt, dass die Realisierung der technischen Funktionen auch organisatorische Funktionen (Aufgaben der Betreiberin) bedingt. Es braucht einen «Kümmerer», der die Nähe zu den Nutzenden sicherstellen, die nötigen Festlegungen machen, die Entwicklung beauftragen und diese Arbeiten finanzieren kann (vgl. Folie 17). Die Akteurnähe ist zentral.

⁵ Die Folien für die Akteurgespräche können auf Nachfrage beim Bundesamt für Verkehr, Abteilung Politik bezogen werden.

Die Frage ist, wie diese «Kümmererfunktion» am besten wahrgenommen werden kann (vgl. Folie 18). Womit wir bei der Frage der Organisation des Betriebs der MODI mit den beiden Bereichen Marktdaten und öffentlicher Hand als Element des Datenraums Mobilität sind.

Dazu ist eine horizontale Organisation erforderlich (vgl. Darstellung Folie 19 und Erläuterungen 20), die eine übergeordnete Funktion über alles hinweg sicherstellt, eine Art «Klammerfunktion». Es geht heute um die Organisation und die Rechtsform dieser horizontalen Organisation sowie der Kompetenzen und Mittel, die sie für ihre Funktion zur Verfügung hat.

Ausserdem braucht es vertikale Gefässe, die aus den (Markt)-Akteuren zusammengesetzt sind. Diese stellen sicher, dass der Bedarf der Akteure auch wirklich abgeholt wird – hier als Moderationsgefässe bezeichnet. Es geht dabei aber nicht nur um Moderation, sondern auch um Empfehlungen an die horizontale Organisation, was und in welchem Umfang und in welcher Priorität entwickelt und umgesetzt werden soll. Es braucht voraussichtlich mehrere verschiedene vertikale Gefässe je nach betroffener Akteurguppe und deren spezifischen Herausforderungen (z.B. Personenverkehr, Logistik/Güterverkehr im Marktbereich). Zudem ist im Bereich «öffentliche Hand» mindestens ein separates vertikales Gefäss erforderlich, da Gemeinden, Städte und Kantone andere Bedürfnisse als der Marktbereich haben. Wie viele vertikale Gefässe erforderlich sind, wird die Praxis zeigen.

Die horizontale Organisation verfügt über die nötigen Finanzen, löst technologische Entwicklungen aus, beschafft und hat die Kompetenz, die vertikalen Moderationsgefässe für den Akteureinbezug zu beauftragen und zu entschädigen. Sie hat die Kompetenz auf der Grundlage der Empfehlungen der vertikalen Organisationen, Festlegungen auf Stufe MODI zu machen (Daten- und Schnittstellenstandards, standardisierte Services, etc.). Sie hat u.a. auch die nötige «Manpower» und die Aufgabe, gewisse Bereiche zu harmonisieren und diese kompatibel zu machen, bzw. sich um fehlende Daten und Standards zu kümmern. Sie kümmert sich bei «Use Cases», die sich über mehrere Bereiche hinziehen, auch um die übergreifenden Fragen.

Auf Gesetzesstufe braucht es folglich die Regelung der Kompetenzen und die Finanzierung zu den Funktionen der horizontalen Organisation u.a. zur Beauftragung und Entschädigung der vertikalen Gefässe.

2b. Prinzipien/Grundsätze im Betrieb der MODI

Gery Balmer (BAV) erläutert:

Es gibt Prinzipien zum Betrieb der MODI, die der Bundesrat bereits mehrfach bestätigt hat und die im Gesetzesentwurf enthalten sind (vgl. Folie 22)

Ein paar davon sind die zentralen Grundsätze, die relevant sind für den Betrieb der NADIM und ggf. weiterer Teile der MODI und wie dieser organisiert wird (vgl. Folie 23):

- Als Einstieg muss die Frage gestellt werden: handelt es sich um eine staatliche Aufgabe und soll der Bund diese Rolle übernehmen? Wenn diese Frage mit Nein beantwortet wird, dann braucht es kein Gesetz und auch keine Finanzierung.
- Mit Blick auf Unabhängigkeit, Nichtdiskriminierung und Neutralität und dem daraus resultierenden Bedarf an Vertrauen braucht es eine institutionell selbständige Organisation.
- Mit Blick auf die Grundsätze Partizipation und Transparenz ist wichtig, wie der Einbezug der Akteure organisiert ist. Dies ist zentral, da es aufgrund der nun angestrebten doppelten Freiwilligkeit zentral ist, dass die Akteure mitmachen wollen.
- Flexibilität und Agilität sowie Cybersecurity verstehen sich mit Blick auf die aktuellen und künftigen Entwicklungen von selber.

2c. Weitere Faktoren die eine Rolle spielen

Gery Balmer (BAV) erläutert:

Neben diesen zentralen Grundsätzen sind auch noch die Faktoren Kosten/Finanzierung und Zeit zentral für die Rechts-/Organisationsform.

Kosten/Finanzierung (vgl. Folien 24 und 25):

Hintergrund der in der Vernehmlassung vorgesehenen Regelung: Diese Regelung berücksichtigt, dass heute nicht mit Gewissheit gesagt werden kann, welche Wirkung die MODI genau erzielen wird. Deshalb soll nach 8 Jahren eine Wirksamkeitsanalyse durchgeführt werden. Dabei soll auch betrachtet werden, ob die Akteure profitieren und wenn sie das stark tun, ob und wenn ja in welchem Umfang eine finanzielle Beteiligung sinnvoll ist.

Dieses Modell ist nicht vom Tisch, wir werden dies aber unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Akteursgespräche im Rahmen der Botschaft erneut diskutieren.

Zeit (vgl. Folie 26):

Es braucht angesichts der Entwicklung rasch konkrete Resultate. Aktuell sind wir da sehr eingeschränkt, weil wir noch über kein verkehrsträgerübergreifendes MODIG verfügen. Wir sehen die Notwendigkeit, die rasch laufende Entwicklung mit unseren gemeinsamen Arbeiten beeinflussen zu können und zugunsten eines effizienten Mobilitätssystems nicht den Entwicklungen einfach nur zuzuschauen.

Beiträge / Diskussion (vgl. Fragen Folie 27)

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): Sollten wir nicht von zwei Aufgabenbereichen sprechen, bzw. diese voneinander nehmen: von den marktwirtschaftlichen Aktivitäten und von den hoheitlichen Aufgaben? Es gilt Zugang zu Mobilitätsangeboten und Steuerung zu unterscheiden. Ist die NADIM das marktwirtschaftliche Basissystem oder geht es um eine hoheitliche Verkehrssteuerung?

Antwort Gery Balmer (BAV): Übergeordnetes Ziel der MODI ist es, Daten zu nutzen für eine effiziente Mobilität. Wo genau die Grenze zwischen den beiden Bereichen (auch technisch) zu ziehen ist, können wir heute noch nicht sagen. Eine völlige Trennung Markt und öffentlicher Bereich ist zu eng gedacht. Die beiden Bereiche haben sehr viel miteinander zu tun. Der Bereich öffentliche Hand umfasst auch Echtzeitdaten zu Strassen, Unfällen und Stau und steht damit in einem engen Zusammenhang mit den Mobilitätsangeboten. Solche Daten sind auch für die Realisierung von Use Cases für den Marktbereich wichtig. Es ist nicht sinnvoll, die Bereiche künstlich (technisch und organisatorisch) auseinanderzunehmen.

Thomas Kückler (openmobility.ch): Es handelt sich bei der MODI klar um eine staatliche Aufgabe in digitaler Analogie zur physischen Infrastruktur. Die Frage ist aber, wie kann marktspezifisch agiert werden und was wird mit dem Resultat des Einbezugs geschehen – wer entscheidet schlussendlich? Wie sind in der horizontalen Organisation die Kompetenzen angesiedelt – wer hat wie stark Einfluss? Hinsichtlich Finanzierung ist klar, dass es eine staatliche Unterstützung braucht. Wer entscheidet, das umgesetzt wird? Wir sehen hier einen Widerspruch. Neutralität durch Staat «Ja», aber wo bleibt die Marktnähe? Diskriminierungsfrei bedeutet, dass der Betreiberkomplex keine eigenen Business-Cases hat und keine kommerziellen Interessen.

Gery Balmer (BAV): Der Business Case der MODI ist effiziente Mobilität. Es geht hier um einen gesellschaftlichen Value und nicht um Aktionärsinteressen oder Shareholdervalue.

Ueli Stückelberger (VöV): Es braucht staatliche Eckpfeiler u.a. in der Finanzierung. Aber bedingt dies auch den Betrieb durch den Bund? Im öV gibt es da Mischformen über Leistungsvereinbarungen. Unabhängigkeit ist nicht gleich diskriminierungsfrei. Z.B. hat heute die HUPAC in der Verlagerung eine wichtige Aufgabe.

Angela van Rooden (CH++): Wir haben die MODI-Vorlage und auch die vorgesehene Rechts- und Organisationsform stark befürwortet. Die Organisation hat eine sehr hohe Relevanz. Wenn wir einen Datenraum kreieren wollen, wer macht das dann? Es geht um Neutralität und Agilität. Machen wir das in bestehenden oder neuen Strukturen? Eine neue Mobilitätsdatenanstalt ist hier das geeignete Mittel und kann die nötige Sogwirkung erzeugen. Das Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz erlaubt hier nicht unbeschränkte Möglichkeiten: Entweder macht man eine

rechtlich verselbständigte Körperschaft – also entweder eine Stiftung oder eine Anstalt oder eine spezialgesetzliche AG. Natürlich gibt es Designherausforderungen. Hinsichtlich Agilität: InnoSuisse als Anstalt befindet sich gerade in einer Lernkurve, da aufgrund des fehlenden EU-Rahmenabkommens rasch Förderinstrumente zu realisieren sind, damit ab dem 1.1.2023 Fördergelder fließen können.

Thomas Kuchler (openmobility.ch): Es braucht eine unternehmerische Führung der Organisation, bestehend aus strategischer Führung über eine Eignerstrategie und einer operativen Führung zur Umsetzung der Vorgaben. Also nicht eine Verwaltungsorganisation.

Oliver Fantino (strasseschweiz): Es handelt sich um eine staatliche Aufgabe im Sinne eines faktischen Monopols, weil es keinen Platz hat für zehn solche Infrastrukturen. Warum sollte der Betrieb vom Staat weggehen? Darin sehen wir keine Vorteile. Letztlich ist die Frage, wie das ganze auf Dauer finanziert werden soll. Der Vorteil, wenn der Staat das macht, ist die Unabhängigkeit, zumindest am Anfang. Neue Gesellschaften etc. kosten viel. Allenfalls kann eine Nutzerfinanzierung später in Betracht gezogen werden.

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): Die horizontale und vertikale Organisationsstruktur ist gut. Aber warum gibt es für die horizontale Organisationsstruktur von NADIM und Verkehrsnetz CH nicht nur eine Stelle, sondern mit swisstopo zwei; wie läuft das dann für die Koordination? Bei den vertikalen Gefässen braucht es sicher solche, die marktgetrieben sind. Wie läuft es beim Güterbereich, der grenzüberschreitend ist, vgl. ETCS, hier sind keine Vertreter da, wie soll das organisiert werden? Generell ist die europäische Abstimmung nötig.

Gery Balmer (BAV): Die internationale Koordination ist wichtig. Deshalb ist eine wichtige Aufgabe der horizontalen Organisation auch der Blick «nach Aussen». Die Schweiz ist keine Insel. Der Kontakt zu anderen Behörden, u.a mit den Nachbarländern Deutschland und Österreich ist zentral, für den grenzüberschreitenden Verkehr unabdingbar. Es braucht deshalb auch dazu eine übergeordnete Koordination, welche von der horizontalen Organisation wahrgenommen werden muss.

Hinsichtlich der Fragen zum Güterverkehr: Wir haben in einem ersten Schritt den Fokus auf die Personenmobilität gelegt. Der Bereich der Mobilitätsdaten aber ist übergreifend und oft nicht scharf zu trennen. Wir müssen deshalb das MODIG und die MODI so konzipieren, dass das Konzept flexibel und ausdehnbar ist für weitere Bedürfnisse wie Luftverkehr, Logistik, Güterverkehr oder automatisiertes Fahren.

Luca Arnold (SBB): Es braucht die richtige Mischung zwischen Staat und Marktnähe. Auf der horizontalen Ebene braucht es den Staat, der im Sinne einer Klammerfunktion die Spielregeln festlegt und die öffentliche Finanzierung sicherstellt. Das sind klar staatliche Aufgaben. Alles weitere und namentlich den Betrieb der NADIM muss jedoch nicht der Staat machen. Hier sind Marktnähe und die nötige Agilität entscheidend und wichtig ist auch, dass die relevanten Akteure am Markt mitmachen und ihre Business Cases einbringen. Wir sehen deshalb keine grosse Anstalt, die alles selbst betreibt, sondern eine schlanke, staatliche Organisation, welche die Spielregeln festlegt und weitere Aufgaben wo sinnvoll weitgehend delegiert.

Gery Balmer (BAV): Die vertikalen Gefässe sollen die Use Cases identifizieren, die für sie relevant und prioritär sind. Die horizontale Organisation soll für den Betrieb u.a. die für alle Bereiche geltenden Spielregeln festzulegen und die technischen Entwicklungen beauftragen - und zwar kompatibel über alle Bereiche. Ausserdem sehen wir gerade am Beispiel der SKI im öV, dass es für einen branchenübergreifenden Erfolg Manpower und technischen Support braucht: Den «Kümmerer». Es gibt ähnliche Fragestellungen in unterschiedlichen Bereichen, die horizontal abgedeckt werden müssen.

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): Es braucht vertikal verschiedene parallele Systeme für Verkehrsnetz CH und die NADIM. Man holt sich schliesslich den Support dort, wo man ihn bekommt. Es kann nicht ein allumfassendes System geben, das alles kann. Es braucht das Konzept der minimalen Koppelung als Grundsatzentscheid. Man sollte nicht versuchen, die «eierlegende Wollmilchsau» zu realisieren.

Gery Balmer (BAV): Wie viele effektiv getrennte parallele Systeme schlussendlich sinnvoll sind, ist zu klären. Wichtig ist, dass solche Systeme und Standards untereinander (und wo immer möglich auch international) kompatibel sind.

Luca Arnold (SBB): Es stellt sich oben und unten die Frage, wie die nötige Marktnähe erreicht werden kann, damit MODIG auch in der Praxis funktioniert und die gewünschten Ziele erreicht. Es gibt Betreiber, die diese Funktion wahrnehmen können. Die öffentliche Hand ist per se nicht marktnah und sollte mit solchen Aufgaben deshalb geeignete Akteure beauftragen.

Markus Sieber (KöV/BPUK): Es geht hier um die Gesamtmobilität, das heisst, diese Aufgabe kann beispielsweise nicht von der SBB wahrgenommen werden. Wenn es um eine staatliche Aufgabe geht, dann ist die MDA die richtige Form.

Thomas Kuchler (openmobility.ch): Wer die Technik betreibt, ist nicht wichtig. Des Pudels Kern ist, wer die horizontale Organisation steuert – strategisch / operativ? Es braucht eine Art Unternehmen mit VR und Geschäftsleitung, damit die strategischen Vorgaben des Eigners umgesetzt werden und die operative Führung funktioniert. Diese kann dann auch Leistungen einkaufen. Es braucht diese Unternehmensphilosophie mit Fokus Markt – auf die muss das Gesetz ausgerichtet werden. Damit kann die Marktnähe besser gewährleistet werden.

Gery Balmer (BAV): Im Gesetz gilt es übergeordnet die Rollen zu definieren und die Kompetenzen zu regeln. Dazu gehört auch, dass diese horizontale Organisation mit übergeordneter Klammerfunktion die Kompetenz hat, die vertikalen Organisationen mit gewissen Aufgaben zu beauftragen und zu entschädigen. Die Ausrichtung auf die Akteure ist wichtig. Diese Pflicht bezieht sich aber nicht nur auf die Interessen der Marktakteure, sondern auch auf jene der Akteure der öffentlichen Hand. Wie das dann konkret umgesetzt wird, dazu braucht es noch viele technische Diskussionen. Gerade mit der doppelten Freiwilligkeit ist es zentral, dass die nötige Akteurnähe besteht, damit möglichst viele Akteure mitmachen.

Was die Struktur einer Organisation betrifft: Bundesanstalten haben genau diese Struktur mit strategischen Zielen vom Bundesrat, Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Und ja, es braucht die Ausrichtung auf die Marktakteure.

Angela van Rooden (CH++): Viele eng am Markt tätige Organisationsstrukturen sind formell als Anstalt aufgestellt: neben Innosuisse z.B. auch Schweiz Tourismus, auch die Trassenvergabestelle im Eisenbahnverkehr.

Ueli Stückelberger (VöV): Die Trassenvergabestelle macht ihre Arbeit statisch seit 10 Jahren, vorher im Rahmen einer AG der Eisenbahnunternehmen. Bei der MODI muss die Organisation nicht nur verfügen, sondern auch begeistern. Dazu muss man ihr die nötigen Freiheiten geben. Die Frage ist, ob das eine Anstalt kann oder ob sie dazu zu stark durch Vorgaben wie z.B. Öffentlichkeitsprinzip eingeschränkt wird?

Gery Balmer (BAV): Es gibt hier den Vorteil, dass wir hier eine neue Organisation gestalten und nicht eine bestehende Verwaltungsorganisation überführen müssen. Wir können diese neu bestücken und ausgestalten. Dabei können wir auch den Spirit der Akteurnähe und Agilität eingeben und dann auch Leute anstellen, die diesem Anforderungsprofil entsprechen.

Eine Bundesanstalt ist ausserdem funktional nicht entsprechend der Bundesverwaltung organisiert, sie hat andere Vorgaben hinsichtlich Prinzipien, Lohnklassen und Vergaben. Das heisst, sie muss nicht zwingend schwerfällig sein.

Angela van Rooden (CH++): Eine solche Bundesanstalt, welche hinsichtlich Datenumfang das ganze UVEK umfasst, erhält den Auftrag des Bundesrates für eine effizientere Gesamtmobilität. Es handelt sich dabei um eine öffentlich-rechtliche Körperschaft mit Verwaltungsrat und Geschäftsleitung. Die Organisation muss man dann runterbrechen auf die Akteure, den Markt. Wichtig ist auch, dass diese Organisation zugunsten eines Gesamtverkehrssystems - unabhängig von den bestehenden Bundesämtern agieren kann, die heute noch stark auf ihren Verkehrsträger fokussiert sind.

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): Ist eine Bundesanstalt einem Departement unterstellt?

Antwort Gery Balmer (BAV): Ja, administrativ sind alle Bundesanstalten einem Departement unterstellt.

Matthias Stürmer (Parldigi): In der Parldigi haben wir ja ein Spektrum von Meinungen von SP bis SVP. Für die bürgerliche Seite ist das Verhältnis von Kosten und Nutzen wichtig. Damit verbunden ist die Frage der Finanzierung, der Grösse und der Organisationsstruktur. Es gilt eine Lücke zu füllen und einen Mehrwert aufzuzeigen. In diesem Sinne gilt es, das Kosten- Nutzenverhältnis gut darzustellen. Hier kann man mit der BIP-Erhöhung argumentieren und dies belegen. Gleichzeitig ist dies auch der Anstalt mitzugeben: Sie hat einen volkswirtschaftlichen Nutzen zu schaffen und erbringt einen digitalen Service Public.

Gery Balmer (BAV): Es ist schwierig, konkrete Aussagen zu den Kosten zu machen.

Was kostet der Betrieb einer Infrastruktur, die laufend weiterentwickelt wird, um den Bedürfnissen der Akteure agil zu folgen? Wir haben in der Vernehmlassung versucht, eine eher konservative Schätzung zu machen, weil wir nicht mit einem tiefen Betrag in die Diskussion steigen wollten und am Ende kommt ein wesentlich Höherer heraus.

Was die laufende operative Umsetzung der seitens Akteure geforderten Business- bzw. Use Cases dann genau kostet, ist aktuell kaum absehbar und abhängig vom Funktionsumfang vgl. auch neuen Peer-to-Peer-Service zum Austausch von Restricted Unternehmensdaten.

Wir bewegen uns hier in einem sehr breiten Spektrum und müssen dann auch noch die Vorgaben von Departement, Bundesrat und Parlament umsetzen.

Es braucht eine gemeinsame Sicht, damit alle Akteure das Vorhaben unterstützen. Wenn jeder Akteur nur eigene Ideen umsetzen will, dann haben wir nach der parlamentarischen Beratung ein Konstrukt das nicht funktioniert.

André Golliez (SDA): Das Vorhaben wird begrüsst und auch ein unabhängiger Betrieb im Rahmen einer Anstalt, wobei hingegen der Name zu überdenken ist. Bei den Diskussionen um den Betrieb kommt die Frage der nötigen Kollaboration/Kooperation zu kurz, welche sich jenseits von Markt und Staat abspielt. Ein Mobilitätsdatenraum entsteht dann, wenn die Akteure die Daten als Gemeingut betrachten und nicht als Eigentum. Auch im Bereich der Nicht-OpenData. Die Kernfrage ist die Zusammenarbeit. Diese Frage stellt sich vor der Wahl der Rechts- bzw. Organisationsform.

Gery Balmer (BAV): Hinsichtlich vertikaler Gefässe: Innerhalb dieser Strukturen sollen sich die Akteure unterhalten und festlegen, was sie wollen. Es macht keinen Sinn zu viele Akteure in einem Gefäss zu sammeln. Die richtige Skalierung der Breite der Gefässe wird die Herausforderung. Die Gefässe dürfen nicht zu eng und nicht zu breit sein. Es wird die Kunst sein, die Breite so zu gestalten, dass eine optimale Zusammenarbeit entstehen kann. Wenn die vertikalen Organisationen zu schmal sind, kommt wohl zu wenig Zusammenarbeit zusammen. Wenn sie zu breit sind, dann werden konkrete Diskussionen zu Use Cases schwierig. Auch ist zu klären, wie sich die Gefässe untereinander austauschen. Hier wird die horizontale Organisation eine wichtige Rolle spielen müssen.

Alain Gut (SDA): Man kann nicht alle einbeziehen. Es braucht gute Use Cases. Dort wo möglichst viele eine Kooperation wollen und jede politische Seite sieht, dass es das braucht. Es lohnt sich Zeit in diese Use Cases zu investieren, um dieses Vorhaben zu realisieren.

André Golliez (SDA): Das Gesetz muss den Raum öffnen für Pilotprojekte, Sandboxen etc. vgl. auch EMBAG. Dann kann die Dimension der Organisationsstruktur daran angepasst bzw. skaliert werden.

Gery Balmer (BAV): Ziel ist, schrittweise zu gestalten. Also nicht von Anfang an eine fixfertige Organisation mit grossem Personalbestand. Sondern die Grundstrukturen festlegen und loslegen und dann schrittweise entwickeln.

Thomas Kuchler (openmobility.ch): Es braucht Einzelschritte. Man kann Freizeit – und Tourismus nehmen. Die SOB schafft es im Moment im Bereich Tourismus die Beteiligten für eine einheitliche Lösung zu gewinnen. Es braucht ein Gesamtbild und dann ein schrittweise in Sektoren schauen, wo Interesse besteht. Für die Use-Cases braucht es das Engagement der Akteure.

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): Wir machen bei openmobility.ch.ch Sandboxes, die vernetzte Geschäftsarchitekturen über mehrere Unternehmen abbilden. Bei diesen Projekten hat sich gezeigt, dass die Finanzierung bei den verschiedenen Akteuren problematisch ist. Sie greifen auf verschiedene öffentliche und private Geldgeber zurück, die eigene Zielsetzungen verfolgen. Die horizontale Organisation sollte idealerweise durch finanziellen Support von Innovationen bei Bedarf die Entwicklungsfähigkeiten sicherstellen. Es gilt zu fasilitieren und zu finanzieren und das Netzwerk dazu zu gestalten. Es braucht Finanzierungs Kompetenzen, sowie die Vernetzung und Kooperation über die Verticals.

Gery Balmer (BAV): Die übergeordnete horizontale Organisation soll diese Kompetenzen erhalten und damit auch die Möglichkeit Pilotprojekte zu unterstützen.

Helmut Eichhorn (ASP): Die horizontale Organisation muss den Nutzen mit konkreten Use-Cases herausarbeiten und hat damit eine Art Promotorenfunktion, um die Akteure zusammenzubringen.

Peter Grütter (ASUT): Eindruck zu Diskussion: Zwei Ökosysteme (Markt und öffentliche Hand) müssen in diesem Thema zusammenwirken. Es muss versucht werden, die Komplexität einfacher darzustellen. Das Ganze sollte deshalb möglichst schlank und einfach gedacht werden und nicht Alles auf einmal zu realisieren, sonst droht politischer Schiffbruch. Der violette Bereich sollte nicht oben dargestellt werden, sondern das Fundament bilden. Die Akteure sollten oben stehen, als Besteller.

Eine Frage: Gibt es Nachbarstaaten, die etwas ähnliches machen?

Gery Balmer (BAV): Es gibt in verschiedenen Ländern ähnliche Bestrebungen. In Österreich kommt mit der Grafenintegrationsplattform viel von der öffentlichen Hand her indem Daten der öffentlichen Hand konsistent zusammengeführt und zugänglich gemacht werden sollen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Klimapolitik gibt es nun auch für den Marktbereich einen Aktionsplan. Wir kommen eher von der Marktseite her und müssen nun die öffentliche Seite stärker betonen. In Deutschland ist es eine Mischung mit der Mobiltheke, insb. mit Metadaten und Verpflichtungen u.a. auch für Taxis und nun arbeiten sie an einem Mobilitätsdatenraum auch für weitere Daten. Sie wollen auch ein Mobilitätsdatengesetz machen.

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): In Holland wurde ein Data Warehouse Mobilität ohne Use Case aufgebaut. In Schweden wurde die Entwicklung dagegen «Use Case» basiert vorgenommen. In den skandinavischen Ländern zusammen mit Finnland und Estland geht es nun auf den nationalen Infrastrukturen aufbauend um die Entwicklung eines «MaaS-Roamings» für grenzüberschreitenden Zugang.

Angela van Rooden (CH++): Use Cases sind wichtig für die Sogwirkung. Die Verankerung aber ist die gesamthafte Verkehrseffizienz und nicht die Wirtschaft. Es braucht eine Organisation, die nicht allein dem Markt verpflichtet ist. Deshalb braucht es eine ausgewogene violette Basis.

Rich Lutz (Postauto): Generell kommt in diesen Diskussionen der volkswirtschaftliche Nutzen zu kurz. Neben dem Nutzen für die Marktakteure ist der Nutzen für die öffentliche Hand und die Gesellschaft stärker zu betonen.

André Golliez (SDA): Unterstützt dieses Votum. Gerade beispielsweise durch die Pandemie ist der Nutzen von Mobilitätsdaten klar geworden.

7. Ergebnis Vernehmlassung (vgl. Folien 29-31)

Gery Balmer (BAV) erläutert kurz die Ergebnisse der Vernehmlassung zum Thema Rechts-/Organisationsform zum Betrieb der NADIM und ggf. weiterer Teile der MODI. Neben der Bundesanstalt wurde insbesondere die Eingliederung in die Bundesverwaltung vorgeschlagen. Andere Organisationsformen wurden nur von wenigen Teilnehmenden genannt.

4. Schlussfolgerungen zu Rechts-Organisationsform insb. der NADIM

Gery Balmer (BAV) stellt fest, dass seine These auf Folie 35 und die rechtliche Umsetzung auf Folie 34 gemäss bisheriger Diskussion grundsätzlich unterstützt wird. Nicht die Rechtsform der Organisation ist zentral, sondern deren Geist. Es braucht eine Art unternehmerischen Geist und eine agile, akteurnahe Organisation.

Beiträge / Diskussion:

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): Zu diskutieren ist: Wie stehen diese Verticals zum horizontalen Balken? Wie kommen diese Verticals zu Wort? Wie wird das ganze gesteuert, gibt es aus den Verticals Leute im Verwaltungsrat? Wie funktioniert der Anreiz?

Gery Balmer (BAV): Verwaltungsräte repräsentieren letztlich die Interessen der Akteure. Es kann jedoch kaum eine Personalunion herrschen, zwischen Verwaltungsrat und Leitung der Verticals.

Was ist nun der Anreiz für ein Unternehmen in einem solchen Vertical mitzumachen? Wie steht «ich bringe meinen Use Case ein und der Bund bezahlt» einem «ich muss mich finanziell daran beteiligen» gegenüber? Wäre eine finanzielle Beteiligung ein Anreiz?

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): Für einen privaten Akteur gilt: Investiere ich Geld, will ich was verdienen.

Luca Arnold (SBB): Es ist wichtig, dass die Moderationsgefässe nicht nur ihren Input geben, sondern dieser auf der horizontalen Ebene auch gehört und berücksichtigt wird. Nur wenn diese Moderationsgefässe in diesem Sinne mitgestalten können, werden sich die Akteure in diesen engagieren.

Ueli Stückelberger (VÖV): Es ist ein Geben und Nehmen. Es braucht ein Gleichgewicht.

Gery Balmer (BAV): Es braucht eine kritische Masse und es braucht Grosse und Kleine. Gerade in der Anlaufphase muss man initial Akteure gewinnen.

Matthias Stürmer (Parldigi): Empfiehlt eine Auslegordnung zu machen, mit Gremien die es heute schon gibt z.B. e-CH. Ausserdem sind auch Sitzungsgelder ein Anreiz.

Gery Balmer (BAV): Im MODIG sollte auch die Kompetenz geschaffen werden zur Entschädigung der Mitarbeit in den Verticals.

Rich Lutz (Postauto): Aus den Erfahrungen im Langsamverkehr zeigt sich, dass Incentives im Umfang von rund 2000 Franken auch schon Wirkung zeigen können.

Ueli Stückelberger (VÖV): Es gilt auch zu befähigen, zu Daten zu kommen und diese bereitstellen zu können. Z.B. in gewissen Bereichen, wo die entsprechenden Strukturen fehlen wie z.B. Taxis. Da gibt es nichts Integrierbares.

Gery Balmer (BAV): Da könnte man sich überlegen, ein vorübergehendes Vertical zu machen, dass sich um Taxidaten kümmert.

Andreas Kronawitter (openmobility.ch): Weist darauf hin, dass dies eine Frage der Regulierung ist. Es gibt keine grossen Taxiunternehmen in der Schweiz, weil diese lokal reguliert sind. Allenfalls könnte der Bund da auch eine Regelung vorsehen, die diese Form der Shared Mobility» stärkt, um z.B. Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Angela van Rooden (CH++): Gerade dieses Beispiel Taxi zeigt, dass diese Themen bei der MDA verankert werden sollten, damit sich jemand «von oben nach unten» kümmert. Da genügen Standards und «Steckerleisten» nicht.

Oliver Fantino (strasseschweiz): La question de la mise à disposition des données est une question qui relève des autorités de concession ou d'autorisation - par exemple, pour les taxis, des cantons et des villes. En ce qui concerne le financement, le montant de 30 millions de francs/an semble difficile à atteindre.

Gery Balmer (BAV): Hinsichtlich Verpflichtungen und Datenlieferpflichten ist dies die Idee, die am Vormittag diskutiert wurde: Die zuständige Bewilligungs-/Konzessionsbehörde entscheidet.

Angela von Rooden (CH++): Hinsichtlich solcher Probleme wie den Taxidaten zeigt sich, dass es da eine MDA braucht, die das Ganze aktiv angeht - mit allen Akteuren spricht, Netzwerke bearbeitet und zwar nicht nur die Marktakteure selbst sondern auch Gemeinden und Kantone. Das kommt nicht selbst von den Akteuren.

5. Weiteres Vorgehen /Schlusswort

Gery Balmer (BAV):

- Allgemein kann festgestellt werden, dass die Rechtsform von untergeordneter Bedeutung für das Funktionieren der MODI ist. Zentral ist, wie die Organisation gelebt wird. Dabei soll ein unternehmerischer Geist umgesetzt werden, wobei neben dem Markt auch volkswirtschaftliche Interessen zu berücksichtigen sind.
- Breit anerkannt scheint zu sein, dass für die MODI, als ein zentrales Element eines künftigen Mobilitätsdatenraums, eine horizontale Organisationsstruktur im Sinne einer effizienten Gesamtmobilität die Klammer über alle Mobilitätsdatenbereiche – Markt und öffentliche Hand – sicherstellen soll.
- Die Notwendigkeit der Akteurnähe ist bestätigt und ist im Rahmen der Organisation so gut wie möglich umzusetzen. Wir gehen davon aus, dass wir insbesondere mit dem Konzept der vertikalen Gefässe den Einbezug der Bedürfnisse der Akteure realisieren können.
- In den Verticals im Marktbereich haben primär Branchenvertreter Einsitz und nicht Bundesvertreter.
- Die horizontale Organisation soll im Gesetz mit den nötigen Kompetenzen und Finanzmitteln ausgestattet werden, um solche Verticals zu beauftragen und zu entschädigen.

Rückmeldungen

Im Nachgang zum Akteurgespräch «Rechts-Organisationsform insb. der NADIM» vom 13.12.2022 sind folgende Stellungnahmen seitens der Akteure eingetroffen:

- *CHACOMO vom 16.12.2022*
- *der Post vom 12.1.2023*
- *Andreas Kronawitter – Delegierter von openmobility.ch vom 13.1.2023*
- *CH++ vom 22.01.2023*