



# Vernehmlassung

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

Aktenzeichen: BAV

### Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input type="checkbox"/>	Politische Parteien
<input type="checkbox"/>	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
<input type="checkbox"/>	Dachverband der Wirtschaft
<input type="checkbox"/>	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
<input type="checkbox"/>	Interessenvertretung
<input type="checkbox"/>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
<input type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input checked="" type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Opendata.ch, 4000 Basel	

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

## Grundsätzliche Stossrichtung

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

Bemerkungen: Wir begrüßen, dass eine konzentrierte Verbesserung der Mobilitätsdaten angestrebt wird, möchten aber zwei grundsätzliche Kritikpunkte anbringen.

Die Mobilitätsdaten müssen als offene Daten allen Interessierten zur freien Nutzung zur Verfügung gestellt werden, wie das die OGD-Strategie 2019 – 2023 umschreibt. Das ist im vorliegenden Entwurf leider nicht der Fall.

Damit hängt zusammen, dass zwar einige Datensilos aufgebrochen werden sollen, aber nur zugunsten eines grösseren Silos. Das ist heute nicht mehr zielführend. Es geht nicht um reine Mobilitätsprobleme, sondern Mobilität muss in einem grösseren Zusammenhang analysiert werden.

Der jetzige Entwurf verhindert, dass das Potential der Mobilitätsdaten voll und auch innovativ genutzt werden kann. Dafür benötigt es offene Daten sowie damit einhergehend die Verknüpfung mit Daten aus anderen Sektoren.

Dazu ist auch keine neue Bürokratie notwendig, Open Government Data kann in den bestehenden Strukturen umgesetzt werden. Eine spezialisierte Bürokratie und opake Dateninfrastruktur dagegen führen zwangsläufig zu Blackbox-Lösungen und unterbinden jede demokratische Lösungsfindung.

Wir empfehlen also eine gründliche Überarbeitung dieses Entwurfs.

## Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur neben Strasse und Schiene

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

Bemerkungen: Grundsätzlich ja, allerdings sollten (offene) Daten nicht themen- / sektorspezifisch behandelt werden. Mobilitätsdaten stellen zusammen mit anderen Daten eine allgemeine Dateninfrastruktur, keine spezifische Mobilitätsdateninfrastruktur dar, wie gerade die unverzichtbare Mitnutzung von Geodaten exemplarisch zeigt.

## Mobilitätsdaten und öffentliche Hand

3. Mobilitätsdaten und ihre Bedeutung für die Aufgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden im Mobilitätssystem:  
Teilen Sie die Ansicht, dass eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur Bund, Kantone, Gemeinden und Städte in ihren Aufgaben im Mobilitätsbereich (Betrieb Infrastruktur / Bestellung Angebote) unterstützen würde (vgl. Ziff. 1.1.5 erl. Bericht)?
- JA  NEIN

Bemerkungen:

4. Rolle des Bundes im Bereich Mobilitätsdaten:

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

**Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)**

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Es sollte "freie Nutzung" heissen statt "Bezug".

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Nein, wir vertreten, ceterum censeo, die Meinung, dass diese Daten zu den offenen (Behörden-)Daten gehören und folglich kostenfrei nutzbar sein müssen. Ein Bezahlmodell favorisiert wirtschaftlich Interessierte und macht kostenpflichtige Angebote basierend auf diesen Daten wahrscheinlich, die dann wenig genutzt werden oder nicht zielführende Konkurrenzangebote schaffen, was dem Hauptziel, der Optimierung der Mobilität, widerspricht.

**NADIM**

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

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

JA  NEIN

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

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir sind insofern damit einverstanden, als dass wir der Meinung sind, dass die Datenlieferant:innen *mindestens* einen minimalen Bestand der relevanten Mobilitätsdaten bereitstellen müssen. Wir fordern, dass möglichst viele Mobilitätsanbieter:innen (insb. private) möglichst viele relevante Mobilitätsdaten (gemäss Ziff. 4.1.3.1 und 4.1.5.1 erl. Bericht) bereitstellen müssen, damit diese über die NADIM als Open Data zur Verfügung gestellt werden können. Nur so wird gegenüber der bestehenden Lösung ein signifikanter Mehrwert geschaffen, der Innovation fördert und dem internationalen Vergleich standhält. Aus diesem Grund fordern wir ebenfalls, die Definition der "Kerndaten" möglichst breit zu fassen. Zusätzlich zu den Kerndaten möchten wir anregen, "Kernfunktionen" und Dienste (wie Buchungsschnittstellen) via Schnittstellen zur Verfügung zu stellen (ggf. gegen Entgelt), um so den Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Anbieter:innen sowie Innovation zu fördern.

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Das Set an "Kerndaten" ist möglichst breit zu fassen, um möglichst viele Daten über die NADIM als Open Data zur Verfügung stellen zu können (siehe auch Bemerkung zu 9a).

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir sind insofern der Ansicht, als dass wir der Meinung sind, dass *mindestens* die Kerndaten als Open Data zugänglich gemacht werden sollen (siehe auch Bemerkung zu 9a).

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

## Verkehrsnetz CH

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

## Anforderungen an die MODI

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir sind einverstanden mit den Grundsätzen Offenheit, Gleichbehandlung, keine Gewinnorientierung, Qualität, Verlässlichkeit, Transparenz und Flexibilität. Wir sind *nicht* einverstanden mit dem Grundsatz der Freiwilligkeit.

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir fordern, dass die Mobilitätsanbieter:innen (insb. auch private Unternehmen) dazu verpflichtet werden, relevante Mobilitätsdaten (gemäss Ziff. 4.1.3.1 und 4.1.5.1 erl. Bericht) bereitzustellen, damit diese über die NADIM als Open Data zur Verfügung gestellt werden können. Nur so wird gegenüber der bestehenden Lösung ein signifikanter Mehrwert geschaffen, der Innovation fördert und dem internationalen Vergleich standhält.

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht, um die relevanten Mobilitätsdaten als Open Government Data veröffentlichen zu können.

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht, um die relevanten Mobilitätsdaten als Open (Government bzw. Corporate) Data veröffentlichen zu können.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir befürworten eine Einlieferungspflicht unter zu definierenden Kriterien (z. B. Grösse der Anbieter:innen in Anzahl Fahrten, Regionen oder Fahrzeuge), um die relevanten Mobilitätsdaten als Open (Corporate) Data veröffentlichen zu können. Siehe auch Bemerkungen zu 14b.

## Mobilitätsdatenanstalt (MDA)

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Wichtig ist, dass die Mobilitätsdaten rasch verfügbar sind. Es sind deshalb bestehende Strukturen zu nutzen und diese allenfalls personell und finanziell zu stärken.

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Damit diese Daten rasch verfügbar sind, ist am Anfang mit Datenbereinigungen zu arbeiten. Standardisierung ist anschliessend wichtig, soll aber nicht zu Verzögerungen führen.

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

**Ergänzende Fragen:**

20. Anreize zur Beteiligung an NADIM:

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir fordern, dass die Mobilitätsanbieter:innen (insb. auch private Unternehmen) dazu verpflichtet werden, relevante Mobilitätsdaten (gemäss Ziff. 4.1.3.1 und 4.1.5.1 erl. Bericht) bereitzustellen, damit diese über die NADIM als Open Data zur Verfügung gestellt werden können. Nur so wird gegenüber der bestehenden Lösung ein signifikanter Mehrwert geschaffen, der Innovation fördert und dem internationalen Vergleich standhält. Die angedachten Anreize genügen nicht.

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA  NEIN

Bemerkungen: Wir fordern, dass die Mobilitätsanbieter:innen (insb. auch private Unternehmen) dazu verpflichtet werden, relevante Mobilitätsdaten (gemäss Ziff. 4.1.3.1 und 4.1.5.1 erl. Bericht) bereitzustellen, damit diese über die NADIM als Open Data zur Verfügung gestellt werden können. Nur so wird gegenüber der bestehenden Lösung ein

signifikanter Mehrwert geschaffen, der Innovation fördert und dem internationalen Vergleich standhält.

23. Bezug der Mobilitätsdaten über die Mobilitätsdateninfrastruktur:  
Sind Sie der Ansicht, dass bei Verwendung der bezogenen Daten die Datenquelle ausgewiesen werden muss?

JA  NEIN

Bemerkungen:

#### **Weitere Themen/Bemerkungen**

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

Bemerkungen: