

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

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

3. Mai 2022

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur: Stellungnahme economiessuisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

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

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

Enge Definition von Mobilitätsdaten als Infrastruktur nötig

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

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

Wettbewerb im Mobilitätsmarkt als Innovationstreiber nutzen und fördern

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

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

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

Iterativer und anwendungsorientierter Aufbau

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

Kundenzentrierung als zentrale Zielsetzung

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

Passende Governance-Strukturen

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

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

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

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input type="checkbox"/>	Politische Parteien
<input type="checkbox"/>	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
<input checked="" type="checkbox"/>	Dachverband der Wirtschaft
<input type="checkbox"/>	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
<input type="checkbox"/>	Interessenvertretung
<input type="checkbox"/>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
<input type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen Hegibachstrasse 47 8032 Zürich	

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

Grundsätzliche Stossrichtung

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur neben Strasse und Schiene

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Zwei Einwände:

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

Mobilitätsdaten und öffentliche Hand

3. Mobilitätsdaten und ihre Bedeutung für die Aufgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden im Mobilitätssystem:

Teilen Sie die Ansicht, dass eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur Bund, Kantone, Gemeinden und Städte in ihren Aufgaben im Mobilitätsbereich (Betrieb Infrastruktur / Bestellung Angebote) unterstützen würde (vgl. Ziff. 1.1.5 erl. Bericht)?

JA NEIN

Bemerkungen:

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

4. Rolle des Bundes im Bereich Mobilitätsdaten:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

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

Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Drei Vorbehalte:

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

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

NADIM

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Begründung siehe oben

Verkehrsnetz CH

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

Anforderungen an die MODI

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Mobilitätsdatenanstalt (MDA)

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

Ergänzende Fragen:

20. Anreize zur Beteiligung an NADIM:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

22. Anreize zur Teilnahme an Verkehrsnetz CH (vgl. Erl. Bericht Ziff. 4.1.7):
Ist aus Ihrer Sicht der Nutzen über die Verknüpfung und Kompatibilität der eigenen Verkehrsnetzdaten mit weiteren Daten für Datenlieferantinnen und -lieferanten genügend, um sich am Verkehrsnetz CH zu beteiligen? Wenn nein, welche Anreize müssten zusätzlich gesetzt werden?

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Bemerkungen:

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