



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input type="checkbox"/>	Politische Parteien
<input checked="" type="checkbox"/>	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
<input type="checkbox"/>	Dachverband der Wirtschaft
<input type="checkbox"/>	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
<input type="checkbox"/>	Interessenvertretung
<input type="checkbox"/>	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
<input type="checkbox"/>	Private Mobilitätsanbieter
<input type="checkbox"/>	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
<input type="checkbox"/>	Forschung und Wissenschaft
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB Seilerstrasse 4 / Postfach 3001 Bern	

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

Grundsätzliche Stossrichtung

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die SAB ist überzeugt, dass angesichts der rasch fortschreitenden Digitalisierung und des immer grösser werdenden Stellenwertes dieses Bereiches in Zukunft nicht nur die physischen Infrastrukturen sondern auch der Zugang zu Daten in den Bereich der Grundversorgung gehört und damit als staatliche Aufgabe zu bezeichnen ist. Ob die Erfüllung dieser Aufgabe jedoch von einer staatlichen Stelle erbracht werden muss oder ausgelagert werden kann, ist eine andere Diskussion.

Den Aufbau einer eigenen Bundesanstalt für die Mobilitätsdaten lehnen wir ab. Das Kosten- Nutzenverhältnis einer derartigen Bundesanstalt stimmt aus unserer Sicht nicht. Wichtiger wäre es, einen gesamtheitlichen Ansatz für den Zugang zu den Daten in allen für die Öffentlichkeit relevanten Bereichen zu wählen statt des vorgeschlagenen rein sektoriellen Ansatzes.

Wir verzichten nachfolgend auf die Beantwortung einiger Fragen, da nicht alle Fragen für die Berggebiete und ländlichen Räume relevant sind.

Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur neben Strasse und Schiene

2. Wachsende Bedeutung von Mobilitätsdaten:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Siehe Frage 1.

Mobilitätsdaten und öffentliche Hand

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der freie Zugang zu Daten im Verkehrsbereich ermöglicht völlig neue Lösungsansätze, wie sie im internationalen Kontext z.B. bereits mit dem Konzept MaaS etabliert und erprobt sind. Die nahtlose Fusion zwischen verschiedenen Mobilitätsformen und -trägern kann so wesentlich vereinfacht und so die Mobilität insgesamt erleichtert werden, gerade auch in den Berggebieten und ländlichen Räumen, die gegenüber den städtischen Räumen mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich schlechter erschlossen sind.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

5. Grundsatz einer nationalen Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich (vgl. Art. 1 und 4 Gesetz und Ziff. 4.1.4 erl. Bericht):
Erachten Sie es als zweckmässig, dass der Bund mit der MODI eine Basisdateninfrastruktur für die bessere Nutzung von Mobilitätsdaten (Lieferung, Bereitstellung, Austausch, Verknüpfung, Bezug) zur Verfügung stellt, um vorhandene Infrastrukturkapazitäten und Mobilitätsangebote effizienter zu betreiben und zu nutzen und bedürfnisgerechtere Angebote für die Endkundinnen und -kunden bereitzustellen?

JA NEIN

Bemerkungen:

6. Flexibilität der MODI (vgl. Art. 4 Gesetz und Ziff. 4.1.4 erl. Bericht):
Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit Blick auf die laufenden Entwicklungen die MODI bei Bedarf zweckgerichtet mit zusätzlichen Bestandteilen neben der NADIM und dem Verkehrsnetz CH ergänzen kann?

JA NEIN

Bemerkungen:
Die Digitalisierung schreitet rasch voran und eröffnet laufend neue Möglichkeiten. Das Modell muss deshalb möglichst flexibel ausgestaltet sein, so dass auch neue Elemente integriert werden können.

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

JA NEIN

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

NADIM

8. NADIM als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem (vgl. Art. 5ff Gesetz und Ziff. 4.1.8 erl. Bericht):
Halten Sie es für zweckmässig, mittels einer NADIM (nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität) die Vernetzung von Mobilitätsdaten und deren Nutzerinnen und Nutzer (z.B. Mobilitätsanbieter, App-Entwickler, öffentliche Hand, Wissenschaft) zu verbessern?

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Keine Stellungnahme

Verkehrsnetz CH

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Anforderungen an die MODI

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

JA NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

JA NEIN

Bemerkungen:

Keine Stellungnahme

Mobilitätsdatenanstalt (MDA)

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir sind nicht grundsätzlich gegen die Schaffung einer unabhängigen Anstalt, jedoch scheinen uns der Aufwand und die im erläuternden Bericht dargestellten Kosten für die geplante MDA deutlich zu hoch.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir stellen uns grundsätzlich die Frage, ob es richtig ist, nur für den spezifischen Bereich der Daten im Mobilitätssektor eine eigene Bundesanstalt auf die Beine zu stellen oder ob es nicht sinnvoller wäre, eine Bundesanstalt zu schaffen, welche ALLE sektoriellen Bereiche abdecken würde. Denn die gleichen Fragen des Zugangs zu Open Data stellen sich auch im Strombereich, im Wassermanagement usw.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Siehe Antwort 16.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Erfahrungen mit der Vermischung von hoheitlichen und privatwirtschaftlichen Aufgaben bei Bundesanstalten sind eher negativ, z.B. Identitas.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Keine Stellungnahme

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Ergänzende Fragen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Keine Stellungnahme.

21. Zentrale Koordination / dezentrale Datenherrschaft bei Verkehrsnetzdaten (vgl. erl. Bericht Ziff. 4.1.7):
Erachten Sie den Ansatz der zentralen Koordination mit dezentraler Datenhoheit hinsichtlich einer nachhaltigen Harmonisierung von Verkehrsnetzdaten als zielführend?

JA NEIN

Bemerkungen:
Keine Stellungnahme.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Keine Stellungnahme.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Keine Stellungnahme.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Bemerkungen: