



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronischer Versand: konsultationen@bav.admin.ch; monika.zosso@bav.admin.ch

Vernier/Genf, 2. Mai 2022

Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Position des TCS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen über 1.5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur Stellung nehmen zu können.

Das in Vernehmlassung geschickte Bundesgesetz soll als rechtliche Grundlage zur Schaffung einer vom Bund geführten Mobilitätsdateninfrastruktur dienen. Diese Dateninfrastruktur soll dazu dienen, Mobilitätsdaten zu standardisieren und Akteure der Mobilität stärker zu vernetzen. Der Bundesrat will damit einen Beitrag an ein effizientes Mobilitätssystem der Schweiz leisten; angestrebt wird ein effizienterer Betrieb und Nutzen von Verkehrsinfrastrukturen, eine gezieltere Planung von öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten und eine bessere Auslastung sowie Ausrichtung an den Bedürfnissen der Bevölkerung.

Grundsätzlich befürwortet der TCS das angestrebte Ziel, Mobilitätsdaten optimal zu nutzen und Mobilitätsangebote einfacher zugunsten der Bevölkerung zu vernetzen. Die Multimodalität wird weiter an Bedeutung gewinnen, was insbesondere auch zu einer Optimierung der Auslastung unserer wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen beitragen wird. Dabei geht es nicht um eine Verdrängung gewisser Mobilitätsformen, sondern vielmehr um die Kombination und bestmögliche Nutzung ihrer Kapazitäten. Neben der Weiterentwicklung der physischen Strassen- und Schieneninfrastruktur kommt der Dateninfrastruktur dabei eine Schlüsselrolle zu.

Vor diesem Hintergrund begrüsst der TCS die Schaffung einer nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität NADIM und damit auch die Stossrichtung des in Vernehmlassung geschickten Gesetzes MODIG, welches als Grundlage für ebendiese Dateninfrastruktur dienen soll. Hingegen hat der TCS verschiedene Vorbehalte in Bezug auf die vorgesehene Umsetzung. Die Kernelemente der Vorbehalte werden nachstehend dargelegt. Für die detaillierten Ausführungen verweisen wir Sie gerne auf den beiliegenden Fragebogen.

Governance

Der Bundesrat betont in seinem Bericht die Wichtigkeit der Neutralität und Nicht-Diskriminierung gegenüber den beteiligten Mobilitätsakteuren. Dieser Anforderung will der Bundesrat mit der gesetzlichen Verankerung verschiedener Grundsätze (vgl. insbesondere Artikel 9) sowie der Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt des Bundes gerecht werden. Letztere könnte als unabhängige, nicht-gewinnorientierte Betreiberin sicherlich genug Distanz zu kommerziellen Interessen und damit Neutralität und Nichtdiskriminierung sicherstellen. Gleichzeitig stellt sich aber die Frage, ob eine solche Anstalt wie im Gesetzesentwurf skizziert nicht zu schwerfällig wäre und im Besonderen eine notwendige Marktnähe ausreichend garantieren könnte. Hier müssten nach Ansicht des TCS noch Optionen und Alternativen geprüft werden.

In diesem Zusammenhang wirft der TCS auch die Frage auf, ob sich die im Gesetzesentwurf und erläuterndem Bericht beschriebene Ausgestaltung sowie Aufgaben von MODI gegenüber ihren Gesamtkosten rechtfertigen lassen: Der erläuternde Bericht geht für den Zeitraum von 2026 - 2035 von jährlich CHF 31 - 38 Millionen aus (inklusive ca. 60 Vollzeitstellen, davon 45 für NADIM). Die Verhältnismässigkeit der Gesamtausgaben zum Leistungsauftrag von MODI sind eingehend zu prüfen.

Freiwilligkeit

Gemäss erläuterndem Bericht des Bundesrates basiert die Nutzung der Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) und Einlieferung von Daten auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Abgesehen von bereits bestehenden gesetzlichen Vorgaben sind keine neuen Verpflichtungen vorgesehen. Der Gesetzesentwurf beinhaltet gewisse Anreize: Die Plattform wird während der ersten 10 Jahre durch den Bund finanziert (Art. 35); Der Bund kann während der ersten zwei Jahre Bundesbeiträge zu maximal 40% der Kosten à-fonds-perdu an private Nutzerinnen und Nutzer leisten (Art. 10).

Für den TCS ist fraglich, ob eine reine Freiwilligkeit für die Teilnahme aller relevanten Mobilitätsakteure ausreichend sein wird. Darüber hinaus erscheint die in Artikel 10 vorgesehene Bereitstellung von Bundesbeträgen sicherlich notwendig, gleichzeitig müsste deren Ausgestaltung, sowohl was die Anspruchsberechtigung als auch die Gesamtumfang der Beiträge betrifft, noch klarer definiert werden.

Kerndaten

Die für die MODI relevanten Daten werden im Gesetzesentwurf in Sachdaten (Geo-, Betriebs-, Vertriebsdaten) und Personendaten kategorisiert. Welche Daten in welchem Umfang von Mobilitätsanbietern mindestens zur Verfügung gestellt werden müssen, sollen von Bundesrat und Mobilitätsdatenanstalt festgelegt werden (Art. 6).

Der TCS begrüsst die Festlegung eines minimalen Bestands an Mobilitätsdaten (Kerndaten). Er weist aber darauf hin, dass eine reine Informationsplattform den Ansprüchen einer modernen, multimodalen Mobilität nicht gerecht wird. Im Interesse der Endkunden ist eine Grundlage anzustreben, die ermöglicht, massgeschneiderte Angebote verschiedener Verkehrsmittel einfach zusammenzustellen und zu kaufen. Für den TCS ist anzustreben, auch den Vertrieb zu ermöglichen, z. B. durch die Anbindung der Vertriebsplattform NOVA der konzessionierten Transportunternehmen.

Übergangslösung SKI+

Wie der erläuternde Bericht ausführt, sollen erste Anwendungen zur Vernetzung von Mobilitätsdaten über bestehende Systeme und Pilotanwendungen entwickelt und erprobt werden (SKI+). Diese Übergangslösung basiert auf der Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz, geführt von der Geschäftsstelle Systemaufgaben Kundeninformation des öffentlichen Verkehrs (SKI).

Damit die MODI möglichst schnell und wirkungsvoll umgesetzt werden kann, ist die Realisierung von Pilotprojekten für den TCS nachvollziehbar. Jedoch dürfen dabei keine vollendeten Tataschen geschaffen werden, weder auf technischer Ebene noch mit Hinblick auf den Gesetzgebungsprozess. Die Neutralität und Nicht-Diskriminierung aller Mobilitätsakteure ist bereits in der Übergangslösung zu gewährleisten.

Zusammenfassend verfolgt der vorliegende Gesetzesentwurf ein zentrales Ziel, nämlich die Förderung einer effizienteren und bedarfsorientierten Multimodalität. Unbestrittenermassen besteht diesbezüglich ein Bedürfnis. In Bezug auf die jetzt vorgeschlagene Lösung hat der TCS jedoch gewisse Vorbehalte.

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

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz


Peter Goetschi
Zentralpräsident

Beilage: Fragebogen zur Vernehmlassung



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

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

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

Grundsätzliche Stossrichtung

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Stossrichtung der Vorlage stimmt. Ziel ist die Förderung einer modernen multimodalen Mobilität zugunsten der Bevölkerung. Bei der vorgeschlagenen Umsetzung bestehen aber verschiedene Vorbehalte und Fragezeichen.

Mobilitätsdaten als dritte systemrelevante Infrastruktur neben Strasse und Schiene

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Jede Information über die Mobilitätssituation trägt dazu bei, das Mobilitätsangebot optimaler zu gestalten.

Mobilitätsdaten und öffentliche Hand

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Inwiefern eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur die öffentliche Hand in ihren Aufgaben im Mobilitätsbereich unterstützen würde, müssen Bund, Kantone und Gemeinden selber einschätzen.

Für den TCS muss das erste Ziel einer Mobilitätsdateninfrastruktur aber eine Vereinfachung für den Endnutzer sein.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Es braucht sicher einen gesetzlichen Aufhänger. Wie genau die Umsetzung dann erfolgt, über Anstalt, Standards oder anderweitig, muss nach Erachten des TCS noch weiter geprüft werden.

Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der TCS sieht die Vorteile, wenn der Bund bei der Vereinfachung des Datenaustauschs die Führung übernimmt, vor allem in der Neutralität und Nicht-Diskriminierung aller Mobilitätsakteure (private, öffentliche Hand, konzessionierte).

In Bezug auf die Umsetzung, im Besonderen die Ausgestaltung einer Anstalt, hat der TCS noch gewisse Vorbehalte und stellt auch in den Raum, ob nicht Alternativen bestehen.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Aufgrund der Komplexität und Dynamik von Mobilitätsdaten, befürwortet der TCS den vorgeschlagenen Handlungsspielraum. Die relevanten Akteure sind dabei zu konsultieren.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

NADIM

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Der TCS begrüsst die Stossrichtung, die Vernetzung von Mobilitätsdaten und deren Nutzerinnen und Nutzer zu verbessern. Konkretisierungsbedarf sieht er bei der freiwilligen Teilnahme der Akteure und der Definition der Kerndaten.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob der Datenaustausch an bestimmte Bedingungen geknüpft werden sollte, beispielsweise an die Bereitstellung und Verknüpfung der eigenen Daten der jeweiligen Mobilitätsanbieter.

Die öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) und konzessionierte Mobilitätsanbieter sollten zu einer Teilnahme verpflichtet werden.

Schliesslich ist es für den TCS auch wichtig, dass im Endeffekt nicht nur der Informationsfluss, sondern auch die Buchbarkeit gewährleistet ist. Sollte dies nicht über NADIM sichergestellt werden können, so müsste der Zugriff auf NOVA neu evaluiert werden.

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Der TCS begrüsst die Festlegung eines minimalen Bestands an Mobilitätsdaten (Kerndaten). Der TCS weist darauf hin, dass die Kerndaten aus Sicht der Endnutzerinnen und -nutzer möglichst umfassend sein sollten (Geo-, Betriebs- und Vertriebsdaten).

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht des TCS beinhaltet die Zukunftsfähigkeit, dass das Mobilitätssystem effizient und bedarfsorientiert gestaltet ist. Der TCS spricht sich deshalb für die frühe, institutionalisierte Konsultation der Akteure aus. Marktnähe und Agilität werden dabei zentral sein.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Der TCS befürwortet grundsätzlich das Open-Data Konzept sofern dieses datenschutzkonform ist und keine sensiblen Personendaten beinhaltet.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die in Artikel 10 vorgesehene Bereitstellung von Bundesbeträgen scheint notwendig, gleichzeitig müsste deren Ausgestaltung, sowohl was die Anspruchsberechtigung als auch die Gesamtkosten betrifft, noch klarer definiert werden. Im Besonderen scheint wichtig, dass nur Beträge an Kosten für eine erstmalige Bereitstellung von Schnittstellen ausbezahlt werden und keinerlei strukturelle, langfristige Beiträge.

Zentral bleibt eine Standardisierung der Schnittstelle.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die in Artikel 10 vorgesehene Bereitstellung von Bundesbeträgen scheint notwendig, gleichzeitig müsste deren Ausgestaltung, sowohl was die Anspruchsberechtigung als auch die Gesamtkosten betrifft, noch klarer definiert werden.

Verkehrsnetz CH

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die weiteren Daten zu Verkehrswegen beinhalten gemäss Art. 8 Abs. 2c auch weitere Datenlieferantinnen und -lieferanten. Mit Blick auf die Planungssicherheit und Klarheit ist dieser Punkt zu präzisieren.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Anforderungen an die MODI

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Mit den genannten Grundsätzen ist der TCS einverstanden. Die Aufgaben einer MODI sind noch zu präzisieren.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Damit die Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes die multimodale Mobilität optimal fördert, muss ihre Datengrundlage möglichst umfassend sein. Gerade für grössere Anbieter (privat und öffentlich) sind die Anreize für eine Teilnahme nicht immer gegeben: Sie verfügen über die nötigen Mittel für eine eigene, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Infrastruktur.

Mit Hinblick auf den gesamtwirtschaftlichen Nutzen erachtet der TCS deshalb eine komplette Freiwilligkeit als nicht ausreichend. Sinnvoll wäre eine Kombination von Anreizen und Pflichten.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob der Datenbezug an bestimmte Bedingungen geknüpft werden sollte, beispielsweise an die Bereitstellung und Verknüpfung der eigenen Daten der jeweiligen Mobilitätsanbieter.

Es stellt sich zudem die Frage, ob die öffentliche Hand sowie staatlich konzessionierte Mobilitätsanbieter zu einer Teilnahme zu verpflichten sind.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Siehe Bemerkungen zu Frage 14b

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

JA NEIN

Bemerkungen:

Siehe Bemerkungen zu Frage 14b

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

JA NEIN

Bemerkungen:

Mit Hinblick auf den freien Markt ist aus Sicht des TCS eine Lieferpflicht für private Unternehmen nicht realistisch.

Jedoch könnte beispielsweise als zusätzlicher Anreiz die Bedingung eingeführt werden, dass Mobilitätsanbieter nur Daten beziehen können, wenn sie ihre eigenen Daten anbinden.

Mobilitätsdatenanstalt (MDA)

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Welche Organisationsform geschaffen wird ist in Abhängigkeit der zur erfüllenden Aufgaben näher zu prüfen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der TCS begrüsst die bedürfnisorientierte Beteiligung der Akteure, sowie ihren Einbezug bei der Bestimmung der Anforderungen an die Mobilitätsdaten und Dienste. Dieses Vorgehen fördert einen effizienten und bedarfsgerechten Betrieb.

Das Aufsichtsorgan einer Mobilitätsdatenanstalt (MDA) muss zwingend die Neutralität und Nichtdiskriminierung aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Standardisierung ist Bedingung für einen erfolgreichen Austausch der Daten und für die Entwicklung innovativer Angebote.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Inwieweit diese Aufgabe von der MDA oder von privaten Unternehmen übernommen wird, muss noch näher analysiert werden.

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Inwieweit diese Aufgabe von der MDA oder von privaten Unternehmen übernommen wird, muss noch näher analysiert werden.

18. Ausschlussklausel (vgl. Art. 17 Gesetz):
Sind Sie der Ansicht, dass die MDA Datennutzerinnen und -nutzer von der Nutzung der NADIM ausschliessen können soll, sofern sie ihren Pflichten insbesondere bei der Dateneinlieferung nicht nachkommen oder sie die Daten nicht gemäss den gesetzlichen Vorgaben oder missbräuchlich verwenden?

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der TCS spricht sich eher gegen eine breitgefaste Bearbeitung von Personendaten aus. Eine Ergänzung mit anonymisierten Personendaten könnte grundsätzlich angenommen werden. Hingegen ist von besonders schützenswerten Personendaten, beispielsweise Gesundheitsdaten, abzusehen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Ergänzende Fragen

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Eine klar definierte und zeitlich limitierte finanzielle Unterstützung für die Anbindung der Systeme (vgl. Art. 10) scheint im Besonderen für kleine Unternehmen und Nischenanbieter zielführend und notwendig.

Damit eine Mobilitätsdateninfrastruktur die multimodale Mobilität optimal fördert, muss ihre Datengrundlage möglichst umfassend und die Schnittstellen einheitlich definiert sein. Gerade für grössere Anbieter (privat und öffentlich) sind die Anreize für eine Teilnahme nicht immer gegeben: Sie verfügen über die nötigen Mittel für eine eigene, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Infrastruktur.

Mit Hinblick auf den gesamtwirtschaftlichen Nutzen erachtet der TCS deshalb eine komplette Freiwilligkeit als nicht ausreichend. Sinnvoll wäre eine Kombination von Anreizen und Pflichten (Siehe Bemerkungen Frage 14).

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Das Verkehrsnetz CH soll eine gemeinsame, verkehrsträgerübergreifende und räumliche Referenz für Verkehrs- und Mobilitätsdaten schaffen. Aus Sicht des TCS ist eine rein freiwillige Teilnahme nicht ausreichend. Im Sinne einer effizienten und harmonisierten Geodateninfrastruktur, sollten die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) sowie allfällige private Verkehrsnetze zu einer Teilnahme verpflichtet werden.

23. Bezug der Mobilitätsdaten über die Mobilitätsdateninfrastruktur:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Ergänzende Fragen

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

Bemerkungen:

Als Übergangslösung für MODI dient die Plattform SKI+, welche auf der Open-Data-Plattform für den gesamten öffentlichen Verkehr basiert.

Der TCS hält fest, dass mit der Übergangslösung SKI+ keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden dürfen, welche den politischen Prozess vorwegnehmen. Schliesslich müssen bereits bei der Übergangslösung die Grundsätze der Neutralität und Nichtdiskriminierung eingehalten werden.