

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, xx.xxxx.xxx

Vernehmlassung zum Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG): Stellungnahme der BPUK und KÖV

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Vorstände der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) danken für die Gelegenheit, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die Vorlage befasst sich mit Daten als Bestandteil eines effizienten Mobilitätssystems. Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass Mobilitätsdaten (insbesondere in dichten Räumen bzw. Räumen mit hohen Mobilitätsbedürfnissen) einen wichtigen Beitrag zu einem funktionierenden Mobilitätssystem leisten können. Dementsprechend begrüssen wir es, dass der Bund sich vertieft mit der Thematik befasst. Bezüglich des vorliegenden Gesetzesentwurfs haben wir einige grundsätzliche Anmerkungen mit hoher politischer Relevanz, die wir in diesem Schreiben darlegen möchten. Für unsere detaillierten fachlichen Rückmeldungen verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen zur Vernehmlassung.

Ziele der MODI

Das neue Bundesgesetz muss ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Betrieb der MODI auf die Ziele der Verkehrs-, Siedlungs- und Raumentwicklungs- sowie der Energie- und Umweltpolitik der Kantone und des Bundes abgestimmt sein muss. Wir plädieren ganz grundsätzlich dafür, bei der Vorlage wesentlich stärker zielgerichtet vorzugehen, die konkreten Massnahmen präziser auf die entsprechenden Ziele auszurichten und die Umsetzung etappenweise nach einer klar definierten Roadmap anzugehen.

Flexibilität der MODI

Die MODI soll mit den sich rasch wandelnden Bedürfnissen im Bereich der Mobilitätsdaten Schritt halten können. Die Vorlage sieht deshalb vor, 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.

Variante 1

Wir unterstützen eine allfällige Ergänzung der MODI durch den Bundesrat. Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Eine hohe Flexibilität hinsichtlich möglicher Ergänzungen erscheint sinnvoll und zweckmässig, sofern der im erläuternde Bericht garantierte Einbezug der betroffenen Akteure – und damit auch der Kantone und Gemeinden – sichergestellt ist.

Variante 2

Diese Formulierung in Art. 4 MODIG ist zu vage und räumt dem Bundesrat einen zu grossen Spielraum ein. Eine weitere Ausweitung der MODI muss zwingend im politischen Prozess beschlossen werden. Dabei sind insbesondere die finanziellen Konsequenzen zu berücksichtigen, die den Datenlieferanten und -bezüglern entstehen (z.B. Kantonen und Gemeinden). Die Kantone erwarten frühzeitig in die Erarbeitung von Weiterentwicklungen einbezogen und vor dem definitiven Entscheid des Bundesrates konsultiert zu werden.

Unklare finanzielle Auswirkungen für Kantone und Gemeinden

Die finanziellen Auswirkungen für die Datenlieferpflicht der Kantone und Gemeinden ist unklar und zu wenig ausgearbeitet. Das postulierte Verhältnis der notwendigen Ressourcen auf Bundesseite im Vergleich zu den zusätzlichen Ressourcen auf Seiten der Kantone und Gemeinden (wo die grosse Datenerfassungs-, Datenharmonisierungs- und Datenaktualisierungsarbeiten anfallen werden) ist nicht nachvollziehbar und wurde ungenügend abgeklärt. Die Kantone können basierend auf dem Bericht und dem offenen Datenmodell nicht klar abschätzen, welche Aufgaben und Aufwände anfallen werden. Der Bericht ist zu stark aus der Perspektive des Bundes verfasst und würdigt zu wenig, dass diese Aufgabe alle Staatsebenen und auch öffentlich-rechtliche Organisationen sowie private Unternehmen betrifft.

Schaffung einer neuen Bundesanstalt (MDA) für den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM und allfällig weiterer Bestandteile der MODI

Variante 1

Wir unterstützen die Bildung einer neuen Bundesanstalt. Diese kann die nötige Neutralität und Nichtdiskriminierung sicherstellen sowie das Vertrauen schaffen, dass mit den Daten aller Anbieter auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird beziehungsweise die Daten unabhängig von kommerziellen Interessen, verlässlich bereitgestellt werden. Wichtig ist, dass die Anstalt unternehmerisch und innovativ handelt, das ist im sich rasch entwickelnden Mobilitätsmarkt zentral. Sie soll sich auf die Aufgaben konzentrieren, die für einen effizienten und diskriminierungsfreien Datenaustausch zwingend notwendig sind bzw. nicht von privaten Mobilitätsanbietern übernommen werden können und schlank organisiert sein.

Variante 2

Wir lehnen die Bildung einer neuen Bundesanstalt ab, da wir keine Gründe erkennen, weshalb der Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI durch eine staatliche Stelle wahrgenommen werden muss, zumal in der Vorlage keine hoheitlichen Tätigkeiten vorgesehen sind. Varianten für alternativen Umsetzungsorganisationen zur MDA sind im erläuternden Bericht zu wenig ausgearbeitet. Unserer

Ansicht nach, sollte sich die Bundesgesetzgebung auf die Festlegung von Standards und Regeln für einen effizienten und diskriminierungsfreien Datenaustausch unter Mobilitätsanbietern und -vermittlern beschränken. Aufbau, Betrieb und Weiterentwicklung der MODI können demgegenüber mittels Leistungsaufträgen an eine bundesexterne Organisation vergeben werden. Angesichts der dynamischen Entwicklungen im Bereich der (Mobilitäts-)Daten erachten wir letztere als besser geeignet, rasch und flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen zu reagieren.

Finanzierung der MODI und Erleichterung des Zugangs

Wir unterstützen, dass der Bund den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI in den ersten zehn Jahren vollständig finanziert und für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang ermöglicht, um eine niederschwellige Nutzung sicherzustellen. Eine finanzielle Unterstützung von reinen Datenbezügern erachten wir hingegen als nicht sinnvoll, weil damit falsche Anreize gesetzt werden. Im Fokus der MODI sollte eine reziproke Datenstrategie stehen, welche die angeschlossenen Akteure motiviert, sowohl als Datenlieferant als auch –bezüger aufzutreten. Die im Gesetz vorgesehene Option für eine spätere Nutzerfinanzierung der MODI wird von uns unterstützt. Allfällige Gebühren müssen für die Datenlieferer- und -bezüger verträglich sein und dürfen keine neuen Zugangshürden schaffen. Die im erläuternden Bericht prognostizierten Kosten für die MODI (insbesondere die Personalkosten für die neue Bundesanstalt) sind unserer Ansicht nach sehr hoch. Es ist fraglich, ob die MODI mit derart hohen Ausgaben langfristig vollständig durch Nutzerbeiträge finanziert werden kann.

Bereitstellung- und Bezug von Daten

Wir teilen die Einschätzung, dass die Beteiligung an der MODI grundsätzlich freiwillig erfolgen sollte. Um das Funktionieren und den Nutzen der MODI sicherzustellen, sind aber unter Umständen neue Pflichten zur Lieferung von relevanten Mobilitätsdaten vorzusehen. Das notwendige Set an Daten ist dabei klar zu definieren. Die Kantone erwarten, in diesen Prozess einbezogen zu werden, sofern sie von den Vorgaben betroffen sind. Für öffentliche und privaten Mobilitätsanbieter, die an der MODI angeschlossen sind, müssen die gleichen Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten gelten (Nicht-Diskriminierung). Weiter müssen die Spielregeln für den Bezug von Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) klar und diskriminierungsfrei geregelt werden.

Unklare Datenharmonisierung und -aktualisierung

Ohne aufwändige Harmonisierungsarbeiten wird es schwierig werden, schweizweit nutzbaren einheitlichen Daten bereitstellen zu können. Aktuelle Daten, insbesondere beim Verkehrsnetz CH und den Betriebszuständen einzelner Mobilitätsabschnitte können nur im optimalen Zusammenspiel zwischen Kantonen, Gemeinden und dem Bund erfolgen. Die für das Verkehrsnetz CH benötigten Geodaten liegen in den Kantonen und Gemeinden aber noch nicht in genügender Qualität vor. Sie müssen zuerst erfasst, angepasst und die Nachführung muss geregelt werden. Organisatorisch und ressourcenmässig ist dies eine grosse Aufgabe. Insbesondere wenn das Verkehrsnetz CH ein Referenzsystem werden soll (mit der Berücksichtigung der hohen Änderungsdynamik, z.B. muss die Änderung der Befahrbarkeit einer Strasse rasch eingepflegt und weitergeleitet werden). Dieser Aspekt ist in der Vorlage ungenügend berücksichtigt.

Vertrieb

Vertriebsleistungen für Mobilitätsangebote erachten wir grundsätzlich nicht als Bundesaufgabe. NaDIM kann allenfalls als Schnittstelle dienen, um für den Vertrieb benötigte Daten zugänglich zu machen. Dabei sollte jedoch unterschieden werden zwischen Tarifdaten (Tarife, Sortimente, Preise, Konditionen) und Daten für den eigentlichen Verkauf (Kundendaten, Paymentdaten etc.). Letztere sind wettbewerbs- und finanzkritisch und gehören dem jeweiligen Mobilitätsakteur. Sie sollen deswegen ausdrücklich nicht Teil der Mobilitätsdateninfrastruktur sein.

Koordination über Landesgrenzen hinweg

Mobilität macht nicht an Landesgrenzen halt. Es fehlen Aussagen zur Integration in ein grenzüberschreitendes Mobilitätsnetz. Vor allem in den urbanen Grenzregionen genügt der Ansatz eines Verkehrsnetzes CH, das nicht mit dem Umland verbunden ist, wenig. Diese Makel verringert den Anreiz für die Datenlieferung und -nutzung der MODI und fördert das Ausweichen auf alternative Datenlösungen.

Nutzen und Risikobetrachtung erforderlich

Der quantifizierbare Nutzen des Vorhabens sowie die Risiken oder die Folgen einer Nichtumsetzung werden in der Vorlage aus unserer Sicht zu wenig dargestellt. Gibt es auch alternative Strategien? Die im Bericht unter 1.1.2 zusammengestellten Wirkungsüberlegungen sind zu vage.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident

Stephan Attiger

Die Generalsekretärin BPUK und KöV

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV**

Der Präsident

Laurent Favre

Mirjam Bütler

Beilagen:
-offizieller Fragebogen

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK und KöV
- Mitglieder der KGK, KIK und KKDöV

ENTWURF