

Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten-inf- rastruktur (MODIG)

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 Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)
Absender: Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) Haus der Kantone Speichergasse 6 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:

Wir sind mit der Stossrichtung einverstanden, haben aber einige grundsätzliche Bedenken zur Vorlage, die Sie bitte dem beiliegenden Schreiben der BPUK/KöV entnehmen.

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. Der tatsächliche Effizienzsteigerungseffekt von Mobilitätsdaten bzw. der MODI erscheint uns im erläuternden Bericht überwertet zu sein. Ausserdem begründet die Vorlage noch zu wenig, welche Daten bzw. welche Datenverknüpfungen für die beabsichtigte Effizienzsteigerung des Mobilitätssystems zwingend bereitgestellt werden müssen.

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:

Flächendeckende, aussagekräftige und qualitativ hochstehende Daten sind eine zwingende Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Planung und Optimierung des Verkehrssystems. Ein klar geregelt und gut funktionierendes Zusammenspiel der verschiedenen Akteure (Staatsebenen, öffentlich-rechtlichen Körperschaften, private Anbieter) bei der Bereitstellung und dem Bezug von Mobilitätsdaten erachten wir als zentral. Diesbezüglich ist die Vorlage allerdings noch zu ungenau und muss präzisiert werden.

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:

Grundsätzlich ja. Es ist wichtig, dass der Bund einen regulatorischen Rahmen setzt und Vorgaben betreffend Schnittstellen und Nutzung von Mobilitätsdaten macht. Die operativen Aufgaben der öffentlichen Hand sind auf Aspekte zu beschränken, die für den Betrieb der MODI zwingend notwendig sind. Dabei hat sich der Bund am Subsidiaritätsprinzip zu orientieren.

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:

Grundsätzlich ja. Eine neutrale, staatlich bereitgestellte Dateninfrastruktur verspricht eine breit akzeptierte Nutzung. Eine nationale Lösung ist dabei zwingend, die europäische Vernetzung und Zusammenarbeit für eine zukunftstaugliche Lösung ein wichtiges Element. Wie umfassend die staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur ausfallen soll, wird von den Kantonen unterschiedlich eingeschätzt und muss im Hinblick auf die fertige Botschaft noch genauer definiert werden. Das gilt auch für die Abgrenzung zwischen Kern- und optionalen Daten. Ferner gehen wir davon aus, dass unter der Bezeichnung "bedürfnisgerechte Angebote" auch neue, innovative Ansätze verstanden werden. Der Wert der MODI sollte unserer Ansicht nach insbesondere darin liegen, dass sie neuen Angeboten den Markteintritt erleichtert.

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:

Position noch von den Vorständen der BPUK/KöV zu klären.

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:**

Wir unterstützen, dass der Bund den Aufbau, Betrieb und die Weiterentwicklung der MODI in den ersten 10 Jahren vollständig finanziert und für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang ermöglicht, um eine niederschwellige Nutzung sicherzustellen. Die Option für eine spätere Gebührenfinanzierung sollte offengehalten werden. 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.

NADIM8. 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:**

Wir sind im Grundsatz einverstanden und erwarten, dass mit den zentralen Systemen künftig Synergien besser genutzt werden können. Bezüglich dem Vertrieb von öV-Tickets über die NaDIM verweisen wir auf unsere Anmerkungen im beiliegenden Schreiben der BPUK/KöV.

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 erachten die Festlegung von Basis- resp. Kerndaten als zwingend, um ein solches System zweckmässig betreiben zu können. Das minimale Datenset ist zurückhaltend zu definieren und muss je nach Anbieter angepasst werden können. Die Beispielsammlung von möglichen Kerndaten in Kap. 4.1.8.6.1 des erläuternden Berichts muss in dieser Hinsicht noch geschärft werden. Da das neue MODIG zum Ziel hat, die Effizienz des Verkehrssystems zu erhöhen, sollen auch Daten betreffend Energieeffizienz sowie Klima- bzw. Umweltfreundlichkeit der verschiedenen Mobilitätsangebote zu den Kerndaten gehören. Allein auf die Wirkung eines effizienten Datenaustausches zu setzen ist aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht nicht genug. Mit Bezug auf die öffentlichen Verkehrsunternehmen und

Verbünde gehen wir davon aus, dass sich die geforderten Kerndaten auf jene Daten beziehen, die letztere heute schon den SKI-Systemen und NOVA zur Verfügung stellen.

Weiter möchten wir unterstreichen, dass der Aufwand für die Bereitstellung der Kerndaten nicht zu einem unverhältnismässigen Aufwand für die Datenbesitzer (insbesondere für Kantone und Gemeinden) führen darf. Der erläuternde Bericht und das MODIG stehen diesbezüglich in einem gewissen Widerspruch. In Kapitel 4.1.3.2.1 des Berichts wird erwähnt, dass das Gesetz keine über das heutige Mass hinausgehenden spezifischen Pflichten für Dateninhaber zur Nutzung der MODI und Bereitstellung relevanter Daten zuhanden der MODI vorsieht. Art. 6 Abs. 1 MODIG hält demgegenüber fest, dass Datenlieferantinnen und -lieferanten einen minimalen Bestand jener Mobilitätsdaten liefern müssen, die für das Funktionalisieren der NADIM erforderlich sind (Kerndaten).

- 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:

Die Datenlieferpflicht für Kerndaten muss in enger Abstimmung mit den Datenlieferanten erfolgen (d.h. in vielen Fällen mit Kantonen und Gemeinden). Die entsprechende Abstimmung muss im Gesetz festgehalten werden, während die Dateninhalte (Kerndaten) auf Verordnungsebene festzulegen sind (vgl. das Konzept des Geoinformationsgesetzes und der Geoinformationsverordnung zur Mitwirkung und Definition von Datenmodellen).

Die Kerndaten müssen auf stabilen Datenmodellen und -inhalten beruhen und können nicht flexibel geändert werden. Letztere müssen breit abgestützt sein und unter Mitwirkung der datenliefernden Stellen erfolgen. Im Bereich der optionalen Daten ist eine Flexibilität möglich.

- 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:

Ja, unter Vorbehalt von datenschutzrechtlichen Ausnahmen. Die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, OpenData/Kostenfreiheit) sind klar und diskriminierungsfrei zu regeln. Die durch die verschiedenen Akteure als OpenData bereitzustellenden Daten sollen nicht die Entstehung oder Förderung marktbeherrschender Positionen durch einzelne Akteure ermöglichen.

- 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:

Allerdings sollte nur die Einlieferung, nicht aber der Bezug von Daten entschädigt werden. Ausserdem ist zu prüfen, ob die Unterstützung auch auf staatliche bzw. öffentlich-rechtliche Anbieter von Mobilitätsdaten ausgedehnt werden kann.

- 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:

Im erläuternden Bericht ist zu präzisieren, welche Kosten hier genau gemeint sind (Gesamtkosten, Kosten für Bereitstellung der Daten, Kosten für die Entwicklung von Schnittstellen usw.). Die Finanzierung der kantonalen und kommunalen Leistungen für die Anbindung an die MODI und die Bereitstellung der (Kern)Daten ist in der Vorlage unklar und wird pauschal mit 6 Stellen für alle Kantone und Gemeinden angegeben. Diese Zahl ist nicht nachvollziehbar und erscheint uns realitätsfremd. Wir erwarten, dass der Bericht für die Botschaft in diesem Punkt nochmals überarbeitet wird.

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:

Ein gemeinsames räumliches Referenzsystem ist zwingende Voraussetzung für eine effiziente Verknüpfung und Überlagerung verschiedener Fachnetze/-daten und damit die Grundlage für die Abbildung, den Austausch und die Verknüpfung von Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsdaten. Aus der Vorlage geht jedoch nicht hervor, wie das Verkehrsnetz CH aktualisiert und unterhalten wird und welche Inhalte es genau umfasst. Die von den Nutzenden benötigte Qualität des Verkehrsnetzes wird nur durch einen direkten und stetigen Meldefluss von den Gemeinden über die Kantone zum Bund resp. von

öffentlich-rechtlichen Körperschaften und privaten Anbietern zum Bund erreicht werden müssen. Diese Abläufe sind in der Vorlage nicht ausgearbeitet. Auch eine zentrale Nachführungsstelle kann diese Aufgaben nicht in der geforderten Qualität und Aktualität erfüllen. Weiter sind die Schnittbereiche zum grenznahen Ausland unklar. Sie müssen zwingend berücksichtigt werden. Unklar ist auch das Zusammenspiel zwischen Verkehrsnetz CH und der amtlichen Vermessung (die Kantone sind aktuell mit grossem Aufwand dabei basierend auf dem Geoinformationsgesetz und seinen Ausführungsbestimmungen die Strassenachsen zu erfassen und zu unterhalten). Darüber hinaus gibt es aktuell verschiedene kommerzielle Anbieter, die eine hohe Qualität von international routingfähigen Verkehrsnetzen unterhalten. Mit Open Street Map steht auch ein nicht-kommerzieller Anbieter zur Verfügung, der grenzüberschreitende Daten in hoher Qualität anbietet. Im erläuternden Bericht fehlt eine Auseinandersetzung mit diesen bestehenden Angeboten und einer diesbezüglichen Zusammenarbeit.

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:

Analog zu Karten von swisstopo sollen auch private Verkehrswege enthalten sein. Aus der Vorlage kommt allerdings nicht klar hervor, wie sichergestellt werden soll, dass solche private Daten zur Verfügung gestellt werden.

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:

Es bleibt unklar wer den Inhalt des Verkehrsnetzes CH definiert und wie die Nachführungsprozesse geregelt sind (vgl. auch Frage 11). Das MODIG ist diesbezüglich zu präzisieren.

Im Bericht wird unter 4.1.3.2.1 erwähnt „Im Bereich Geodaten sollen die Kantone analog zum Veloweggesetz dem Verkehrsnetz CH die aktuell bestehenden Geodaten zu ihren Verkehrsnetzen zur Verfügung stellen. Zudem sollen Kantone, Gemeinden und Städte ihre Datensätze und Schnittstellen auf der Interoperabilitätsplattform öffentlich beschreiben“. Diese unverbindliche Lieferung steht im Widerspruch zu Art. 8 MODIG, der eine Lieferpflicht vorsieht. Ein Verweis auf die Geoinformationsverordnung anstelle des Veloweggesetzes erscheint sinnvoller. Die Kantone, Gemeinden und Städte erfassen ihre Metadaten in Geocat. Auf eine Beschreibung auf der Interoperabilitätsplattform soll verzichtet werden. Stattdessen ist auf die Automation mittels Geocat zu setzen.

Die in Art. 8 Abs. 3 referenzierten Geobasisdaten zu den Verkehrswegen gibt es noch gar nicht bei den Kantonen und Gemeinden. Diese müssen zuerst erfasst und harmonisiert

werden, darüber macht die Vorlage keine Aussage. Die bestehenden Strassenachsen aus den Daten der amtlichen Vermessung genügen dem Verkehrsnetz CH nicht.

Art. 8 Abs. 5 besagt, dass der Bundesrat u.a. die Datenhoheit des Verkehrsnetzes CH regelt. Dabei gilt zu beachten, dass die Datenhoheit von Geobasisdaten im Geoinformationsgesetz geregelt ist und nicht umgangen werden darf. Die gleiche Thematik besteht bei Art. 8 Abs. 6 zu den Anforderungen an die zu liefernden Geodaten.

Gemäss erläuterten Bericht (Kap. 4.1.7, Verkehrsnetz CH im MODIG) wird im neuen Bundesgesetz die Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden geregelt. Dieser Satz widerspiegelt nicht oder höchstens ungenügend den Sachverhalt im MODIG.

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:

Ja, mit folgenden Ausnahmen: Erstens, die Freiwilligkeit ist nur bei den optionalen Zusatzdaten sinnvoll, bei Kerndaten hingegen nicht zielführend. Zweitens fehlt die Nutzungsorientierung als generelle Anforderung.

- 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:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt (siehe Fragen 14c).

- 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:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA☒ NEIN

Bemerkungen:

Für die noch zu definierenden Kerndaten erachten wir eine Lieferpflicht als gerechtfertigt

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Einlieferungspflicht wäre ein zu starker Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit. Unserer Ansicht nach fehlen dafür im Moment auch die verfassungsrechtlichen Grundlagen.

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:

Position noch von den Vorständen der BPUK/KöV zu klären.

- 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:

Siehe Frage 15a.

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:

Im Austausch mit unterschiedlichen Datenlieferanten und –bezüglern ist die Definition einheitlicher Datenstandards und klarer Anforderungen an die Metadaten eine unabdingbare Voraussetzung. Entsprechend ist auch deren Einhaltung zu überprüfen. Dabei ist der zweckmässige Einbezug der betroffenen Akteure von entscheidender Bedeutung. Wichtig ist die Nutzung anerkannter und erprobter Standards. Aus der Vorlage geht indes nicht klar hervor, wie die freiwillige Datenlieferung mit diesen Vorgaben zusammenpasst. Auch hier müsste eine Unterscheidung zwischen Kern- und Zusatzdaten gemacht werden.

- 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:

Die Unterscheidung der Datennutzung und -lieferung ist nicht klar. Es können nur Datennutzerinnen und -nutzern ausgeschlossen werden. Bei Stellen, die eine Datenlieferpflicht haben, ist dies nicht möglich. Die beiden Rollen dürfen nicht vermisch werden.

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:**

Wir unterstützen einen hohen Datenschutzstandard und den Datenschutz gemäss Datenschutzgesetz. Ganz besonders sorgfältig sind besonders schützenswerte Personendaten zu behandeln. Zudem unterstützen wir eine Regulierung gemäss den Anforderungen der digitalen Selbstbestimmung.

- 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:**

Die höhere Sicht- und Nutzbarkeit und die einfachere Verknüpfung der Daten bieten nur dann einen deutlichen Mehrwert, wenn viele Akteure angeschlossen und entsprechend qualitativ hochstehende Daten verfügbar sind. Die Hürden für den Anschluss an die NADIM sollten daher sowohl in technischer als auch in finanzieller Hinsicht zu Beginn so niedrig wie möglich gehalten werden, um in der Initialisierungsphase möglichst viele Akteure zu einem Anschluss zu motivieren. Weil dieser Anreiz unter Umständen nicht ausreicht, ist für bestimmte Kerndatensätze ggf. eine Lieferpflicht angebracht (vgl. 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:**

Grundsätzlich ja. Dieser Ansatz kommt aber in der Vorlage nicht deutlich hervor und das Zusammenspiel zwischen zentraler Koordination und dezentraler Datenhoheit bleibt vage. Im Gegenteil, mit der Schaffung einer MDA scheint die zentrale Koordination gegenüber der dezentralen Datenhoheit an Bedeutung zuzunehmen. Die Datenhoheiten verschwimmen mit den unausweichlichen Datenbearbeitungsschritten in der MDA und der MODI.

Weiter möchten wir nochmals festhalten, dass MODI verbindliche Vorgaben zur Harmonisierung bzw. Standardisierung voraussetzt. Diese Aspekte müssen in der Vorlage noch besser ausgearbeitet werden.

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:

Noch mehr als bei den Daten der NADIM erachten wir es beim Verkehrsnetz CH als notwendig, eine Beteiligung verpflichtend vorzuschreiben, wenn die Daten für einen erfolgreichen Betrieb erforderlich sind. Ein mehr oder weniger zufällig zusammengesetztes Verkehrsnetz CH erscheint uns nicht zweckdienlich. Das notwendige Referenzsystem kann nur mit einer Lieferpflicht erstellt 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:

Weitere Themen/Bemerkungen

24. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Erfahrungen und Synergien Nationale Geodateninfrastruktur berücksichtigen

Aufbau, Unterhalt und Pflege einer Mobilitätsinfrastruktur mit einem vielseitig nutzbaren Verkehrsnetz CH und einer starken und aktuellen NADIM ist eine komplexe Aufgabe. Im Rahmen der vom Geoinformationsgesetz geforderten koordinierten Bereitstellung der Geobasisdaten durch die Kantone und dem Aufbau der nationalen Geodateninfrastruktur konnten im Bereich der Geoinformation staatsebenenübergreifend wichtige Erfahrungen und Best-Practices gesammelt werden. Diese sollten bei der Weiterbearbeitung berücksichtigt werden und Synergien zwischen den Dateninfrastrukturen genutzt werden. Dabei ist zwischen der Bundesgeodateninfrastruktur (BGDI) – wie im erl. Bericht Kap. 4.1.12.1 erwähnt – und der nationalen Geodateninfrastruktur (NGDI) zu unterscheiden.