



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 29. April 2022

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 laden Sie uns ein, zur Vorlage des neuen Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen im Grundsatz die Gesetzesvorlage für eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI). Heute fehlt mit Blick auf ein effizientes Gesamtmobilitätssystem eine verlässliche Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich, welche die technischen und organisatorischen Voraussetzungen schafft, um Bereitstellung und Austausch zuverlässiger Informationen zu allen Aspekten der Mobilität frei von kommerziellen Interessen zu gewährleisten.

Angesichts des anhaltenden Verkehrswachstums wird die effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur und der Transportmittel durch eine bessere Auslastung zunehmend wichtiger. Somit ist dem Datenfluss eine zentrale Rolle für ein effizienteres Verkehrssystem zwischen Infrastrukturbetreibern, öffentlichen Verkehrsunternehmen und privaten Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen sowie Kundinnen und Kunden beizumessen.

Wir hegen jedoch grosse Vorbehalte gegenüber der Schaffung einer weiteren neuen Bundesanstalt. Es ist fraglich, ob es für die vorgesehene Mobilitätsdateninfrastruktur tatsächlich eine neue Anstalt braucht oder ob der Aufbau und der Betrieb der NADIM nicht anderweitig erfolgen könnte. Beispielsweise könnten bestehende Bundesämter wie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) oder das Bundesamt für Landestopografie (Swisstopo) diese Aufgabe im Sinn eines Leistungsauftrags übernehmen. Es ist auch zu prüfen, ob dieses Vorhaben von einem Start-up-Unternehmen oder der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH) übernommen werden könnte. Allenfalls könnte auch die bestehende Genossenschaft «openmobility» weiter gestärkt werden. Dabei ist zu gewährleisten, dass der betreffende Auftragnehmer möglichst flexibel und frei agieren kann und ökonomisch selbständig ist. Schliesslich müssen Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten innert nützlicher Frist aufgenommen und umgesetzt werden. Grundsätzlich sollte in Erwägung gezogen werden, auf einen Aufbau der Mobilitätsdatenanstalt (MDA) zu verzichten und eine Prüfung anderer Institutionen für die Übernahme



dieser Aufgabe vorzusehen. Zumindest ist zu begründen, warum dieses Thema nicht über die genannten Institutionen abgewickelt werden kann.

Zudem sollte im Zusammenhang mit der angestrebten nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur ebenfalls die europäische Vernetzung und Integration vorangetrieben werden. Dies ist insbesondere für Grenzkantone von Bedeutung. Weiter ist zu prüfen, ob die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI reduziert werden könnten. Es ist zu bezweifeln, dass die Nutzerinnen und Nutzer nach dem anfänglich kostenfreien Zugang zur MODI langfristig dazu bereit sind, die hohen Gebühren zu entrichten. Da in ganz Europa momentan Bemühungen zur Verbesserung des Austausches von Mobilitätsdaten laufen, sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob eine bereits im Ausland aufgebaute und bewährte Mobilitätsdateninfrastruktur allenfalls kopiert und dem nationalen Bedarf entsprechend angepasst werden könnte. Somit könnten Ressourcen gespart werden. Für eine fruchtbare Mobilitätsdateninfrastruktur muss sichergestellt werden, dass genügend Daten zur Verfügung gestellt werden. So sollen die Daten nicht wie angedacht auf freiwilliger Basis über die MODI bereitgestellt, sondern für die öffentliche Hand als auch öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter Lieferpflichten eingeführt werden.

Weitere Bemerkungen können Sie dem beantworteten Fragebogen in der Beilage entnehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Marc Mächler
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Beilage:
Anhang

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
konsultationen@bav.admin.ch



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
☐	Interessenvertretung
☐	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
☐	Private Mobilitätsanbieter
☐	Entwickler und Anbieter von Endkundenlösungen (Apps etc.)
☐	Forschung und Wissenschaft
☐	Weitere
Absender: Regierung des Kantons St.Gallen Regierungsgebäude 9001 St.Gallen T +41 58 229 74 44 info.sk@sg.ch	

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:

Das Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur bildet die Grundlage für die Bereitstellung der Mobilitätsdateninfrastruktur durch den Bund. Diese wiederum ist Voraussetzung für eine Förderung der multimodalen Mobilität und eine effizientere Bewirtschaftung und Ausnutzung der bestehenden, physischen Verkehrsinfrastrukturen.

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:

Die Digitalisierung erlaubt bereits heute viele Verknüpfungen im Interesse eines möglichst reibungslosen Verkehrs. Daten und digitale Anwendungen sind damit schon heute essenziell für das Funktionieren des Verkehrssystems und unabdingbar für Nutzende und die öffentliche Hand. Mobilitätsdaten werden damit auch in Zukunft immer mehr zum zentralen Schlüssel für die Nutzung und das Management des Mobilitätssystems. So sind in diesem Zusammenhang die Daten nebst der Strassen- und der Schieneninfrastruktur als eine dritte systemrelevante Infrastruktur zu betrachten. Dabei ist es zentral, dass Mobilitätsdaten auch in grenzüberschreitenden Räumen, bspw. für die Ostschweiz, zur Verfügung stehen.

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 die zwingende Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Planung und Optimierung des Verkehrssystems, insbesondere für die staatlichen Aufgaben im Verkehrsmanagement und in der -modellierung. Eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur wäre ein massgebender Grundstein zur Erlangung dieser Datengrundlage. Für den Kanton St.Gallen als Grenzkanton ist nicht nur der nationale, sondern genauso der internationale bzw. der grenzüberschreitende Verkehr von Bedeutung. Daher stellen wir den Antrag, dass im Zusammenhang mit der Mobilitätsdateninfrastruktur die europäische Vernetzung und Integration ebenfalls vorangetrieben wird.

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:

Aufgrund der Komplexität der Thematik und dem geplanten Einbezug bzw. der Vernetzung von unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren ist es sinnvoll, dass der Bund in diesem Zusammenhang eine führende Rolle einnimmt. Die Bedürfnisse der Nutzenden müssen dabei aber stets im Zentrum stehen.

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:

Eine neutrale, staatlich bereitgestellte Dateninfrastruktur bietet beste Voraussetzungen für eine breit akzeptierte Nutzung und damit für ein effizientes Verkehrssystem.

Die Frage impliziert jedoch, dass nur bereits vorhandene Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Neue, innovative Ansätze könnten dadurch verhindert werden, was es zu verhindern gilt. MODI sollte den Markteintritt gegenüber neuen Angeboten erleichtern, da nur noch eine statt wie bisher mehrere Schnittstellen bedient werden müssen. Dabei ist von einem Strukturert von öV-Angeboten abzusehen.

In ganz Europa laufen momentan Bemühungen zur Verbesserung des Austausches von Mobilitätsdaten. Die Aufgabenstellung geht überall in dieselbe Richtung und auch die angedachten Lösungen sind ähnlich. Wir regen an zu prüfen, ob eine im Ausland aufgebaute und bewährte Mobilitätsdateninfrastruktur allenfalls kopiert und dem nationalen Bedarf entsprechend angepasst werden könnte. Damit könnte auf einen Aufbau der Mobilitätsdateninfrastruktur von Grund auf verzichtet werden.

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 rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Eine hohe Flexibilität hinsichtlich möglicher Ergänzungen erscheint somit sinnvoll und zweckmässig. Die Abstimmung mit den Kantonen für diese Flexibilisierung ist im Art. 4 MODIG aufzunehmen.

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:

Es ist jedoch wichtig, für die erste Betriebsphase einen kostenfreien Zugang zu ermöglichen, um die Hürden für die Nutzung zu minimieren. Die im Entwurf enthaltene kostenfreie Nutzung mindestens in den ersten zehn Jahren erscheint angemessen. Die Option für eine spätere Gebührenfinanzierung sollte offengehalten werden.

Es ist jedoch anzumerken, dass die veranschlagten Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI sehr hoch sind. Dies führt langfristig auch zu hohen Nutzerbeiträgen. Wir bezweifeln, dass die Nutzerinnen und Nutzer dazu bereit sind, die hohen Beiträge zu

entrichten. Wir regen daher an, die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI deutlich zu reduzieren.

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:

Es ist jedoch zu bedenken, dass eine zu hohe Hürde bezüglich Bereitstellung von Daten auch Innovation und Entwicklung verhindern könnte.

- 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 Festlegen von detaillierten Vorgaben durch den Bundesrat erscheint uns nicht stufengerecht. Der Bundesrat kennt die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden sowie die technischen Entwicklungen zu wenig. Um Innovationen zu ermöglichen und die Prozesse möglichst schlank und rasch zu halten, schlagen wir vor, dass der Bundesrat grundsätzliche Ziele vorgibt und die detaillierten Vorgaben durch den Betreiber der NADIM erfolgen. Darüber hinaus ist die öffentliche Hand und damit auch die Kantone beim Festlegen der Vorgaben zweckmässig einzubeziehen.

- 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:

Es ist jedoch unklar, was mit Daten von privaten Anbietenden passiert, die den Datenverkauf bisher als Teil ihres Geschäftsmodells hatten. Wenn die Daten öffentlich einsehbar sind, verzichten einige Anbietende ev. darauf, sie in das System einzugeben. Dieser Aspekt sollte in diesem Zusammenhang berücksichtigt 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:

Zur Reduzierung der Eintrittshürden und als Attraktivitätssteigerung der Nutzung erscheint die Subventionierung als sinnvolles Mittel. Die breite Nutzung der NADIM ist eine wesentliche Voraussetzung für deren Erfolg und die Erzielung der gewünschten Wirkungen.

- 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:

-

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 und Fachdaten und damit die Grundlage für die Abbildung, den Austausch und die Verknüpfung von Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsdaten.

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:

Auf diese Weise kann eine Grundlage geschaffen werden, die für den Austausch aller raumbezogenen Mobilitätsdaten der öffentlichen und privaten Akteurinnen und Akteure dient. Je vielfältiger die verfügbaren Fachdaten sind, umso grösser ist das Potenzial für mögliche (neue) Mobilitätsangebote und umso besser ist die Einschätzung des potentiellen Nutzens dieser. Aus der Vorlage kommt jedoch nicht klar hervor, wie sichergestellt wird, dass private Daten überhaupt 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:

Die Beauftragung von swisstopo ist sinnvoll, da der Betrieb von Verkehrsnetz Schweiz eng verzahnt ist mit verschiedenen Aktivitäten auf Bundesebene, z.B. mit der Nationalen Datenbewirtschaftung (NaDB) oder der Nationalen Geodaten-Infrastruktur (NGDI) etc., und somit einerseits Synergien genutzt, insbesondere aber eine hohe Qualität und Konformität dieser Aktivitäten sichergestellt werden kann.

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:

Im Allgemeinen sind wir mit diesen Grundsätzen einverstanden. Zum Grundsatz «Freiwilligkeit» verweisen wir allerdings auf die nachfolgenden Fragen.

- 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:

Die abschliessende Beurteilung dieser Frage stellt sich als schwierig dar. Einerseits sollte für eine fruchtbare Mobilitätsdateninfrastruktur sichergestellt werden, dass genügend Daten zur Verfügung gestellt werden. Andererseits besteht auch ohne Lieferpflicht bereits ein starker Anreiz zur Datenlieferung, indem insbesondere Mobilitäts anbietende die Sichtbarkeit ihrer Angebote auf der immer wichtiger werdenden digitalen Ebene erhöhen können.

- 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:

-

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus der Vorlage geht nicht klar hervor, was die Einlieferungspflicht alles umfasst und wie diese vollzogen werden soll. Daher kann die Frage nicht abschliessend mit Ja oder Nein beantwortet werden.

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:

Es sind grosse Vorbehalte gegenüber der Schaffung einer weiteren neuen Bundesanstalt zu hegen. Es stellt sich die Frage, ob eine Anstalt des Bundes genügend flexibel und frei agieren kann. Letztlich müssen Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten innert nützlicher Frist aufgenommen und umgesetzt werden.

- 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:

Es ist fraglich, ob es tatsächlich eine neue Anstalt braucht oder ob der Aufbau und der Betrieb der NADIM nicht durch bestehende Bundesämter wie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) oder das Bundesamt für Landestopografie (Swisstopo) im Sinn eines Leistungsauftrags übernommen werden könnte. Es ist auch zu prüfen, ob dieses Vorhaben von einem Start-up-Unternehmen oder der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH) übernommen werden könnte. Allenfalls könnte auch die bestehende Genossenschaft «openmobility» weiter gestärkt werden. Dabei ist zu gewährleisten, dass der betreffende Auftragnehmer möglichst flexibel und frei agieren kann und ökonomisch selbständig ist. Schliesslich müssen Innovationen und Entwicklungen aus der Branche oder von Dritten innert nützlicher Frist aufgenommen und umgesetzt werden.

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:

Die Auswahl erscheint für den Start umfassend und zweckmässig. In der weiteren Entwicklung sollten auch Kombinationen von Personen- und Warenverkehr angeschlossen werden können, beispielsweise in der Citylogistik oder im ländlichen Raum.

- 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 Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenbezügerinnen und -bezügern 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 ausserdem die Nutzung anerkannter und erprobter Standards.

- 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:

Dies erscheint zweckmässig, um den Anschluss an die NADIM für Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenbezügerinnen und -bezügern zu vereinfachen.

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:

Ja, allerdings erst, wenn ein Mangel an Expertise erkannt ist. Auf keinen Fall sollen diese Leistungen «auf Vorrat» aufgebaut werden. Falls im vorgelegten Stellenbudget solche Leistungen bereits eingerechnet wurden, schlagen wir vor, diese vorerst zu streichen.

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:

Mit Blick auf grenzüberschreitende Verbindungen erscheint uns wichtig, dass die Vorgaben auch den europäischen Gesetzen genügen und ein internationaler Austausch der Daten nicht verunmöglicht wird.

- 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:

Es ist jedoch zu bedenken, dass für personalisierte Angebote eine Anonymisierung der Daten wahrscheinlich nicht immer möglich sein wird.

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 klare Positionierung als Open-Data-Plattform erhöht die Attraktivität zur aktiven Beteiligung.

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:

Die Hoheit über die Daten sollte bei den Datenlieferantinnen und -lieferanten verbleiben. Die Koordination, Qualitätssicherung und das Regelwerk ist von einer zentralen Organisation zu verwalten. Auf diese Weise werden die Voraussetzungen für eine nachhaltige Harmonisierung und Kompatibilität der Verkehrsnetzdaten geschaffen. Als Grenzkanton ist der Kanton St.Gallen darauf angewiesen, dass die sich im Aufbau befindlichen Strukturen auch grenzüberschreitend funktionieren.

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:

Die entstehenden Aufwendungen der Kantone sollten aus der Finanzierung mit einem Kostenbeitrag entschädigt 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?

Bemerkungen:

Für den Erfolg von MODI und die Akzeptanz der MDA wird es entscheidend sein, mit welchen Vertretern die Räte und Gremien besetzt werden. Wir sehen es kritisch, wenn im Vordergrund steht, dass die grossen Bahn- und Busunternehmen ausreichend vertreten sind. Erfolgsversprechender erscheint uns, wenn innovative und kompetente Personen aus verschiedenen Bereichen der Mobilität gewonnen werden können.