



Vernehmlassung

zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten- infrastruktur (MODIG)

Aktenzeichen: BAV

Fragebogen:

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" 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 type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Regierungsrat Basel-Stadt Rathaus 4001 Basel	

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 begrüßen das Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur. Durch die standardisierte Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten sollen bestehende Infrastrukturen effizienter betrieben und genutzt werden, Mobilitätsangebote gezielt geplant und ausgelastet werden und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung auch zukünftig optimal und nachhaltig befriedigt werden können. Diese Ziele spielen auch für den öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle. Dies, um die neuen Mobilitätsformen auch privater Anbietender nicht als Konkurrenz sondern als Ergänzung zum ÖV ausgestalten zu können. Hierbei liegt jedoch auch die Herausforderung.

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:

Wir sind der Meinung, dass Mobilitätsdaten für das Funktionieren einer gesamtheitlichen Mobilität sehr wichtig sind.

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:

Die Mobilität findet nicht nur im eigenen Kanton oder in der eigenen Gemeinde statt, sondern ist grossräumiger über die Gemeinde- oder Kantons- und Landesgrenzen zu betrachten. Werden die Mobilitätsdaten schweizweit zentral und nach gleichem Datenmodell angeboten, sind MaaS-Angebote einfacher realisierbar. Auch die Mobilitätsplanung wird durch die grossflächigen, einfach verfügbaren Mobilitätsdaten einfacher.

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:

Der Bund ermöglicht es, dass es für die Benutzenden der Daten (App-Entwickler, öV-Unternehmen, Mobilitätsplaner etc.) einfach wird, Daten in guter Qualität und grossräumig zu beziehen.

Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI)

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Eine sehr hohe Flexibilität ist in diesem Bereich zwingend.

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:

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 Kerndaten als zwingend, um ein solches System zweckmässig betreiben zu können. Die Beispielsammlung von möglichen Kerndaten in Kap. 4.1.8.6.1 des erl. Berichts erscheint uns jedoch noch sehr beliebig, nicht zielgerichtet und unstrukturiert.

- 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 Festlegung muss aber in enger Abstimmung mit den Datenlieferanten erfolgen.

- 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:

Wir begrüßen Open-Data-Bestrebungen im Mobilitätsbereich und machen eigene Daten, z. B. aus Verkehrserhebungen, bereits seit geraumer Zeit offen zugänglich.

Entsprechend darf nicht der Fall eintreten, dass derzeit bereits zu Verfügung stehende Open Data (z.B. Daten des öV) mit der Einführung von MODI nicht mehr als solche zu Verfügung stehen, sondern ein Datenbezug mit der nachfolgenden Verpflichtung zur Einspeisung von Daten ins NADIM verbunden ist. Wir erachten eine entsprechende Klarstellung in der Vorlage als zwingend.

- 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:

Das Konzept der gegenseitigen Datenlieferung erachten wir als durchaus zweckmässig. Die Frage von Entgelten sollte aus unserer Sicht jedoch davon getrennt betrachtet werden. Die ohnehin schon hohe Komplexität des Systems wird sonst zusätzlich erhöht.

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:

Da die Schnittstellen auch zu den Kantonen und Gemeinden erstellt werden müssen, sollten diese Anbindungen auch durch den Bund subventioniert werden.

- 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:

Wir können nicht abschätzen, ob dieser Betrag ausreicht; wahrscheinlich ist dies auch abhängig von der Grösse des beteiligten Partners.

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 einheitliches Referenzsystem für Geodaten über die Verkehrsinfrastruktur finden wir sinnvoll. Wir haben viele Anwendungen, bei denen eine Achse in der Strassenmitte reicht und andere, bei denen wir Fahrspurgenaue Achsen benötigen, dies nach Verkehrsmittel getrennt (MIV, ÖV, Velo-Verkehr und Fuss-Verkehr). Wie eine solches Referenzsystem genau aussehen soll, ist uns nicht klar und sollte bei der Definition des Datenmodells und der Datenerstellung diskutiert werden.

Als Grenzkanton haben wir sehr grosse Verflechtungen mit dem benachbarten Ausland (Frankreich und Deutschland) in allen Mobilitätsbereichen (MIV, ÖV, Velo-Verkehr und Fuss-Verkehr). Darum ist das Datenmodell nach internationalem Standard auszugestalten, damit die Daten aus allen drei Ländern einfach verknüpft werden können.

Es ist nicht klar wie das Verkehrsnetz CH mit den erwähnten Geobasisdaten, welche die Kantone erfassen, zusammenspielt. Ist das Verkehrsnetz CH ein eigenständiger Geobasisdatensatz in Zuständigkeit Bund?

Die für das Verkehrsnetz CH benötigten Daten liegt bei uns so noch nicht vor, es wird nicht klar, wo die Datenharmonisierung stattfinden wird.

Uns ist auch nicht klar, wie eine zeitnahe Nachführung aussehen würde.

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:

Einen grossen Nutzen kann dieses Referenzsystem erst entfachen, wenn das ganze Verkehrsnetz integriert ist, also alle Bundes-, Kantons-, Gemeinde- und öffentlich zugängliche Privatstrassen.

13. Betrieb von Verkehrsnetz CH (vgl. Art. 8 Abs. 5 Gesetz):
Sind Sie der Ansicht, dass der Bundesrat swisstopo damit beauftragen sollte, Verkehrsnetz CH nach dem Aufbau auch zu betreiben oder sehen Sie geeignete Alternativen?

JA NEIN

Bemerkungen:

Anforderungen an die MODI

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

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Es ist richtig und nachvollziehbar, dass die bestehenden Verpflichtungen zur Datenlieferung gemäss PBG / Fahrplanpflicht für die konzessionierten öffentlichen Verkehrsunternehmen auch im Rahmen MODIG gelten. Für uns ist es aber fraglich, ob andere Unternehmen – die heute keine Verpflichtungen haben – künftig genug Anreiz haben, ihre Daten einzuliefern. Unseres Erachtens sollten mindestens alle Mobilitätsdienstleistenden, die irgendeine Art von öffentlicher Subventionierung erhalten, verpflichtet werden zur Verfügungsstellung von Daten.

- 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:

siehe Antwort zu 14 b.

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

JA NEIN

Bemerkungen:
Nur für solche private Unternehmen, die Subventionen oder eine anderweitige Vergünstigungen erhalten.

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:

- 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:

- 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:
Damit die zahlreichen Grenzgebiete in der Schweiz von diesen Daten profitieren können, ist zwingend eine Abstimmung mit den umliegenden Ländern im Bereich Datenstruktur und Datenbank-Schnittstellen nötig.

- 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:

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:

1.
Insgesamt wird mit Art. 18 MODIG die gesetzliche Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten/besonders schützenswerten Personendaten im Rahmen der geplanten Plattform NADIM geschaffen.
2.
Für den Fall, dass die in Art. 12 MODIG genannte öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes (MDA) zur Betreuung der Plattform NADIM Dritte beizieht (z.B. zwecks Softwarebeschaffung/-entwicklung oder Wartungsdienstleistungen), sollte sichergestellt werden, dass die Daten keinen unnötigen Auslandsbezug erhalten. Entsprechend könnte es sich anbieten, analog zum Bundesgesetz über die Plattform für die elektronische Kommunikation in der Justiz (BEKJ), eine Bestimmung im nachfolgenden Sinne in das MODIG aufzunehmen:
Art. 26 Abs. 1 BEKJ:
«Die Daten auf der E-Justiz-Plattform sind nach schweizerischem Recht in der Schweiz zu halten und zu bearbeiten. Beigezogene Dritte, die Zugang zu den Daten erhalten, müssen schweizerischem Recht unterstehen und ihren Sitz oder Wohnsitz in der Schweiz haben».
3.
Ein weiterer Punkt, der Präzisierungsbedarf aufweist, ergibt sich aus folgender Aussage im Erläuternden Bericht zum MODIG (Seite 39):
*«Die MDA darf also z.B. nur gegenüber jenen Nutzern Bewegungsdaten zugänglich machen und nur so lange, wie sie diese zur Fahrpreismittlung und Rechnungstellung benötigen. **Danach sind diese zu löschen**».*
Da es aus Beweis- und Sicherungszwecken kaum möglich sein wird, die Daten unmittelbar nach der Rechnungstellung zu löschen, sollten hier präzisere Angaben gemacht und z.B. eine Maximalfrist festgelegt werden, bis zu deren Ablauf die Daten spätestens gelöscht werden müssen.
- 4.

Folgende Textpassage, die sich auf Seite 28 des Erläuternden Bericht findet, ist aus datenschutzrechtlicher Sicht begrüssenswert:
«Damit verbunden ist der standardisierte, gesicherte Austausch von personenbezogenen Kundendaten – eingeschränkt auf jene Daten, die für den Ablauf einer solchen Buchungs- und Bezahlungsfunktion nötig sind. Dazu gehören insbesondere Name und Adresse der reisenden Person, Zahlungsmittel, Nachweise für Vergünstigungen und eventuell benötigte Fahr- oder Führerausweise. **Der Zugriff auf diese Personendaten muss begrenzt sein auf jene Anbieter, die an der konkreten Buchung oder Bezahlung beteiligt sind (vgl. Named-Access-Data). Im Übrigen haben die Datenlieferantinnen/lieferanten durch geeignete Massnahmen wie z.B. Anonymisierung oder Abschluss von Datenschutzverträgen sicherstellen, dass der Datenschutz gewährleistet ist».**

Aus datenschutzrechtlicher Sicht ist es richtig und wichtig, dass nur jene Anbietenden, die an einer konkreten Buchung oder Bezahlung beteiligt sind, auch Zugriff auf diese Daten erhalten und die Datenlieferant*innen zudem geeignete Massnahmen – wie z.B. den Abschluss von Datenschutzvereinbarungen - zum Schutz der Personendaten ergreifen müssen.

- 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:
siehe Antwort auf Frage 19 a.

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:

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:

siehe Antwort zur Frage 14 b.

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:

Wir sind der Auffassung, dass es den Datenlieferant*innen freigestellt bleiben muss, die gleichen Daten parallel auch auf anderen Kanälen anzubieten. Wird dies ermöglicht, so scheint eine Angabe der Datenquelle weder erforderlich noch kontrollierbar.

Sollte sich die MODI als «Qualitätsmarke» etablieren, wie dies in der Vorlage angenommen wird, so wird die Nennung der Quelle auch ohne Verpflichtung im Interesse der Datenbezügler sein.

Weitere Themen/Bemerkungen

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

Bemerkungen:

Aufwand bei Kantonen, Gemeinden und Dritten

Wenn Verkehrsnetz CH und NADIM eine Wirkung haben sollen und die erhoffte Aufwärtsspirale einer zunehmenden Nutzung durch viele Akteure/Akteurinnen eintreten soll, müssen sich mindestens alle staatlichen Stellen durch das Einbringen von Daten beteiligen. Der Aufwand dafür wird auf allen Ebenen jedoch erheblich sein. Dieser Aufwand muss abgeschätzt und im Bericht dargestellt werden. Generell sind die Erläuterungen sehr aus Sicht des Bundes und teilweise (kleiner) privaten Unternehmen verfasst. Die Perspektiven der Kantone und Gemeinden fehlen grösstenteils. Das postulierte Verhältnis 15 Stellen Swisstopo zu 6 Stellen bei den Kantonen und Gemeinden (wo die grossen Datenerfassungs- und –unterhaltsarbeiten anfallen werden) ist nicht nachvollziehbar und scheint ungenügend abgeklärt. Die Kantone können basierend auf dem Bericht und dem offenen Datenmodell nicht abschätzen, welche Aufwände anfallen werden.

Beschränkung auf Landesgebiet der Schweiz

Die Beschränkung der Datenbestände auf das Landesgebiet der Schweiz – insbesondere Verkehrsnetz CH und mutmasslich auch die Daten des NADIM – wird in Grenzregionen dazu führen, dass der Nutzen eingeschränkt ist. Einige der grösseren Agglomerationen der Schweiz, in welchen Mobilitätsdaten nach unserer Auffassung in besonderem Masse Beiträge zu einer funktionierenden Mobilität leisten können, befinden sich just in Grenzräumen. Dies verringert entsprechend den Anreiz für die Lieferung / den Bezug der Daten und führt zur Nutzung von alternativen Datensätzen. Eine Koordination mit den Nachbarländern erscheint hier zweckdienlich.

Nutzung der Rohdaten für die nationalen und kantonalen Verwaltungsstellen

Hinsichtlich der Nutzung der Daten in MODI soll den zuständigen nationalen und kantonalen Verwaltungsstellen der Zugriff auf die Rohdaten inkl. allfälliger pseudonymisierter Personendaten zu Zwecken der Planung und der Statistik ausdrücklich gewährt werden.