

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 3. Mai 2022

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. Februar 2022 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) eröffnet. Als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs bedankt sich der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) für die Möglichkeit zur Stellungnahme und macht gerne davon Gebrauch.

I. Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Der VöV begrüsst die Stossrichtung der Vorlage und anerkennt die Wichtigkeit, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems eine Dateninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann, die einen Informationsfluss zwischen verschiedenen Akteuren ermöglicht. Mobilitätsdaten und deren Austausch sind für das Funktionieren von Verkehr und Mobilität von grosser Bedeutung. Die Vorlage bietet diverse Chancen, gerade im Bereich multimodaler Mobilitätsdienstleistungen sowie im Zusammenhang mit dem Ziel, den Modalsplit des öV zu erhöhen. Innovationen können gefördert und neue öV-Kundinnen und Kunden mittels bedürfnisgerechterer Angebote gewonnen werden. Die Vorlage kann zudem dazu beitragen, dass die bestehende Infrastruktur und die vorhandenen Transportmittel ressourceneffizienter genutzt werden. Damit die vorhandenen Mobilitätsdaten optimal verwendet werden können, erachtet der VöV die nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM), welche die technischen Voraussetzungen schafft, um die Bereitstellung und den Austausch von Daten in der notwendigen Qualität gewährleisten zu können, als sinnvoll. Dies gilt auch betreffend die Einbindung von Verkehrsnetz CH, welches das gesamte Verkehrsnetz der Schweiz einheitlich sowie digital abbilden und als räumliches Referenzsystem dienen soll.

Hingegen erachtet der VöV das Schaffen einer neuen Bundesanstalt als nicht zweckmässig und von den Kosten her als wesentlich zu teuer. Eine schlankere Organisationsform als die vorgesehene Mobilitätsdatenanstalt (MDA) würde im Hinblick auf die angestrebten Ziele und Zwecke der Vorlage aus Sicht des VöV genügen. Hier wäre es sinnvoll, dass sämtliche interessierten Branchen bspw. in Form einer Expertengruppe bei der Findung einer geeigneten Organisationsform zusammenwirken. Der VöV ist gerne bereit, beim Aufbau einer entsprechenden Governance mitzuhelfen.

Unsere politischen Hauptanliegen zu den Kernpunkten lauten wie folgt:

- **Dienste und Funktionen der NADIM:** Der VöV sagt klar ja zur NADIM als unabhängige und neutrale Schnittstelleninfrastruktur, welche Mobilitätsdaten bereitstellt und einen standardisierten Austausch ermöglicht. Wir lehnen es jedoch ab, dass die NADIM bei Bedarf mit zusätzlichen Diensten und Funktionen, insbesondere mit Vertriebsfunktionalitäten ergänzt werden kann.
- **Kerndaten:** Bezüglich der in Art. 6 MODIG erwähnten Kerndaten müssen zwingend auf Gesetzesstufe zumindest die möglichen Kategorien der zu liefernden Kerndaten abschliessend definiert werden. Personendaten sollen nicht als Kerndaten festgelegt werden können.
- **Prinzip der Freiwilligkeit und der Gleichbehandlung:** Am Prinzip der Freiwilligkeit bezüglich der Nutzung der MODI ist jederzeit zwingend festzuhalten. Aus den bestehenden gesetzlichen Pflichten, die aus dem PBG und der FPV für konzessionierte Transportunternehmen bezüglich der Veröffentlichung von gewissen Daten resultieren, darf nicht die Pflicht zur Nutzung der MODI abgeleitet werden. Im Weiteren ist die Reziprozität von Rechten und Pflichten aller Akteure sicherzustellen.
- **Finanzierung:** Für allfällige zukünftige Nutzungsgebühren sollten bereits zum heutigen Zeitpunkt auf Gesetzes- oder auf Verordnungsstufe deren Höhe bzw. deren Berechnungsgrundlage festgelegt werden. Allfällige von den konzessionierten Transportunternehmen zu bezahlende Nutzungsgebühren für die MODI dürfen nicht zu Lasten des bestehenden RPV-Verpflichtungskredites gehen. Es sollte ein vom bestehenden RPV-Verpflichtungskredit unabhängiges Finanzierungsgefäss definiert werden.
- **Mobilitätsdatenanstalt:** Aus Sicht des VöV sollte eine schlanke, agile Organisationsform gewählt werden, welche die NADIM aufbaut, betreibt sowie weiterentwickelt und dabei die notwendige Flexibilität und Anpassungsfähigkeit aufweist. Eine Bundesanstalt ist unseres Erachtens zu weit vom Markt entfernt und damit zu wenig agil, um sich den laufend ändernden Marktbedürfnissen anpassen zu können.

II. Bemerkungen zu einzelnen Themen

Im Folgenden wird auf einzelne Punkte, die für den VöV und seine Mitglieder von zentraler Bedeutung sind, näher eingegangen.

a) Dienste und Funktionen der NADIM (Art. 5 MODIG)

Gemäss Art. 5 Abs. 1 MODIG umfasst NADIM Mobilitätsdaten und IT-Systeme, die dazu dienen, die Daten standardisiert zu nutzen sowie die Nutzerinnen und Nutzer zu vernetzen. Im erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens betreffend MODIG (im Folgenden «erläuternde Bericht») wird festgehalten, dass die NADIM so konzipiert werden soll, dass Vertriebssysteme zugänglich gemacht werden können (Ziff. 4.1.3.2.1, S. 19).

Die Idee von NADIM als schlanke Schnittstelleninfrastruktur, die Mobilitätsdaten bereitstellt und deren standardisierten Austausch erlaubt, wird vom VöV sehr begrüsst, jedoch sollen über NADIM keine weiteren Dienste und Funktionen angeboten werden, dies gilt insbesondere für allfällige Vertriebsfunktionalitäten. Die konzessionierten Transportunternehmen betreiben ausserdem bereits die NOVA-Plattform, welche Vertriebsdaten im Sinne des direkten Verkehrs nach Art. 16 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBG; SR 745.1) konsolidiert. Über die NOVA-Plattform werden alle Vertriebsfunktionen abgewickelt. Die Öffnung des öV-Vertriebs zugunsten von Dritten regelt die öV-Branche mittels einer Branchenregelung in diskriminierungsfreier Art und Weise. Hierzu werden von der öV-Branche die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben des PBG beachtet und eingehalten. Weitergehende Regelungen bspw. im MODIG bedarf es nicht. Eine Konkurrenzierung dieser öV-Branchen-Plattform durch die MODI gilt es zwingend zu vermeiden.

Sollte eine Involvierung von Vertriebsfunktionen in die NADIM in Betracht gezogen werden, bedürfte dies zudem eines erneuten, gesonderten Vernehmlassungsverfahrens.

Im Übrigen wird zum Thema Vertrieb auf die von der Alliance SwissPass separat eingereichten Stellungnahme verwiesen.

b) Kerndaten der NADIM (Art. 6 MODIG)

Die Datenlieferantinnen und -lieferanten müssen einen minimalen Bestand von Mobilitätsdaten liefern, die für das Funktionieren der NADIM erforderlich sind (Art. 6 Abs. 1 MODIG). Hierbei handelt es sich um die sogenannten Kerndaten. Die Datenlieferantinnen und -lieferanten sind folglich verpflichtet, die entsprechenden Daten zu liefern, wenn sie ihre Daten über die NADIM bereitstellen wollen. Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass ihnen im Weigerungsfall, wenn nötig der Anschluss zur NADIM verwehrt werden kann. Weiter wird festgehalten, dass der konkrete Umfang des einzuliefernden Kerndatensets je nach Anbieter bzw. Verkehrsmittel unterschiedlich definiert werden kann, da nicht jeder Datenlieferant über alle Bestandteile der Kerndaten verfügt (Ziff. 4.1.8.6.1, S. 27).

In Art. 6 Abs. 2 MODIG wird festgehalten, dass der Bundesrat die Rahmenbedingungen für die Lieferung der Kerndaten festlegt, wobei Art. 13 Abs. 2 Bst. c MODIG konkretisiert, dass die MDA die Kerndaten unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesrates unter Einbezug der betroffenen Akteure festlegt. Im erläuternden Bericht wird diesbezüglich ausgeführt, dass die relevanten Akteure zweckmässig einbezogen werden sollen, damit die nötige Flexibilität im sich rasch entwickelnden Umfeld gewährleistet werden kann (Ziff. 4.1.8.6.1, S. 28). Was mit dem Begriff «zweckmässig» konkret gemeint ist, bleibt offen. Weitergehende Regelungen zu den Kerndaten lassen sich im MODIG nicht finden. Im Ergebnis bestimmt somit die MDA, welche Kerndaten geliefert werden müssen.

Nach Ansicht des VöV darf es nicht möglich sein, dass die MDA die Kerndaten nach Belieben definieren und erweitern kann. Würde dies zugelassen werden, könnte dies dazu führen, dass bereits an NADIM angeschlossene Datenlieferantinnen und -lieferanten, die sich weigern, neu definierte Kerndaten zu liefern, ausgeschlossen werden könnten. Im Ergebnis könnte dies zu einem faktischen Datenlieferungszwang führen, da ab einem gewissen Zeitpunkt ein allfälliger Ausschluss von NADIM für eine Datenlieferantin/einen Datenlieferanten gegebenenfalls mit erheblichen Nachteilen verbunden sein könnte, so dass sie/er sich gezwungen sieht, die geforderten Daten zu liefern.

Aufgrund der Wichtigkeit dieses Bereichs sollten zwingend auf Gesetzesstufe die möglichen Kerndatenkategorien (analog den bereits im erläuternden Bericht erwähnten Kategorien; vgl. Ziff. 4.1.8.6.1, S. 28) abschliessend definiert werden. Weitergehende Details betreffend die Kerndaten sind auf Verordnungsstufe zu regeln. Personendaten sollten generell nicht als Kerndaten festgelegt werden können, dies insbesondere unter Berücksichtigung des Prinzips der Freiwilligkeit und der Gleichbehandlung sämtlicher Akteure. Es darf nicht sein, dass beispielsweise Transportunterneh-

men indirekt dazu gezwungen werden können, Personendaten zu liefern. Es sollten im Übrigen allgemein Kerndatenkategorien bestimmt werden, die von sämtlichen Akteuren geliefert werden können und müssen.

c) Bearbeitung von Personendaten (Art. 18 MODIG) / Verantwortlichkeit (Art. 19 MODIG)

Gemäss Art. 18 MODIG richtet sich die Bearbeitung von Personendaten durch die MDA nach den Artikeln 33-43 des Datenschutzgesetzes (DSG; SR 235.1). Die MDA kann Bewegungsdaten und besonders schützenswerte Personendaten über die Gesundheit von Reisenden mit Behinderungen bearbeiten, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach Art. 13 Abs. 2 Bst. d MODIG erforderlich ist. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten zur Bearbeitung dieser Daten. Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass eine Bearbeitung von Personendaten durch die Betreiberin der NADIM erforderlich sein kann, wenn über die NADIM auch Funktionalitäten angeboten werden, die es erlauben, den Vertrieb von Mobilitätsangeboten einfacher abzuwickeln, wie beispielsweise Buchungs- und Bezahlfunktionen. Den Datenschutz haben die Datenlieferantinnen und -lieferanten durch geeignete Massnahmen sicherzustellen (Ziff. 4.1.8.6.3, S. 28). Bezüglich der Haftung wird unter Art. 19 Abs. 3 MODIG festgehalten, dass die Haftung der MDA für jegliche Schäden durch die Nutzung der von ihr bereitgestellten Mobilitätsdaten und Dienste ausgeschlossen ist.

Aus dem MODIG und dem erläuternden Bericht geht klar hervor, dass über die NADIM grundsätzlich Dienste und Funktionen angeboten werden können, welche u.a. die Bearbeitung von Personendaten zum Gegenstand haben. Diesfalls würden durch die MDA Personendaten bearbeitet werden. In diesem Zusammenhang erscheint der unter Art. 19 Abs. 3 MODIG erwähnte Haftungsausschluss problematisch. Denn als Verantwortlicher in Bezug auf die Datenbearbeitung gilt jede private Person oder Bundesorgan, die oder das allein oder zusammen mit anderen über den Zweck und die Mittel der Bearbeitung entscheidet (Art. 5 Bst. j revDSG). Sofern eine gemeinsame Verantwortlichkeit vorliegt, können betroffene Personen ihre Rechte grundsätzlich gegenüber sämtlichen Co-Verantwortlichen geltend machen und Behörden können gegen jeden von ihnen rechtlich vorgehen. Ob und inwiefern bezüglich der MODI eine alleinige bzw. gemeinsame Verantwortlichkeit der beteiligten Parteien vorliegt, gilt es hier nicht zu beurteilen. Es braucht jedoch eine gut durchdachte Regelung und die sich in diesem Zusammenhang stellenden Fragen müssen beantwortet werden können.

Ein gänzlicher Haftungsausschluss erscheint unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die MDA unter Umständen Personendaten bearbeiten kann, zudem kritisch. Umso wichtiger ist es, dass die NADIM ausschliesslich als schlanke Schnittstelleninfrastruktur ausgestaltet wird, die Mobilitätsdaten bereitstellt und deren Austausch ermöglicht, jedoch nicht darüber hinausgehende Dienste und Funktionen (wie z.B. Vertriebsfunktionalitäten) zur Verfügung stellt, welche u.a. die Bearbeitung von Personendaten erforderlich machen. Art. 18 MODIG (Bearbeitung von Personendaten) könnte diesfalls gestrichen werden.

d) Einbezug Güterverkehr bzw. die Logistik sowie der Luftverkehr

Ob und wie der Güterverkehr bzw. die Logistik und der Luftverkehr bei der NADIM miteinbezogen werden sollen, wird gemäss den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen erst zu einem späteren Zeitpunkt geprüft. Dem VöV ist es ein Anliegen, dass bezüglich dieses Bereichs bei der Erarbeitung der Botschaft konkret Stellung bezogen wird.

e) Prinzip der Freiwilligkeit (Art. 9 Abs. 1 Bst. a MODIG)

Es ist vorgesehen, dass die Nutzung der MODI freiwillig erfolgt. Es besteht kein Anschlusszwang und es sollen keine neuen Pflichten geschaffen werden. Bestehende Pflichten stützen sich auf aktuelles Verfassungsrecht und gegebenenfalls spezifische Gesetze. Die Transportunternehmen mit

einer Konzession nach Art. 6 und 8 PBG sind aufgrund der Fahrplanpflicht gemäss Art. 13 PBG und der Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13) verpflichtet, ihre Betriebs- und Tarifdaten zu veröffentlichen.

Am Prinzip der Freiwilligkeit bezüglich der Nutzung der MODI ist jederzeit zwingend festzuhalten. Aus den bestehenden gesetzlichen Pflichten, die aus dem PBG und der FPV für konzessionierte Transportunternehmen bezüglich der Veröffentlichung von gewissen Daten resultieren, darf nicht die Pflicht zur Nutzung der MODI abgeleitet werden. Dies muss klargestellt werden.

Das Prinzip der Freiwilligkeit sollte im MODIG ausserdem in unmissverständlicher Weise festgehalten und im Detail geregelt werden. Aktuell geschieht dies lediglich mit einer knappen «Kann-Formulierung» - «*alle Datenlieferantinnen und -lieferanten können ihre Daten in die MODI einliefern, sofern sie die Vorgaben nach den Artikeln 5–8 erfüllen*» (Art. 9 Abs. 1 Bst. a MODIG). Dies ist gilt es zu präzisieren.

f) Prinzip der Gleichbehandlung (Art. 9 Abs. 1 Bst. b MODIG)

Gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. b MODIG werden sämtliche Nutzerinnen und Nutzer in Bezug auf die MODI gleichbehandelt. Es stellt sich die Frage, wie dies hinsichtlich des öV, einem öffentlich finanzierten Service-public Sektor, im Vergleich zu privaten Nutzerinnen und Nutzern, sichergestellt wird. Der Umstand, dass die konzessionierten Transportunternehmen gestützt auf das PBG und die FPV verpflichtet sind, ihre Betriebs- und Tarifdaten zu veröffentlichen, für andere Akteure hingegen keine entsprechenden gesetzlichen Pflichten bestehen, erscheint unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung problematisch bzw. birgt die Gefahr einer Ungleichbehandlung bezüglich Dateneinlieferungspflichten, was den Grundsatz der Gleichbehandlung verletzen würde. Aufgrund dessen besteht zu diesem Punkt noch Klärungsbedarf.

Unter Art. 10 Abs. 1 MODIG wird überdies festgehalten, dass der Bund private Nutzerinnen und Nutzer während zwei Jahren nach Inbetriebnahme der MODI finanziell bei der Anbindung ihrer Systeme an die NADIM unterstützen kann. Es sind A-Fonds-perdu-Beiträge im Umfang von maximal 40 Prozent der Anbindungskosten möglich (Art. 10 Abs. 2 MODIG). Im erläuternden Bericht (S. 38) wird festgehalten, dass mit dieser Regelung auch kleinen bzw. finanzschwachen Datennutzerinnen und -nutzern ermöglicht werden soll, ihre Daten möglichst rasch über die NADIM bereitzustellen. Diese Sonderregelung gilt offensichtlich nur für private Nutzerinnen und Nutzer, nicht aber beispielsweise für öffentliche Unternehmen. Weshalb diese Ungleichbehandlung vorgenommen wird, wird im Bericht nicht näher erläutert. Es stellt sich die Frage, wie mit Fällen umgegangen wird, wenn sich beispielsweise ein kleines Transportunternehmen mit einer öffentlich-rechtlichen Rechtsform an NADIM anschliessen möchte, jedoch nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügt. Der VöV verlangt auch in diesem Punkt eine Gleichbehandlung aller involvierten Akteure. Die Bestimmung ist deshalb dahingehend anzupassen, dass sie für sämtliche Nutzerinnen und Nutzer zur Anwendung gelangt. Im Übrigen begrüsst der VöV, dass Nutzerinnen und Nutzer bei der Anbindung ihrer Systeme an die NADIM finanziell unterstützt und A-Fonds-perdu-Beiträge im Umfang von maximal 40 Prozent gewährt werden können, wobei mittels eines geeigneten Verfahrens sichergestellt werden muss, dass es in diesem Bereich zu keinen Diskriminierungen kommt.

g) Finanzierung (Art. 34 ff. MODIG)

Der Aufbau und der Betrieb der von der Mobilitätsdatenanstalt (MDA) betriebenen Systeme der MODI werden über Abgeltungen des Bundes, Gebühren und Drittmittel finanziert (Art. 34 MODIG). Im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass die Finanzierung der MDA langfristig nach Möglichkeit über Nutzergebühren erfolgen soll, in den ersten zehn Jahren allerdings gebührenfrei sein wird und die Kosten vom Bund übernommen werden (S. 3). Im Gesetz selbst lässt sich eine Regelung

betreffend die Gebührenfreiheit in den ersten zehn Jahren nicht finden. Es wird lediglich festgehalten, dass der Bund während zehn Jahren ab Inbetriebnahme der MODI Beiträge zur Abgeltung der ungedeckten Kosten gewährt (Art. 35 Abs. 1 MODIG). Es stellt sich die Frage, weshalb die Gebührenfreiheit nicht direkt im Gesetz verankert wird. Unklar ist ausserdem, was nach Ablauf dieser zehn Jahren geschieht bzw. welche Kosten auf die Nutzerinnen und Nutzer zukommen können. Es könnte ein indirekter Zwang zur Bezahlung der geforderten Gebühren entstehen, insbesondere dann, wenn nach langjähriger Nutzung der MODI eine Abhängigkeit in Bezug auf die Daten entstanden ist. Nutzerinnen und Nutzer könnten sich dadurch gezwungen sehen, die Gebühren zu bezahlen, obwohl sie nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügen bzw. diese als zu hoch empfinden, was problematisch erscheint.

Im MODIG wird betreffend die Gebührenerhebung ferner lediglich festgehalten, dass Gebühren zu Grenzkosten erhoben werden, um bei Überschreiten einer bestimmten Anzahl Systemanfragen innerhalb eines bestimmten Zeitraums eine hohe Verfügbarkeit des Systems gewährleisten zu können (Art. 36 Abs. 1 MODIG). Die Höhe der Gebühren wird der Verwaltungsrat der MDA in einer Gebührenverordnung festlegen, wobei er an das Äquivalenzprinzip und das Kostendeckungsprinzip gebunden ist (Art. 36 Abs. 2 MODIG). Mit diesen Regelungen ist für die Nutzerinnen und Nutzer indes nicht erkennbar, mit welchen Kosten sie zu rechnen haben. Die Festlegung der Höhe der Gebühren sollte zudem nicht in der alleinigen Kompetenz des Verwaltungsrates der MDA liegen, sondern vielmehr in derjenigen des Bundesrates.

In diesem Bereich bestehen aus Sicht des VöV noch einige Unklarheiten, was vom BAV anlässlich des Soundingboards vom 16. März 2022 auch bestätigt worden ist. Das BAV hat sich insbesondere dahingehend geäussert, dass man nicht wisse, ob es überhaupt je Gebühren geben werde. Die unmissverständlichen Regelungen im MODIG sprechen allerdings für das Gegenteil. Unseres Erachtens muss dieser Bereich noch einmal überdacht und überarbeitet werden. Die Höhe der Gebühren bzw. deren Berechnungsgrundlage sollte auf Gesetzes- oder Verordnungsstufe festgelegt werden, so dass die Nutzerinnen und Nutzer entscheiden können, ob sie gewillt sind bzw. sein werden, die Gebühren zu bezahlen.

Der VöV möchte zu dieser Thematik festhalten, dass allfällige zukünftige von den konzessionierten Transportunternehmen zu bezahlende Nutzungsgebühren für die MODI nicht zu Lasten des bestehenden RPV-Verpflichtungskredites für die Abgeltungen von Leistungen des regionalen Personenverkehrs gehen dürfen. Vielmehr sollte ein vom bestehenden RPV-Verpflichtungskredit unabhängiges Finanzierungsgefäss definiert werden.

h) Mobilitätsdatenanstalt (Art. 12 ff. MODIG)

Der Aufbau und der Betrieb der MODI soll gemäss den Vernehmlassungsunterlagen als Bundesaufgabe ausgestaltet werden. Zu diesem Zweck soll eine neue Bundesanstalt, die Mobilitätsdatenanstalt (MDA) geschaffen werden. Gemäss dem erläuternden Bericht soll eine Bundesanstalt als unparteiisch organisierter und sorgfältiger Akteur, der für Neutralität und Vertrauen sorgt, sicherstellen, dass niemand diskriminiert wird, dass mit den Daten aller Anbieter auf dieselbe Art und Weise umgegangen wird und dass diese Daten unabhängig von kommerziellen Interessen, verlässlich und unter Gewährleistung der Cybersecurity bereitgestellt werden (Ziff. 1.2.1, S. 12).

Der VöV kann diese Überlegungen zwar teilweise nachvollziehen, jedoch stehen für uns die Kosten dieser geplanten Bundesanstalt, für die 45 Vollzeitstellen geschaffen werden sollen, in einem krassem Missverhältnis zum Nutzen. Die Anstalt wäre ausschliesslich für den Aufbau, den Betrieb und die Weiterentwicklung der NADIM zuständig (die Zuständigkeit für Konzept und Aufbau von Verkehrsnetz CH liegt bei swisstopo). Diesbezüglich wird mit jährlichen Kosten von bis zu 32 Millionen Franken gerechnet (inklusive Personalkosten von 11 Millionen Franken). Damit belaufen sich die Projektkosten für den Zeitraum von 2026 – 2035 auf bis zu 320 Millionen Franken. Unter

Berücksichtigung des Umstandes, dass NADIM als ausschliessliche Schnittstelleninfrastruktur ausgestaltet werden soll, erscheinen diese Kosten immens.

Ziel und Zweck der Vorlage ist es, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, damit eine Datenschnittstelle bzw. Dateninfrastruktur zugunsten eines effizienteren Mobilitätssystems zur Verfügung gestellt werden kann. Aus Sicht des VöV sollte hierzu eine schlanke, agile Organisationsform gewählt werden, welche die NADIM aufbaut, betreibt sowie weiterentwickelt und dabei die notwendige Flexibilität und Anpassungsfähigkeit aufweist. Eine Bundesanstalt ist unseres Erachtens zu weit vom Markt entfernt und damit zu wenig agil, um sich den laufend ändernden Marktbedürfnissen anpassen zu können. Es erscheint uns deshalb fraglich, ob die Ziele der Vorlage mittels der vorgesehenen Organisationsform einer Bundesanstalt erreicht werden können.

Im vorliegenden Kontext erscheint zudem der Umstand, dass der Bundesrat erst nach acht Betriebsjahren die Zweckmässigkeit, die Umsetzung, die Wirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit der MODI überprüft (Art. 11 Abs. 1 MODIG), als problematisch. Allgemein sollte der Aufbau der MODI schrittweise und bedarfsgerecht (auch mit Pilotprojekten) mittels einer schlanken Organisationsform erfolgen. Regelmässig sollten die erwähnten Kriterien geprüft und wo notwendig Anpassungen vorgenommen werden. Wie bereits einleitend erwähnt, ist der VöV gerne bereit, beim Aufbau einer geeigneten Governance mitzuhelfen.

i) Verhältnis SKI / MODI

Bestehende Strukturen wie die Systemaufgabe Kundeninformation (SKI) sollen bestehen bleiben. Eine Konkurrenzierung der SKI mit der MODI gilt es in jedem Fall zu vermeiden. Hier bedarf es unseres Erachtens einer klaren Regelung im MODIG.

Abschliessend möchten wir noch einmal festhalten, dass wir die Schaffung einer Mobilitätsdateninfrastruktur zwecks Förderung der Vernetzung und Nutzung von Mobilitätsdaten zugunsten eines effizienteren und nachhaltigeren Mobilitätssystems sehr begrüessen. Wir sind jedoch überzeugt, dass diese wichtigen Ziele auch mit einer wesentlich schlankeren Lösung als mit der vorgeschlagenen Schaffung einer neuen Bundesanstalt erreicht werden könnten.

Wir bedanken uns nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme sowie für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Dr. Renato Fasciati
Präsident



Ueli Stückelberger
Direktor

Beilage:

Fragebogen zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)