

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 27. April 2022

### **638. Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (Vernehmlassung)**

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Vernehmlassungsverfahren zu einem neuen Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) eröffnet.

Gemäss den Ausführungen des Bundes ist ein gut funktionierender Informationsfluss zwischen Infrastrukturbetreibern, Verkehrsunternehmen, privaten Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen sowie Kundinnen und Kunden zentral für ein effizientes Mobilitätssystem. Daten und Datenaustausch sind unverzichtbare Voraussetzung für die Mobilität. Heute fehlt jedoch eine neutrale nationale Dateninfrastruktur im Mobilitätsbereich, welche die erforderlichen Voraussetzungen schafft, um den Informationsfluss zu allen Aspekten der Mobilität dauerhaft und frei von kommerziellen Partikularinteressen zu gewährleisten. Mittels einer neuen staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) soll daher die Nutzung von Mobilitätsdaten (Lieferung, Bereitstellung, Austausch, Verknüpfung und Bezug) verbessert werden. Die Hauptbestandteile der MODI sind einerseits das Verkehrsnetz CH als räumliche digitale Abbildung der Verkehrsnetze und andererseits die nationale Datenvernetzungs-Infrastruktur Mobilität (NADIM). Das MODIG soll verkehrsträgerübergreifend die relevanten Mobilitätsdaten sowie Aufgaben, Betrieb und Finanzierung der MODI regeln. Hierfür wird eine neue, unabhängige Mobilitätsdatenanstalt (MDA) geschaffen. Die Finanzierung der MODI soll während der ersten zehn Jahre durch den Bund sichergestellt werden. Langfristig soll sie nach Möglichkeit über Nutzergebühren erfolgen.

Für die Vernehmlassung hat das UVEK einen Fragenkatalog erstellt. Dieser umfasst Fragen zu Mobilitätsdaten im Allgemeinen sowie Fragen zur neuen Mobilitätsdateninfrastruktur, zum dazugehörigen Gesetz und zur Mobilitätsdatenanstalt des Bundes im Besonderen.

Die Vorlage ist grundsätzlich zu begrüssen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an konsultationen@bav.admin.ch):

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur zugestellt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Das anhaltende Verkehrswachstum erfordert eine effiziente Bewirtschaftung und Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und Transportmittel. Durch die Nutzung und Verknüpfung von Mobilitätsdaten können neue und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote geschaffen werden, bestehende Verkehrsinfrastrukturen effizienter genutzt und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung gezielter befriedigt werden. Flächendeckende und verlässliche Mobilitätsdaten sowie deren Nutzung bilden hierfür eine grundlegende Voraussetzung. Eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur würde einen massgeblichen Beitrag zur Schaffung der notwendigen Datengrundlage und zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur beitragen.

Wir begrüssen daher die Vorlage, die den Aufbau einer integrierten nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI), ein neues verkehrsträgerübergreifendes Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) und die Errichtung einer Mobilitätsdatenanstalt (MDA) vorsieht. Unsere Anmerkungen zur Vorlage können dem nachstehenden Fragebogen entnommen werden.

### **Beantwortung der Fragen gemäss Fragenkatalog**

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

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. Die Nutzung und Verknüpfung von Mobilitätsdaten zu neuen und bedarfsgerechteren Angeboten bieten die Möglichkeit, die Effizienz des bestehenden Verkehrssystems zu steigern. Diese Potenziale wären auf anderem Weg nicht zu erschliessen. Zur Erreichung einer bedarfsgerechten, ressourcenschonenden und klimafreundlicheren Mobilität sowie zur Gewährleistung der Funktion des Systems ist die Nutzung von Mobilitätsdaten daher unverzichtbar.

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. Flächendeckende, aussagekräftige und qualitativ hochstehende Daten sind die zwingende Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Planung und Optimierung des Verkehrssystems. Eine staatliche MODI wäre ein massgebender Grundstein zur Erlangung dieser Datengrundlage und würde somit wesentlich zu einem bedarfsgerechten und effizienten Verkehrssystem beitragen.

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. Der Bund kann die erforderliche neutrale Handhabung frei von kommerziellen Interessen sicherstellen. Er ermöglicht damit einen diskriminierungsfreien Marktzugang und wirkt Monopolsituationen entgegen. Dies fördert die Akzeptanz und das Vertrauen in die MODI und wirkt Wettbewerbsverzerrungen entgegen. Der Anreiz und die Chance für eine breite Nutzung und einen entsprechend vermehrten Austausch von Mobilitätsdaten werden daher gesteigert.

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

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. Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklung können weitere Massnahmen erforderlich werden, die derzeit noch nicht absehbar sind. Ausweitungen der MODI sollten aber im politischen Prozess beschlossen werden. Dabei sind insbesondere die finanziellen Konsequenzen zu berücksichtigen, die den Datenlieferantinnen und Datenlieferanten sowie den Datenbezüglerinnen und Datenbezügern entstehen (z. B. bei Kantonen und Gemeinden).

7. Finanzierung der MODI (vgl. Art. 34 ff Gesetz und Ziff. 6 erl. Bericht): Sind Sie damit einverstanden, dass die MODI langfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden soll?

Ja. Die Option für eine spätere Gebührenfinanzierung sollte offengehalten werden. 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. Für die geplante neue MDA besteht gemäss erläuterndem Bericht ein Personalbedarf von 45 Vollzeitstellen. Soll die MODI langfristig über Nutzerbeiträge finanziert werden, besteht angesichts der hohen Kosten das Risiko, dass der Nutzerkreis aufgrund zu hoher Beiträge eingeschränkt wird. Diesem Risiko gilt es, bei der Finanzierung Rechnung zu tragen, damit die Mobilitätsdaten einem möglichst breiten Nutzerkreis zugänglich bleiben.

Unabhängig von der Erhebung von Nutzerbeiträgen sind die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, Open Data / Kostenfreiheit) klar und diskriminierungsfrei zu regeln.

8. NADIM als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem (vgl. Art. 5 ff 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. Flächendeckende Mobilitätsdaten sind die Grundlage für ein effizientes Verkehrssystem. Die heutige Situation zum Austausch und zur Verknüpfung von Daten über vielfach proprietäre Systeme ist sehr aufwendig und erschwert die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote. Die NADIM schafft daher die Voraussetzungen für ein effizienteres Verkehrssystem auf der Grundlage vorhandener und neuer Mobilitätsangebote.

Der Vertrieb von Tickets des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und somit die Tarifhoheit muss jedoch ausserhalb von MODI/NADIM bleiben und durch den ÖV gesteuert werden können. Dafür bestehen Nutzungsbedingungen, die durch den ÖV in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr festgelegt werden.

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. Die Bereitstellung eines minimalen Kerndatensets ist für die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote zwingend erforderlich. Wir gehen davon aus, dass sich die Kerndaten auf jene Daten beziehen, welche die konzessionierten Transportunternehmen und Verbunde heute schon den SKI-Systemen und NOVA zur Verfügung stellen. Das Einfordern von zusätzlichen Daten löst in den meisten Fällen zusätzliche Kosten bei den Datenlieferantinnen und Datenlieferanten bzw. den Kantonen aus.

Weiter sollte im Vertrieb unterschieden werden zwischen Tarifdaten (Tarife, Sortimente, Preise, Konditionen) und Daten für den eigentlichen Verkauf (Kundendaten, Paymentdaten usw.). Letztere sind wettbewerbs- und finanzkritisch und gehören dem jeweiligen Mobilitätsakteur. Sie sollen deswegen ausdrücklich nicht Teil der Mobilitätsdateninfrastruktur sein. Diesbezüglich ist auch eine klare Unterscheidung zwischen Open Data, veredelten Daten und weiterführenden Diensten zwingend.

*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. Die Definition und Festlegung des Kerndatensets sind jedoch unter Einbezug der Datenlieferantinnen und Datenlieferanten vorzunehmen.

*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. Die Kerndaten sind für die Entwicklung neuer Angebote unverzichtbar und sollten daher als Open Data zur Verfügung stehen. Dies entspricht auch der im Kanton Zürich verfolgten Philosophie, wonach der Kanton alle vorhandenen nicht schützenswerten Daten der Öffentlichkeit maschinenlesbar zur freien Nutzung zur Verfügung stellen soll und damit die Innovationskraft des Standorts unterstützt (RRB Nr. 1362/2021). Die Spielregeln für den Bezug der Daten (Reziprozität, Open Data / Kostenfreiheit) sind jedoch klar und diskriminierungsfrei zu regeln.

*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. Dies erscheint opportun, sofern mit den bezogenen Daten ein kommerzielles Angebot betrieben wird (Prinzip des Mutual Data Sharing). Das Prinzip der Reziprozität muss grundsätzlich für alle Daten gelten.

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, sofern die Bereitstellung der Daten für sämtliche Anbieterinnen und Anbieter verpflichtend und nicht freiwillig ist. Bei einer Unterstützung durch den Bund müssen die ÖV-Unternehmen und die privaten Anbieterinnen und Anbieter gleichbehandelt werden.

Mit der vorgeschlagenen Frist von zwei Jahren wird ein Anreiz geschaffen, die Daten möglichst rasch zur Verfügung zu stellen.

*b) Sind Sie der Ansicht, dass dazu ein à-Fonds-perdu-Beitrag im Umfang von maximal 40% der Kosten gerechtfertigt ist?*

Ja. Der finanzielle Aufwand zur Anbindung an die NADIM sollte möglichst geringgehalten und in Abhängigkeit der Finanzstärke eines Unternehmens unterstützt werden können.

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. Ein gemeinsames räumliches Referenzsystem ist zwingende Voraussetzung für eine effiziente Verknüpfung und Überlagerung verschiedener Fachnetze und Fachdaten und damit die Grundlage zur Gewinnung neuer Informationen. Diese wiederum ermöglichen neue Angebote und Steuerungsansätze.

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. 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 sind das Potenzial für mögliche (neue) Mobilitätsangebote und damit der mögliche Nutzen einzuschätzen.

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. Die Beauftragung von swisstopo ist sinnvoll, da der Betrieb von Verkehrsnetz CH eng verzahnt ist mit verschiedenen Aktivitäten auf Bundesebene (Nationale Datenbewirtschaftung, Nationale Geodateninfrastruktur usw.) und somit Synergien genutzt, insbesondere aber eine hohe Qualität und Konformität dieser Aktivitäten sichergestellt werden können.

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, mit Ausnahme der Freiwilligkeit. Im Übrigen gewährleisten die allgemeinen Anforderungen bzw. Grundsätze dauerhaft ein hohes Mass an Gerechtigkeit und Zugänglichkeit für die verschiedensten Nutzer

gruppen und verhindern Diskriminierung und Monopolisierung. Sie leisten so einen Beitrag zu einer möglichst optimalen Nutzung der Mobilitätsdaten.

Wir weisen aber darauf hin, dass der Grundsatz der Freiwilligkeit aufgrund von bereits bestehenden gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt werden kann. Somit wäre auch der Grundsatz der Gleichbehandlung bzw. der Diskriminierungsfreiheit infrage gestellt, insbesondere weil der ÖV Dritten den Zugang zu den eigenen Vertriebssystemen gewähren muss. Eine Regulierung müsste in Bezug auf alle Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein, dass es zu keinen Wettbewerbsnachteilen für die ÖV-Unternehmen kommt. Da der ÖV aufgrund der bevorstehenden Verpflichtung zur Öffnung seiner Vertriebsinfrastruktur den Anschluss an die MODI faktisch nicht verhindern kann, müsste die Teilnahme zwingend auch für private Unternehmen mit Mobilitätsangeboten in den Bereichen Mobilitätsvermittlung, Taxi, Mobility on Demand, Mietwagen, Sharing und dergleichen obligatorisch sein (vgl. Gesetzgebung in Deutschland).

*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)?*

Nein. Für den ÖV besteht faktisch keine Freiwilligkeit (siehe Beantwortung der Frage 14 a). Um die Gleichbehandlung aller Anbieterinnen und Anbieter sicherzustellen, müssten daher auch private Anbieterinnen und Anbieter zur Einlieferung von Daten verpflichtet werden. Ansonsten würde eine nicht zu rechtfertigende Ungleichbehandlung zwischen privaten Anbieterinnen und Anbietern und dem ÖV geschaffen. Je besser die Datengrundlagen sind, desto grösser ist der Anreiz für Mobilitätsanbieter, sich der NADIM anzuschliessen. Die Sichtbarkeit und Verbreitung ihres Angebots würde dadurch verbessert.

*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.

*Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?*

Ja.

*Einlieferungspflicht für private Unternehmen?*

Ja. Im Sinne der Gleichbehandlung von privaten Anbieterinnen und Anbietern, z. B. in den Bereichen Mobilitätsvermittlung, Taxi, Mobility on Demand, Mietwagen, Sharing, und dem ÖV ist eine Einlieferungspflicht notwendig (siehe Beantwortung der Frage 14 a).

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. Mit der Gründung einer neuen MDA sind die Voraussetzungen für einen Betrieb gemäss den definierten Grundsätzen gegeben. Zudem sind die Neutralität und Unabhängigkeit von den Marktakteurinnen und -akteuren als weitere wesentliche Aspekte gewährleistet.

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)?*

Nein. Die Gründung einer MDA als öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit scheint für die Aufgabe die geeignete Form zu sein. Die schlechtere Beurteilung der geprüften Alternativen ist nachvollziehbar.

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. Die Aufgaben scheinen umfassend und zweckmässig zu sein.

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. 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. Wichtig ist 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. Dies erscheint zweckmässig, um den Anschluss an die NADIM für Datenlieferantinnen und -lieferanten sowie Datenbezügerinnen und -bezüger 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 Know-how erforderlich ist und diese Leistungen keine Konkurrenzierung von privatwirtschaftlichen Unternehmen darstellen?*

Ja. Sofern diese Leistungen nicht in Konkurrenz zu privaten Anbieterinnen und Anbietern stehen, sollte die Möglichkeit zur Durchführung gewerblicher Leistungen bestehen.

*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. Die Möglichkeit zum Ausschluss sollte bestehen, sofern zuvor entsprechende Mahnungen erfolgt sind. Es ist zu definieren, unter welchen Voraussetzungen ein erneuter Anschluss an die NADIM stattfinden kann. Konzessionierten Transportunternehmen und Verbänden darf der Zugang jedoch keinesfalls verwehrt werden, wenn sie die definierten Kerndaten nicht im geforderten Umfang bereitstellen können.

*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. Der Datenschutz erscheint mit den vorgesehenen Rahmenbedingungen und dem Bundesgesetz über den Datenschutz (SR 235.1) ausreichend gegeben. Der unter Ziff. 4.1.8.6.3 beschriebene Austausch von Personendaten zu Buchungs- und Bezahlungszwecken wäre in Bezug auf den Datenschutz ausgesprochen herausfordernd und teuer. Auch deswegen wäre es nicht zweckmässig, dass diese Funktionen durch die Betreiberin der MODI redundant zu den einzelnen Mobilitätsanbietern abgewickelt würden.

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. Der Schutz von Personendaten und die entsprechenden Anonymisierungen sollten so früh wie möglich im Prozessablauf erfolgen. Er ist daher bereits bei den Datenlieferantinnen und -lieferanten anzusiedeln. Zu prüfen wäre unseres Erachtens, ob dieser Grundsatz im Gesetz festgehalten werden soll. Die Betreiberin der MODI trifft als Datenvermittlerin aber eine Mitverantwortung.

20. Anreize zur Beteiligung an NADIM: Bietet die höhere Sichtbarkeit 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. Die bessere Sicht- und Nutzbarkeit und die einfachere Verknüpfung der Daten bieten nur dann einen deutlichen Mehrwert, wenn viele Akteurinnen und Akteure angeschlossen und entsprechend qualitativ hochstehende Daten verfügbar sind. Die Beteiligung an NADIM sollte deshalb für alle Anbieterinnen und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen zwingend sein (siehe auch Beantwortung der Frage 14 a). Vor diesem Hintergrund sind keine Anreize notwendig.

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. 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.

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. Der Nutzen, der aus der einfachen Verknüpfung verschiedener Fachdaten über das Verkehrsnetz CH entsteht, sollte für viele Akteurinnen und Akteure ausreichend attraktiv für eine Beteiligung sein. Sollte dies nicht der Fall sein, könnte zu gegebener Zeit zumindest in Teilbereichen eine verpflichtende Beteiligung in Erwägung gezogen werden.

23. Bezug der Mobilitätsdaten über die Mobilitätsdateninfrastruktur:  
*Sind Sie der Ansicht, dass bei Verwendung der bezogenen Daten die Datenquelle ausgewiesen werden muss?*

Ja. Es erscheint sachgerecht, die Datenquelle aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Transparenz auszuweisen.

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

Aufgrund des raschen Voranschreitens der technologischen Entwicklung wird beantragt, dass der Bundesrat spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes über die Zielerreichung Bericht erstattet sowie Antrag über die Weiterführung stellt.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**