

Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Direktor BAV Peter Füglistaler
Vizedirektor Herr Gerhard Ballmer
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen

Einreichung per Mail an:
info@gs-uvek.admin.ch
konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 3. Mai 2022

Vernehmlassung Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrter Herr Vizedirektor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur» äussern zu können. Diese Gelegenheit nimmt der Verein digitalswitzerland gerne wahr, wir haben aufgrund der hohen Bedeutung dieses Themas für die digitale Schweiz eine grosse Zahl an Vernehmlassungsantworten ausgewertet, um ein klares Bild skizzieren zu können.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass die differierenden und sektor abhängigen Betrachtungsweisen der Interessengruppen zu unterschiedlichen Interpretationen führen, obwohl die meisten Akteure mit der Stossrichtung der Vorlage einverstanden sind. Das ist eigentlich ein sehr gutes Zeichen. Dennoch: Wir riskieren, dass jene, die eigentlich positiv sind, wegen inhaltlich unterschiedlicher Sichtweisen auseinander dividiert werden und dann im politischen Prozess unterliegen. Dies gilt es zu verhindern.

digitalswitzerland versteht sich als Dialogplattform, welche mit seinem branchenübergreifenden Netzwerk von über 240 Organisationen zur Verfügung steht - immer mit dem Ziel die Digitalisierung der Schweiz zu erleichtern. Wir sind oft Übersetzer und Moderator der verschiedenen Stimmen, welche die Schaffung einer langfristig erfolgreichen und nachhaltigen Digitalisierung zum Wohl der Gesellschaft wollen: So auch auch gerne für all jene, die die nationalen Mobilitätsdaten Infrastruktur als sinnvoll und wegweisend erachten.

Wir möchten Ihnen deshalb, ganz im Sinn der UN Sustainable Development Goals Nr. 17 (Partnerschaften), gerne anbieten, dass wir im Vorfeld zur politischen Beratung als neutrale, unideologische und unparteiische Plattform versuchen die konstruktiven und positiv eingestellten Akteure hinter gemeinsamen Positionen zu versammeln, damit die Arbeit der Behörden und des Parlaments einfacher wird.

Selbstverständlich werden wir dies auf freiwilliger, unverbindlicher Basis machen. Unser Beitrag soll helfen, die Digitalisierung der Schweiz zu erleichtern. Da der Aufwand aber erheblich ist, bitten wir Sie um eine positive Grundhaltung und Offenheit gegenüber den von uns zu erzielenden Ergebnisse im Sinn der Sache. Im beigefügten, ausführlichen Text, finden Sie zudem die Problemfelder, die wir bei der Analyse der Vernehmlassung herausarbeiten konnten - insbesondere die Frage der Organisation, die sich um die Daten kümmert, wie auch die Frage der Datentiefe scheinen uns erfolgskritisch für das Vorhaben.

Es würde uns freuen, wenn wir hier auf ein offenes Ohr bei Ihnen und beim BAV stossen würden. Eine positive Reaktion würde uns sehr freuen, dann machen wir uns an die Arbeit.

Wir danken für die Aufmerksamkeit und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,



Sascha Zahnd
President digitalswitzerland



Stefan Metzger
Managing Director digitalswitzerland

Für weitere Auskünfte:

Guillaume Gabus, digitalswitzerland | Geschäftsstelle Zürich

Tel. +41 76 589 71 99 | guillaume@digitalswitzerland.com

1. Hintergrund zu digitalswitzerland

digitalswitzerland ist eine schweizweite, branchenübergreifende Initiative, welche die Schweiz als weltweit führenden digitalen Innovationsstandort stärken und verankern will. Unter dem Dach von digitalswitzerland arbeiten an diesem Ziel mehr als 240 Organisationen, bestehend aus Vereinsmitgliedern und politisch neutralen Stiftungspartnern, transversal zusammen. digitalswitzerland ist Ansprechpartner in allen Digitalisierungsfragen und engagiert sich für die Lösung vielfältiger Herausforderungen.

Aus Sicht von digitalswitzerland ist die Mobilitätsdateninfrastruktur eine wichtige Komponente, um die Schweizer Gesellschaft und Wirtschaft bei der Digitalisierung voranzubringen. digitalswitzerland begrüsst deshalb die Stossrichtung der Vorlage, als Beitrag für ein effizientes Mobilitätssystem, welches die Thematik der Mobilitätsdaten in einem neuen verkehrsträgerübergreifenden Gesetz regelt.

Wir können die Verunsicherung gegenüber der Vorlage nachvollziehen, welche uns die von uns konsultierten Organisationen mitgeteilt haben. Die Vorbehalte beziehen sich vor allem organisatorische (Mobilitätsdatenanstalt), strukturelle (Definition der Kerndaten sowie Zielbild-leitenden Dimensionen. Sie finden eine ausführliche Beschreibung der Befangenheiten im Kapitel "Bemerkungen".

2. Vorgehen

Da die MODI-Vorlage unterschiedliche Sektoren (Mobilität-, Infrastruktur- sowie ICT-Sektor) betreffen, haben wir Mitglieder (Verbände und Unternehmen), sowie weitere Organisationen (aus der Adressaten-Liste) kontaktiert und vorab nach ihrer Meinung zur Vorlage befragt. Sie finden der Liste der Organisationen, welche wir angefragt haben im Anhang.

3. Methodische Beobachtungen

Zusammenfassend ist uns ins Auge gefallen, dass die Antworten mehrheitlich die Stossrichtung der Vorlage befürworten.

Die Komplexität der Fragestellungen hat dazu geführt, dass die Vernehmlassungsadressaten teilweise unzutreffende Rückmeldungen gegeben haben, die die Auswertung erschweren: Je nach Branchenzugehörigkeit wurden einzelne Punkte im Fragebogen unterschiedlich verstanden und beantwortet, obwohl grundlegend dieselbe Meinung herrscht. Ein Beispiel dazu zeigen die jeweiligen Antworten von Economiesuisse im Vergleich zur gemeinsamen Antwort der Swiss Data Alliance (SDA) und der Schweizerischen Akademie der Technischen Wissenschaften (SATW) zur Frage Nr. 20 - dort haben die Organisationen jeweils JA oder NEIN angekreuzt und dies mit dem gleichen Argument begründet. Es lohnt sich auf diese methodische Problematik ein Augenmerk zu haben.

Im Folgenden gehen wir auf die aus unserer Sicht wichtigsten Diskrepanzen ein.

4. Bemerkungen

a. Zielbild und Zeithorizont (Bedeutung der Mobilitätsdaten):

Die vorher erwähnte Branchen- bzw. Organisationszugehörigkeit hat zur Folge, dass Konzepte und die unterliegenden Prinzipien, wie z.B. von Open Data, unterschiedlich aufgefasst werden. Dies manifestiert sich indem die verschiedenen Betrachtungsweisen der angefragten Organisationen zu unterschiedlichen Zielbildern der MODI führen.

Grundsätzlich lassen sich zwei Zielbilder skizzieren:

Die effizientere Gestaltung des Mobilitätsmarkts **im Sinne der Erfüllung von Nachhaltigkeitszielen** steht im Vordergrund.

Die effizientere Gestaltung **im Sinne eines Marktgleichgewichts** (vermehrtes und differenzierteres Angebot von Mobilitätslösungen gegenüber einer steigenden Nachfrage nach Mobilität des Endkunden bei effizienten Preisen und hoher Qualität) steht im Vordergrund.

Das eine Ziel muss das andere nicht ausschliessen, doch ist von unserem Standpunkt betrachtet die Priorisierung des Marktgleichgewichts ein Meilenstein hin zur Erfüllung von Nachhaltigkeitszielen. Grundsätzlich muss auch davon ausgegangen werden, dass zur raschen Erreichung der Nachhaltigkeitsziele mehr als nur die notwendigen Mobilitätsdaten (Kerndaten) der MODI zufließen sollen. Soll zuerst ein Marktgleichgewicht entstehen, müssen die Anreize, welche zu diesem führen genauer untersucht werden. Ein iterativer Ansatz bei der Erreichung des Zielbilds dürfte die Erfolgchancen der MODI erhöhen: Der Bund und die Mobilitätsanbieter müssen anhand von Konkretisierungen (proof of concepts) aufzeigen, welchen Mehrwert die MODI in Zukunft darstellen wird. Dieses Thema scheint auf diesem Weg leicht lösbar und kann im politischen Prozess gut adressiert werden.

b. Anreize zur Teilnahme:

Wie oben erwähnt dient uns als Anschauungsbeispiel die Gegenüberstellung der Antworten von Economiesuisse sowie der gemeinsamen Stellungnahme von SDA und SATW auf die Frage Nr. 20:

Economiesuisse antwortet mit **Ja** und folgender Bemerkung: *Auf regulatorischer Ebene braucht es keine zusätzlichen Anreize. Konkrete, bedürfnisorientierte Use cases und sichtbare kommerzielle Vorteile sind der beste Anreiz, um Unternehmen zur Teilnahme an der NADIM zu motivieren. Diese muss schlicht und einfach aufzeigen können, dass sie Mehrwerte bietet und eine Daseinsberechtigung hat. Dann wird auch die Beteiligung attraktiv.*

SDA und satw antworten mit **Nein** und folgender Bemerkung: *Reine Freiwilligkeit reicht – mit Ausnahme privater Anbieter – nicht (vgl. Frage 14). Inwiefern die Anreize für private Anbieter ausreichen, muss sich zeigen bzw. im Dialog mit entsprechenden Interessensgruppen evaluiert werden. Sollten die Anreize nicht genügen, ist für Anwendungen und Vorhaben, die einen besonderen Mehrwert für die öffentliche Hand, die Umwelt oder sonstige übergeordnete Interessen generieren, fallspezifisch zu entscheiden, ob weitere Anreize geschaffen werden sollen.*

Beide Antworten gehen davon aus, dass der Mehrnutzen, den die MODI verspricht, als Anreiz für private Anbieter genügt. Hingegen stipuliert die Antwort der satw und SDA eine Unterscheidung zwischen öffentlicher Hand und öffentlich subventionierten Unternehmen gegenüber privaten Anbietern; erstgenannte Stakeholder sollten im Sinne von Open Government Data gezwungen werden, Daten zu teilen. Obwohl die Antworten unterschiedlich ausfallen, sind sie im Kern identisch. Des Weiteren veranschaulicht der Vergleich die unterschiedlichen Definition des Zielbilds: währenddessen SDA und satw die Priorisierung eines *übergeordneten Interesse* rechtfertigen, führt Economiesuisse die Mehrwerte eines Marktgleichgewichts als Begründung an.

c. Mobilitätsdatenanstalt (MDA):

Die Gesamte Vorlage regelt hauptsächlich die Rahmenbedingungen für die neu zu schaffende MDA. Ohne klares und allseits akzeptiertes Leitbild der MODI, ist die Beschreibung der MDA unser Erachtens ungenügend. Es stellt sich die Frage, was die Aufgabe der MDA ist: Soll sie einen Markt beaufsichtigen (was nicht zu wünschen ist) oder soll sie als technologisch neutraler Vermittler wirken. Die Governance und Organisationsform müssen mit Bestimmtheit so gestaltet werden, dass sie dem gewählten Zielbild dienen. Damit einhergehend soll der Vorstand so gewählt werden, dass die Ziele der MODI erreicht werden. Ist das zweite erwähnte Leitbild das Ziel (technologisch neutraler Vermittler), sollen sich die Gremien der MODI so neutral und technokratisch wie möglich aufstellen.

Diese Fragestellung erachten wir als problematisch, da der Graben zwischen den Varianten sehr tief ist. Wir bieten hier an einen Versuch zu starten, die Akteure in eine gemeinsame positive Richtung zu bewegen und alternative Lösungen vorzuschlagen.

d. Datentiefe:

Die ökonomische Definition von "Mobilitätsdaten als Infrastruktur" muss abschliessend geklärt werden, damit eine rechtlich eindeutige Auslegung möglich ist. Es stellt sich die Frage, ob die MODI in ihrer Gesamtheit als Allmende- oder öffentliches Gut verstanden wird. Damit einhergehend sollen juristische Regeln bestimmt werden, sowie mögliche Optionen für die Finanzierung angedeutet werden.

Welche Kerndaten wie, abgegeben werden müssen, soll nochmals analysiert werden. Speziell die Verfügbarkeit von Angeboten, können als geschäftssensitive Daten betrachtet werden; z.B. wann welche Ladestation von e-Autos gebraucht werden, oder eben nicht. Auch wenn Mobility-Sharing Anbieter, die Verfügbarkeit ihrer Angebote aufzeigen müssen, lassen sich Schlussfolgerungen auf ihre Geschäftstätigkeit machen.

Entsprechend soll die Definition von «Mobilitätsdaten als Infrastruktur», sowie den Kerndaten abschliessend geklärt werden, damit keine Rechtsunsicherheit entsteht.

Diese Fragestellung erachten wir ebenfalls als hochproblematisch, da eine Einigung schwer vorstellbar ist - für viele der Akteure. Wir würden hier ebenfalls anbieten den Versuch zu unternehmen, die unterschiedlichen Sichtweisen mit den Akteuren durchzuarbeiten und die Ergebnisse zur Verfügung zu stellen.

e. Finanzierung:

Die Finanzierungsform der MODI soll sich daraus ableiten, was für eine Art Gut die "Mobilitätsdaten als Infrastruktur" darstellen und was das Zielbild ist. Kommt man zum Schluss, dass es sich um ein öffentliches Gut handelt, so soll von Nutzungsgebühren abgesehen werden. Bei einem Allmendegut wären Nutzungsgebühren,

analog zur Strasse ausführbar. Wobei in beiden Fällen, die Freiwilligkeit die "Mobilitätsdaten als Infrastruktur" zu nutzen, oder eben nicht, gewährleistet werden muss.

Die Priorisierung des Zielbild von "Mobilitätsdaten als Infrastruktur" kann zu einer Richtungsentscheid bezüglich der Frage nach Subventionierung behilflich sein; ist das erklärte und rasch zu erreichende Ziel übergeordnete Interessen (Umwelt, Mehrwert für öffentliche Hand, etc.) und nicht ein Marktgleichgewicht (im Sinne von Qualität, Preis und Innovation) sollen Anreize für Mobilitätsanbieter zur Diskussion stehen.

In beiden Fällen und unabhängig vom Zielbild kann festgestellt werden, dass zur Erstellung eines öffentlichen oder Allmendegut substantielle Investitionen der öffentlichen Hand notwendig sind.

In dieser Thematik scheint eine Einigung auf politischem Weg durch eine Kompromissfindung möglich. Deshalb braucht es hier keine weitere Unterstützung durch digitalswitzerland.

Anhang

Liste der von uns konsultierten Organisationen

economiesuisse

Schweizerische Bundesbahnen SBB AG

Post CH AG Corporate Center

AMAG Group AG

auto-schweiz; Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure

Automobil Club der Schweiz ACS

openmobility

Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften SATW

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)

strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS

Swiss eMobility

SWISSRAIL Industry Association

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

ViaSuisse AG

Touring Club der Schweiz TCS

CHACOMO - Swiss Alliance for Collaborative Mobility

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete