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: Kanton Thurgau, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld	

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:

Mit der Stossrichtung der Vorlage sind wir einverstanden. Zur Vorlage bestehen aber grundsätzliche Vorbehalte, weshalb wir sie in dieser Form zum heutigen Zeitpunkt ablehnen:

Fehlende Verfassungsgrundlage

Das Gesetz stützt sich auf einen ganzen Strauss von Bundesverfassungsartikeln: Art. 64, Art. 75a, Art. 81, Art. 81a, Art. 82, Art. 83, Art. 87, Art. 87a, Art. 88, Art. 89, Art. 92 und Art. 173 Abs. 2 BV. Keine der genannten Bestimmungen sieht vor, dass der Bund eine Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) betreibt und eine Mobilitätsdatenanstalt (MDA) errichtet. Die Ausführungen dazu im erläuternden Bericht (Ziff. 7.1) sind denn auch rudimentär. Die Kosten, die das MODIG verursachen wird, dürften immens sein (vgl. dazu unten zur Frage 7). Es werden mit dem MODIG Unmengen von Daten gesammelt. Dafür braucht es eine Grundlage in der Bundesverfassung.

Bevor ein entsprechendes Gesetz erlassen wird, ist deshalb eine genügende Verfassungsgrundlage zu schaffen.

Datenschutzrechtliche Bedenken

Der Datenschutzbeauftragte des Kantons Thurgau hat zur Vorlage erhebliche Bedenken angemeldet. Diese datenschutzrechtlichen Bedenken können wir nachvollziehen. Sowohl im vorgelegten Gesetzesentwurf als auch im erläuternden Bericht hat der Datenschutz nicht das nötige Gewicht, und es bleiben wichtige Fragen offen. So wird beispielsweise in Ziff. 4.1.10.3 des erläuternden Berichts ausgeführt, dass das ASTRA eine Erweiterung der Verkehrsdatenplattform Strasse (VDP) *Verkehrsdaten zum gesamten Individualverkehr* plane. Dazu wird ausgeführt: „*Dazu werden neben den Daten für die Bereitstellung vernetzter Mobilitätsangebote mehr und verlässlichere statische und dynamische Daten der Strasse und von anderen Verkehrsträgern benötigt. Die Vernetzung aller Verkehrsteilnehmenden untereinander und mit der Infrastruktur ist dabei zentral. Auch Daten zu Ereignissen und deren Bewältigung müssen zur Verfügung stehen und als Dienste mit dem Verkehrsgeschehen vernetzt werden. Diese Daten müssen aktuell und jederzeit verfügbar, aber auch schnell, verlässlich und sicher ausgetauscht werden können.* Die VDP wiederum soll gemäss erläuterndem Bericht durch den Bundesrat gestützt auf Art. 4 Abs. 3 MODIG als Bestandteil der MODI erklärt werden können (S. 37 oben). Die für die direkte Vernetzung des Verkehrs nötigen Daten und Informationen könnten gemäss erläuterndem Bericht über die NADIM zur Verfügung gestellt werden (Ziff. 4.1.10.3). Das bedeutet mit anderen Worten, dass es nicht nur um *Ein- und Aussteigeorte* oder um *Fahrstrecken* (vgl. erläuternder Bericht zu Art. 18, S. 39) gehen wird. Wie im erläuternden Bericht richtig festgestellt wird, ist mit der Position eines Fahrzeugs auch diejenige des Halters bekannt. Es genügt deshalb nicht, wenn *die konkreten Rahmenbedingungen zur Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten durch die Betreiberin der NADIM […] durch den Bundesrat in Abstimmung mit den Akteuren und dem Datenschutzgesetz festgelegt [werden]* (Erläuternder Bericht, Ziff. 4.1.8.6.3).

Trotz dieser grundsätzlichen Vorbehalte werden im Folgenden die einzelnen Fragen beantwortet.

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:
Mobilitätsdaten müssen auch im grenzüberschreitenden Raum (wie in der 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:
Beispielsweise dürfte die Datenbeschaffung für das kantonale Verkehrsmodell vereinfacht werden. Eine gute Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Mobilitätsdaten sind für die Abschätzungen zur künftigen Entwicklung und damit als Planungsgrundlagen wichtig und verhelfen zu nachhaltigen Investitionen in die richtigen Infrastrukturen.

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:
Soll eine umfassende Mobilitätsdateninfrastruktur geschaffen werden, wird damit Neuland betreten. Eine solche Mobilitätsdateninfrastruktur ist aufgrund der gegebenen Komplexität in der Entwicklung wie auch im Betrieb risikobehaftet. Dass der Bund eine zentrale Rolle einnimmt, ist deshalb wichtig.

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:

Allein schon die zentrale Funktionalität der Verknüpfung von Datenbeständen erfordert eine tragende Rolle des Bundes bei der Entwicklung und im Betrieb einer Dateninfrastruktur zur Mobilität.

Die Frage impliziert, dass nur bereits vorhandene Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Neue, innovative Ansätze könnten dadurch verhindert werden, was es auf jeden Fall zu verhindern gilt. Neuen Angeboten sollte der Markteintritt erleichtert werden, da nur noch eine statt wie bisher mehrere Schnittstellen bedient werden müssen.

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:
Art. 4 Abs. 3 MODIG ist zu unbestimmt formuliert und kann für die im erläuternden Bericht erwähnten möglichen weiteren Bestandteile nicht als Delegationsnorm genügen (z.B. für die Verkehrsdatenplattform Strasse, die den Austausch von Verkehrsdaten zum gesamten Individualverkehr sicherstellen soll; Ziff. 4.1.10.3).

In den Unterlagen wird die Dienststellendokumentation (DiDok) nicht erwähnt. Wir gehen davon aus, dass diese Daten ebenfalls in die neue Datenbank integriert würden.

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:
Die veranschlagten Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der MODI sind sehr hoch. Zudem besteht erfahrungsgemäss das Risiko, dass die Kosten deutlich höher als erwartet ausfallen. Das führt langfristig auch zu hohen Nutzerbeiträgen. Wir bezweifeln, dass die Nutzer dazu bereit sind, die hohen Beiträge zu entrichten. Das führt dazu, dass sich die Entwicklung von alternativen Plattformen lohnt. Zudem könnten einzelne Akteure das Angebot auch gar nicht nutzen. Diese Risiken gilt es zu berücksichtigen.

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:
Mobilitätsdaten umfassen gemäss Art. 2 lit. a Ziff. 4 auch Personendaten. Ob diese auch zu den Kerndaten im Sinne von Art. 6 Abs. 1 gehören wird nicht klar.

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:
Ja, soweit es sich bei den Kerndaten, d.h. der Geo-, Betriebs- und Vertriebsdaten, nur um Sachdaten handelt. Die Festlegung muss gemäss Entwurf mindestens durch den Bundesrat 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:

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:
Die Regelung von Art. 6 Abs. 4 ist unverständlich. Es ist zu verhindern, dass Daten als Entgelt geliefert werden.

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:

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:
Es ist nicht klar, wer diese Beiträge zu tragen hat und woher die 40 % kommen.

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:
Die Anpassung dieses Referenzsystems muss jedoch innert nützlicher Frist möglich sein, so dass auf Hinweis des Verkehrsnetzeigentümers möglichst rasch und unkompliziert auf Neuerungen oder Korrekturen reagiert werden kann.

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:
Wichtig ist die Vollständigkeit der Verkehrsnetzdaten unabhängig von den Eigentumsverhältnissen.

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:
Es fehlen die zwingend nötigen Vorgaben des Datenschutzes an die Erfassung, Berichtigung, Weitergabe und Löschung der Daten.

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:

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:
Eine Revision der Bundesverfassung ist bereits beim vorgelegten Entwurf nötig (vgl. dazu oben Frage 1).

Einlieferungspflicht für öffentlich konzessionierte bzw. subventionierte Mobilitätsanbieter?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Einlieferungspflicht für private Unternehmen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

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:
Für die aufgeführten Grundsätze wie Unabhängigkeit, Verlässlichkeit oder Nichtdiskriminierung ist die Schaffung einer Bundesanstalt nicht notwendig. Diese Ziele lassen sich ohne Weiteres innerhalb der Bundesverwaltung erreichen, allenfalls in einem neuen Amt innerhalb des UVEK. Neutralität und Stabilität des Systems können auch innerhalb der Bundesverwaltung gewährleistet werden. Mit einer Integration in die Bundesverwaltung werden die erwarteten Kosten deutlich tiefer sein, unter anderem weil der ganze „Overhead“ wie Verwaltungsrat wegfällt.

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:
Als Alternativen zur MDA sind offenbar nur die Gründung einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft, die Angliederung an die bestehende Anstalt „Schweizerische Trassenvergabestelle“ (TVS) und die Integration in die „Digitale Verwaltung Schweiz“ (DVS) geprüft worden. Dass diese beiden Formen noch unpassender

als die MDA sein dürften, stellen wir nicht Abrede. Das heisst aber nicht, dass eine öffentlich-rechtliche Anstalt die passendste Form ist. Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.9.2) fehlt eine Begründung für das Erfordernis, eine selbständige Anstalt zu gründen. Es wird lediglich behauptet, für den Betrieb sei eine eigenständige Organisationseinheit zweckmässig, wobei eine Anstalt die zweckmässigste Form darstelle. Weshalb eine eigenständige Organisationseinheit zweckmässig sein soll und weshalb die Anstalt die zweckmässigste Form darstellen soll, wird nicht erklärt.

Es gibt aus unserer Sicht keinen Grund, eine neue Anstalt zu schaffen. Eine MDA könnte und sollte in die Bundesverwaltung integriert werden, wo sie auch kontrolliert werden kann (vgl. oben Frage 15.a).

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 lit. a - e des Gesetzes für zweckmässig? Sehen Sie andere, weitere Aufgaben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Es bestehen erhebliche Vorbehalte in Bezug auf die Weitergabe von Daten ins Ausland. Es müsste sichergestellt werden, dass allfällige Personendaten auch im Ausland mit einem angemessenen Datenschutzniveau bearbeitet werden. Zudem müsste eine wirksame Kontrollinstanz im Ausland eingerichtet werden, damit die Daten nicht missbräuchlich verwendet werden können. Die Gefahr eines Missbrauchs ist gross.

b. Standardisierung im Bereich Mobilitätsdaten (vgl. Art. 13 Abs. 2 lit. 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:
Zudem muss sichergestellt werden, dass keine widerrechtliche Bearbeitung von Daten stattfindet.

c. Austausch Mobilitätsdaten (vgl. Art. 13 Abs. 2 lit. 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:
Ja, allerdings erst, wenn ein Mangel an Expertise erkannt ist. Auf keinen Fall sollen diese Leistungen „auf Vorrat“ aufgebaut werden. Falls im berechneten Personalbedarf 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:
Im erläuternden Bericht zu Art. 17 ist auf den Datenschutz Bezug zu nehmen (S. 39).

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:
Es bestehen grundsätzliche datenschutzrechtliche Bedenken zur Vorlage (siehe Frage 1). Die möglichen Datenerhebungen würden die Personendaten einer Vielzahl von Personen verletzen. Es wird abgelehnt, dass der Bundesrat die Kompetenz erhalten soll, die Einzelheiten zur Bearbeitung der Daten zu regeln.

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:
Personendaten sollen gar nicht erhoben werden. Werden diese dennoch erfasst, muss der Bund in der Verantwortung sein.

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:
Der Eigentümer eines Verkehrsnetzteiles muss immer über seine Daten verfügen und Anpassungen vornehmen können. Dies ist bei einer Abgabe der Daten an eine andere Instanz nicht mehr gewährleistet. Art. 8 Abs. 5 lit. a sieht vor, dass der Bundesrat die Datenhoheit regelt. Diese Frage stellt sich für uns nicht. Die Datenhoheit muss beim Eigentümer der gebauten Infrastruktur bleiben.

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:
Es wird auf die Antwort auf die Frage 14c verwiesen.

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:
Siehe die grundsätzlichen Vorbehalte in der Antwort zur Frage 1.