

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

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 2. Mai 2022 sgv-ml/ap

Vernehmlassungsantwort: Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen sowie das Bestreben, Mobilitätsangebote effizienter zu gestalten, um dem Endkunden die erleichterte Buchung einer Reise von A nach B unabhängig vom Verkehrsträger zu ermöglichen. **Die Vorlage zur Mobilitätsdateninfrastruktur erachtet der sgv allerdings nicht als zweckdienlich und lehnt sie daher ab. Begründet wird dies wie folgt:**

Der Nutzen und die Zweckdienlichkeit der MODI sind nicht ausreichend ausgewiesen, weder für die Datenlieferanten noch für den Endkunden.

Für private Mobilitätsanbieter ist es nicht zweckdienlich, auf Basis der MODI Angebote zu entwickeln, welche den Kunden direkt zur Konkurrenz führen. Deshalb besteht seitens Anbieter kein ausgeprägtes Interesse, sich mit Datenlieferungen an der MODI zu beteiligen. Des Weiteren haben private Anbieter bereits heute Zugang zu Kundendaten, weshalb für sie durch den Zugriff auf ein erweitertes Netzwerk kein nennenswerter Mehrwert entstände. Auch für den Endkunden, an den sich die MODI laut Vorlage richten soll, besteht kaum ein direkter Nutzen durch die neue Plattform, da die Vorlage keine Entwicklung von Diensten wie z. B. Apps auf Basis der gesammelten Daten vorsieht. Ohne den Verkauf von Mobilitätsangeboten bietet die neue Infrastruktur daher kaum einen Mehrwert, wohingegen der Aufwand für die Sammlung und Vernetzung der Daten sowie für die Verwaltung der MODI verhältnismässig gross ist. Ausserdem besteht die Gefahr, dass der Prozess der Datensammlung und -vernetzung so lange dauert, dass bis zur Fertigstellung von auf diesen Daten basierenden Dienstleistungen bereits bessere Angebote bestehen. Darauf ist besonderes Augenmerk zu legen, da die Inkraftsetzung des MODIG erst ab 2025 vorgesehen ist und da die Entwicklung neuer Angebote heutzutage sehr schnell erfolgt. Zuletzt gilt es zu vermerken, dass mit der MODI lediglich gewisse Vernetzungen im Freizeitverkehr erreicht werden können, da der Arbeits- und Pendlerverkehr, welcher am Gesamtverkehr gemessen prozentual weit stärker ins Gewicht fällt, schlechter auf alternative Verkehrsmittel oder auf eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel umsteigen kann. Der tatsächliche Effekt der Vorlage ist folglich eher gering einzuschätzen.

Trotz grossem Aufwand für Datenbeschaffung, -pflege und -vernetzung ermöglicht die Vorlage keinen Aufbau eines lückenlosen Datennetzes.

Durch die Freiwilligkeit der Datenabgabe wird es kaum möglich sein, eine Mehrheit, geschweige denn sämtliche Mobilitätsanbieter zur Einspeisung ihrer Daten in die MODI zu aktivieren. Dadurch wird bestenfalls ein lückenhaftes Datennetz entstehen, welches es weder vermag, die Komplexität der Mobilitätsnetze und deren Auslastung aufzuzeigen, noch eine Lenkung des Mobilitätsverhaltens und damit eine bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur herbeizuführen. Ausserdem werden in der Vorlage nicht sämtliche Verkehrsträger einbezogen: So wird zum Beispiel der Luftfahrtbereich überhaupt nicht angesprochen. Auch die Verknüpfung mit grenzübergreifenden und internationalen Mobilitätsangeboten fehlt. Dies wäre allerdings besonders wichtig, da viele Menschen in der Schweiz international reisen. Um das gesamte Potenzial einer besseren Vernetzung ausschöpfen zu können, müssten daher sowohl sämtliche Verkehrsträger einbezogen als auch die internationale Dimension der Schweizer Mobilität berücksichtigt werden.

Mit der Einsetzung der MDA und der Erbringung von Dienstleistungen auf Basis der gesammelten Daten reisst der Staat Aufgaben an sich, welche durch den Markt erfüllt werden sollen und auch bereits erfüllt werden.

Einerseits existieren bereits Plattformen zur Verknüpfung von Mobilitätsdaten, sowohl auf privater wie auch auf staatlicher Seite. Es besteht demnach kein ausgesprochener Handlungsbedarf auf staatlicher Seite, diese Daten zu sammeln. Andererseits soll die Entwicklung und Erbringung von Leistungen auf Basis dieser aggregierten und verknüpften Daten privaten Unternehmungen vorbehalten sein und nicht durch staatliche Stellen übernommen werden.

Durch die MDA angebotene Dienstleistungen bergen die Gefahr der Konkurrenzierung privater Anbieter.

Gemäss Art. 14 des MODIG besteht die Absicht, der MDA mit der Zeit weitere Aufgaben zuzusprechen. Mit zunehmendem Wachstum der staatlichen Anstalt besteht die Gefahr, dass diese Angebote weiterentwickeln, welche in Konkurrenz zu privaten Anbietern stehen. Der erläuternde Bericht legt zwar dar, dass solche von der MDA erbrachten Dienstleistungen die Privatwirtschaft nicht konkurrenzieren sollen, doch dies ist im MODIG nur ungenügend festgehalten. Gemäss Art. 15, Abs. 2 kann die MDA «insbesondere Beratungen und Expertisen durchführen, sofern diese Leistungen keine Konkurrenzierung von privatwirtschaftlichen Unternehmen darstellen». Die Bedingung der Nicht-Konkurrenzierung bezieht sich dabei lediglich auf Beratungs- und Expertiseleistungen, nicht jedoch auf alle anderen Angebote. Dies ist zwingend in Art. 15, Abs. 1 zu definieren.

Die Finanzierung der MODI als staatliche Plattform ist unzureichend geregelt.

Zum einen scheinen die veranschlagten Kosten für die Umsetzung der Vorlage sehr hoch, besonders da deren Zusammensetzung schwer nachvollziehbar ist. Zum anderen ist die Finanzierung der MODI nach Ablauf der zehnjährigen Anfangsphase nicht definiert. Es soll zwar eine Finanzierung durch Nutzergebühren erfolgen, doch scheint die Einführung solcher Beiträge angesichts der Tatsache, dass die MODI keinen Verkauf beinhalten soll, äusserst fragwürdig. Des Weiteren bestünde gemäss dem erläuternden Bericht bei der Einsetzung einer privaten Aktiengesellschaft (AG) anstelle der MDA ein Zielkonflikt, da eine AG zwingend gewinnorientiert handeln muss. Da jedoch die MODI nach zehn Jahren ebenfalls über Nutzergebühren finanziert werden soll, besteht ab diesem Zeitpunkt auch bei der Einsetzung einer staatlichen MDA eine gewisse Gewinnorientierung. Dieses Argument gegen die Einsetzung einer AG ist daher nicht schlüssig, weshalb der sgv für die privatwirtschaftliche Organisation plädiert.

Durch das Open Data Prinzip der MODI werden private Daten öffentlich gemacht und dadurch die Ersteller dieser Daten enteignet.

Da Datenlieferanten, welche sich an der MODI beteiligen wollen, dazu verpflichtet werden, einen bestimmten vordefinierten Datensatz zu liefern, welcher anschliessend nach dem Open Data Prinzip öffentlich zur Verfügung gestellt wird, werden faktisch die Eigentumsrechte der privaten Datenlieferanten verletzt. Eine solche Enteignung ist nicht nur rechtswidrig, sie bremst auch die Digitalisierung.

Die Vorlage führt allgemein zu mehr Bürokratisierung und Regulierung.

Der sgv spricht sich seit jeher gegen eine übermässige Bürokratisierung und für den Abbau von unnötigen Regulierungskosten aus. Dadurch werden seitens der Unternehmen Ressourcen frei, welche als Wachstumstreiber in die Innovation investiert werden können. Dadurch kann auch die Vernetzung der Mobilitätsangebote vorangetrieben werden. Die durch die MODI angestrebte zusätzliche Regulierung bremst diese Entwicklungen, was im Konflikt mit den Zielen der Vorlage steht.

Die Vorlage bevorteilt den öffentlichen Verkehr mit Fokus auf die Interessen der SBB zu Lasten der anderen Verkehrsträger und schafft somit die Grundlage für Mobility Pricing.

Da laut Vorlage der öffentliche Verkehr (öV) das Rückgrat der multimodalen Mobilität darstellt, wird dieser auch entsprechend gefördert und durch die vorgeschlagenen Massnahmen bevorteilt. Der sgv hingegen unterstützt die freie Wahl des Verkehrsmittels. Dies bedeutet, dass gemäss dem Prinzip der Mobilitätsneutralität sämtliche Verkehrsmittel gleich zu gewichten sind. Eine Sonderstellung des öV, wie sie in der Vorlage vorgesehen ist, lehnt der sgv strikte ab. Auch wird die MODI als Rechtfertigung verwendet, um Strassenausbauprojekte auszusetzen: Gemäss Vorlage ist mit einer stärkeren Auslastung des öV zu rechnen, wodurch der Ausbau der Strasseninfrastruktur weniger dringlich wird (siehe erläuternder Bericht, S. 43). Derartige Entwicklungen gilt es im Sinne der Ko-Modalität zu vermeiden, da die Strasse besonders für den gewerblichen Verkehr, allerdings auch für den Individualverkehr von grösster Wichtigkeit ist. Besonders hervorzuheben gilt es, dass mit der MODI die Grundlage für Mobility Pricing geschaffen wird, da das Mobilitätsverhalten besser aufgezeigt und antizipiert werden kann. Der sgv äussert sich seit jeher ablehnend zu Mobility Pricing Vorhaben, da diese nicht nur KMU benachteiligen, sondern auch jene Personen, welche bei den Arbeitszeiten keinen oder nur geringen Spielraum haben.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der sgv zu den weiteren Fragen im beigefügten Fragebogen Stellung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage

- erwähnt