



25.049

Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz

Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale



RÖSTI ALBERT

Rösti Albert, Bundesrat: Der Bundesrat will den Gebrauch und den Austausch von Mobilitätsdaten verbessern, damit Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote effizienter geplant, betrieben und genutzt werden. Die Zielsetzung ist, dass die Verkehrsinfrastruktur effizienter wird und wir am Schluss dank mehr Effizienz die Infrastrukturkosten mehr reduzieren können, als die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) kostet.

Sie sind bereits im Frühjahr auf die Vorlage eingetreten. Sie haben es gehört, der Ständerat hat am 3. Juni auf Antrag seiner Kommission, mit 25 zu 20 Stimmen knapp entschieden, nicht auf die Vorlage einzutreten. Er begründete dies wie folgt: Der Aufbau der Dateninfrastruktur soll den Marktakteuren überlassen werden, welche von einer solchen Investition auch finanziell profitieren. Insgesamt überzeuge die MODI nicht genug, um BIF und NAF mit zusätzlichen Ausgaben zu belasten. Damit besteht eine Differenz zur Frage des Eintretens. Wir diskutieren hier nur über das Eintreten, Sie müssen nur darüber beschliessen.

Damit unser Mobilitätssystem souverän bleibt, braucht es eine Basis für einen effizienten Austausch von Mobilitätsdaten. Dateninfrastrukturen werden in Zukunft wichtiger werden und systemrelevant sein, so systemrelevant wie die Hardware: Strassen, Schienen oder die Energieinfrastruktur. Sie sind auch Voraussetzung für KI-Anwendungen. Die MODI wird damit ein wichtiger Baustein der digitalen Souveränität – es wurde gesagt, dass diese verschiedentlich gefordert werde. Mit der Vorlage gäbe es die Möglichkeit, das auszutesten. Wir möchten Aufbau und Betrieb durch eine neutrale staatliche Stelle. Diese soll die Akteure und ihre Daten vernetzen, einen einheitlichen, vertrauenswürdigen und nichtdiskriminierenden Datenaustausch ermöglichen und Standards für transparente Open-Source-Lösungen festlegen. Damit soll verhindert werden, dass jeder Akteur selbst aufwendige Schnittstellen und Lösungen erarbeiten muss.

Mit der MODI können Abhängigkeiten von einzelnen Anbietern reduziert sowie Cybersicherheit und Redundanz in Mobilitätssystemen gefördert werden. Die Vorlage ist ausserdem, genauso wie die Vertrauensinfrastruktur der E-ID, ein Schritt zur Erfüllung der Motion Juillard 26.3628 zu einer souveränen digitalen Infrastruktur in der Schweiz, die vom Erstrat angenommen wurde und für die Ihre vorberatende Kommission Annahme beantragt. Sie werden diese Motion nachher beraten. Es bringt nichts, wenn Sie diese annehmen und hier nicht eintreten; da die Vorlagen zusammenpassen. Ich muss Ihnen auch sagen, dass wir diese Datenbank nicht einfach aufs – ich sage es auf Berndeutsch – "Gratwohl" geplant haben. Wir hatten, ich wiederhole mich aus der letzten Debatte, mit zwei runden Tischen mit allen Spezialisten und allen Parteien diese Notwendigkeit beraten, und es wurde unisono von den Bahnunternehmungen, von der Polizei und von der Sanität das Anliegen geäussert, dass wir dieses Projekt erarbeiten sollten.

Einige grosse Marktakteure möchten den Austausch der Mobilitätsdaten dominieren, kommen aber damit nicht wirklich voran, weil Marktteilnehmer ihre Daten nur teilen, wenn sie sicher sind, dass sie nicht diskriminiert werden und dass die Lösung verlässlich zur Verfügung steht. Eine Marktlösung kann dieses Vertrauen im Gegensatz zu einer Staatslösung nicht gewährleisten. Einzellösungen sind nicht auf ein effizientes Gesamtsystem und auf die Mehrfachnutzung von Daten ausgelegt. Es versteht sich von selbst, dass Standardisierung, Vernetzung und "Enabling" im Vordergrund stehen. Das Vorhaben ist wettbewerbsneutral, bei Bedarf werden Systembestandteile und Lösungen von den Akteuren nicht selbst entwickelt, sondern am Markt beschafft und allen offen zur Verfügung gestellt.

Die Kosten der Modi sind abhängig vom Umfang der Prioritäten. Wir können auch bei einem zweiten Eintreten und nachdem der Ständerat dann hoffentlich eingetreten ist über diese Frage diskutieren. Wir können natürlich den Umfang anfänglich auch reduzieren und sagen, wir beginnen mit einem konkreten Beispiel. Wir hatten ja sieben konkrete Anwendungsbeispiele, die mit diesen geschätzten Kosten von anfänglich 18 Millionen Franken pro Jahr ermöglicht worden wären. Vielleicht müssen wir hier noch etwas bescheidener anfangen, aber dazu bitte ich Sie, nochmals auf die Vorlage einzutreten.





Wie bei den physischen Infrastrukturen soll die Finanzierung der digitalen Infrastruktur über beide Verkehrsfonds BIF und NAF vorangetrieben werden. Ich sage Ihnen nochmals: Wir sprechen hier über 0,1 bis 0,2 Prozent der gesamten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Lassen Sie uns das doch versuchen. Denn wenn wir mit diesen 0,1 Prozent schon nur 1 Prozent der Kosten für Hardware einsparen können, haben wir eine Verzehnfachung der Wirkung. Ich gebe zu – Herr Schnyder wartet schon -: Das muss zuerst bewiesen werden. Aber lassen Sie uns das doch angehen. Sie können ja dann über die Details auch noch diskutieren. Weisen Sie es aber nicht schon von Anfang an zurück.

Wie gesagt: Wir haben mit vielen betroffenen Stellen gesprochen. Das Bedürfnis wird klar bejaht, und deshalb möchten wir gerne diesen Versuch starten. Es ist einen Versuch wert. Nochmals, damit die Zahlen bekannt sind: Wir möchten mit 18 Millionen Franken beginnen. Jetzt ist im Budget eine Steigerung auf 38 Millionen Franken vorgesehen. Darüber lasse ich gerne noch diskutieren, aber vergleichen Sie das mit den Investitionen, die mit der Vorlage Verkehr '45 auf uns zukommen. Bei der gesamten Vorlage Verkehr '45 – Nationalstrasse, Bahn, Agglomerationsprojekte – sprechen wir über 56 Milliarden Franken. 56 Milliarden Franken gegenüber den 18 Millionen Franken hier: Ich glaube, da kann man nicht sagen, wir übertreiben. Wir müssten hier vielmehr versuchen, dann vielleicht – hoffentlich, ich kann Ihnen das heute nicht belegen – über ein paar hundert Millionen Franken an Einsparungen zu verfügen, indem wir den Datenaustausch und damit die Effizienz des Verkehrssystems steigern.

In diesem Sinne bittet Sie der Bundesrat, noch einmal auf die Vorlage einzutreten. Wir werden dann schauen, ob wir im Ständerat mit gewissen Überarbeitungen durchkommen. Die Vorlage kommt dann für die Klärung der Detailfragen zurück zu Ihnen.