



25.049

Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Bundesgesetz

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



SCHAFFNER BARBARA

Zürich

Grünliberale Fraktion (GL)

Schaffner Barbara (GL, ZH), für die Kommission: Ich werde Ihnen noch kurz die Stellungnahme der KVF-N bekannt geben; es wird Sie nicht überraschen, dass Sie vieles bereits gehört haben. Das Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) wurde in der Kommission seit Juni 2025 in insgesamt vier Sitzungen intensiv bearbeitet; dazu haben wir zahlreiche Interessengruppen angehört.

Am 11. März dieses Jahres folgte der Nationalrat seiner vorberatenden Kommission in fast allen Anträgen. Gegenüber dem Entwurf des Bundesrates änderte er drei Punkte: Er legte Wert auf die Definition des Begriffes "effiziente Mobilität", ergänzte die Rolle des Kompetenzzentrums Mobilitätsdaten (Komoda) um die Aufgabe der Vernetzung aller Akteure und wollte die zukünftigen Gebühren von der Beteiligung der Nutzenden abhängig machen. Damit adressierte er bereits die Themen, die im Ständerat ebenfalls diskutiert wurden, dort aber am 3. Juni 2026 zu einem Nichteintreten auf die Vorlage geführt haben.

An ihrer letzten Sitzung vom 29. Juni 2026 hat die KVF-N ihren Entscheid mit 16 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung bekräftigt und hält weiterhin am Eintreten fest.

Wenn wir über das MODIG diskutieren, müssen wir uns fragen: Wollen wir die Mobilität der Zukunft selbst gestalten, oder wollen wir nur Zuschauer sein, während ausländische Tech-Giganten die Datenhoheit übernehmen? Die KVF-N hat sich für Ersteres entschieden und hält aus folgenden Gründen am Eintreten fest:

Kollege Silberschmidt hat bereits auf die Motion Z'graggen 26.3221 hingewiesen; der Bundesrat und Kollegin Marti haben die Motion Juillard 24.3209 erwähnt, über die wir heute ebenfalls beschliessen werden. Es bestehen also Forderungen dieses Parlamentes nach mehr digitaler Souveränität. Wenn wir dies nun ausgerechnet bei den Mobilitätsdaten, einem konkreten Projekt, ablehnen, handeln wir inkonsistent. Die Privatwirtschaft, von der der Ständerat Investitionen in eine Mobilitätsdateninfrastruktur erwartet, dürfte nämlich nicht aus Schweizer Unternehmen bestehen, sondern aus den grossen US-amerikanischen Plattformen.

Zudem möchte ich festhalten, dass der Bundesrat mit dem MODIG keine unnötige Bürokratie und vor allem keine Datenkrake oder eigene Datentöpfe schafft, sondern eine neutrale "Steckerleiste". Die Daten bleiben im Besitz der Akteure, doch das MODIG stellt sicher, dass Daten über verschiedene Verkehrsträger und -akteure hinweg fliessen, ohne dass einzelne Marktakteure ein übermässiges Gewicht haben.

Die Mobilitätsdateninfrastruktur ist also weder ein blosses Nice-to-have noch lediglich eine Grundlage für vernetzte Mobilität; vielmehr geht es um einen konkreten Nutzen für die Bevölkerung. Der Bundesrat sprach von sieben Anwendungsfällen. Dabei geht es unter anderem um Blaulichtorganisationen, die in Echtzeit wissen, welche Strassen aufgrund einer Baustelle für eine Ambulanz unpassierbar sind, sowie um eine effizientere Auslastung des Schienengüterverkehrs. Wenn wir unsere physischen Netze, also Strassen und Schienen, intelligent steuern und nutzen sowie Investitionen präzise planen möchten, benötigen wir digitale Zwillinge, da jede Planung ohne verlässliche Daten ein Blindflug bleibt.

Trotz all diesen guten Argumenten für das MODIG hat die Mehrheit des Ständerates Bedenken geäussert, die es ernst zu nehmen gilt; diese sind jedoch nicht so schwerwiegend, dass sie zum Abbruch des Projektes führen dürfen. Denn wer die Bedeutung von Daten für die heutige Bahnfahrt, die moderne Logistik oder schlicht jede Form von Mobilität kennt, weiss, dass Daten heute ebenso essenziell sind wie Schienen und Asphalt.

Die KVF-N sowie der Bundesrat anerkennen, dass die Freiwilligkeit ein wunder Punkt ist. Der Bundesrat gab an, darauf zu setzen, dass der Nutzen so gross sei, dass sich alle freiwillig beteiligen würden; in seiner Vernehmlassungsvorlage sieht er jedoch eine verpflichtende Teilnahme der Marktakteure vor.

Diese wurde aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung nicht weiterverfolgt. Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist aber gerne bereit, dies nochmals anzuschauen und den Bedenken aus dem Ständerat entgegenzukommen.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2026 • Achte Sitzung • 23.09.26 • 08h00 • 25.049
Conseil national • Session d'automne 2026 • Huitième séance • 23.09.26 • 08h00 • 25.049

PROVISORISCHE FASSUNG – VERSION PROVISOIRE



Auch der Punkt der Kosten wurde nun mehrfach angesprochen. Wir sprechen hier von Investitionen im Umfang der Kosten einer einzelnen Weiche oder von 3 Promille des gesamten Infrastrukturvolumens. Das sollte uns eine effizientere Nutzung der teuren Infrastruktur Wert sein. Aber auch hier ist Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nicht stur und bereit, über die Höhe des Verpflichtungskredits und einen allfälligen rascheren Übergang zur Nutzerfinanzierung zu diskutieren.

Diese Debatte über eine Verbesserung der Vorlage können wir aber nur führen, wenn Sie heute den Eintretensentscheid nochmals bestätigen und dann auch der Ständerat eintreten wird. Mit einer Ablehnung des Eintretens wäre das Projekt endgültig vom Tisch. Damit würden jahrelange, intensive Vorarbeiten, zahlreiche Anhörungen und die strategischen Weichenstellungen für die digitale Vernetzung der Mobilität in der Schweiz hinfällig. Selbst wenn der Ständerat die Vorlage nicht selbst bearbeiten, sondern zur Überarbeitung an den Bundesrat zurückweisen möchte, ist das Eintreten die Voraussetzung dafür. Wer also das Gesetz verbessern will, muss eintreten. Wer nicht eintritt, entscheidet sich bewusst für weniger Souveränität, weniger Vernetzung, weniger Effizienz und die Abhängigkeit von privaten Tech-Giganten.

