



25.049

**Mobilitätsdateninfrastruktur
(MODIG).
Bundesgesetz**

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

Différences – Divergences

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.03.26 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.26 (FORTSETZUNG - SUITE)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.06.26 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.26 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

Antrag der Mehrheit

Festhalten

(= Eintreten)

Antrag der Minderheit

(Schnyder Markus, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Tuena)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

(= Nichteintreten)

Proposition de la majorité

Maintenir

(= Entrer en matière)

Proposition de la minorité

(Schnyder Markus, Giezendanner, Hurter Thomas, Imark, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Tuena)

Adhérer à la décision du Conseil des États

(= Ne pas entrer en matière)

Le président (Page Pierre-André, président): Lors de la session d'été 2026 le Conseil des États a décidé de ne pas entrer en matière sur les projets 1 et 2. Nous en sommes donc au stade des divergences et nous devons à nouveau nous prononcer sur l'entrée en matière. Nous mènerons un débat commun sur les deux projets.

Schnyder Markus (V, GL): Wir sprechen wieder einmal über das Gesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Wir haben bereits mehrfach über dieses Thema diskutiert. Heute darf ich zu meinen Minderheitsanträgen auf Nichteintreten auf den Bundesbeschluss 1 sowie auf Nichteintreten auf den Bundesbeschluss 2 sprechen. Zudem spreche ich für die Fraktion. Ich hätte also fast unbegrenzt Zeit zur Verfügung, ich werde diese allerdings nicht beanspruchen. Ich könnte auch einfach nochmals das erste Votum vorlesen, das mache ich allerdings nicht. Dennoch möchte ich darauf hinweisen, dass der Ständerat bzw. die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen sich in Hinblick auf dieses Geschäft mit 8 zu 3 Stimmen für Nichteintreten entschieden hat. Der Ständerat selbst hat beim Bundesbeschluss 1 mit 25 zu 20 Stimmen und beim Bundesbeschluss 2 sogar mit 27 zu 17 Stimmen für Nichteintreten gestimmt.

Die Fehler dieser Vorlage sind offensichtlich, bei diesem Punkt werde ich mich wiederholen. Das Gesetz hat nämlich einen grundsätzlichen Konstruktionsfehler, der sich in der Detailberatung nicht aufheben lässt: Die Datenlieferung basiert auf einer gewissen Freiwilligkeit. Das heisst, nur diejenigen müssen Daten liefern, die



das wollen, ausgenommen sind Transportunternehmen, die konzessioniert oder subventioniert sind. Wenn Sie nun aber nur die Daten bekommen, die diese Unternehmen liefern wollen, dann werden Sie von Anfang an ein unvollständiges Bild der Daten haben. Wenn Sie ein unvollständiges Bild haben, dann wird das dazu führen, dass Sie keine schlaun Massnahmen daraus ableiten können. Entweder werden in der Folge Fehlinvestitionen geplant, wenn nämlich aufgrund des falschen Bildes eine falsche Einschätzung oder Beurteilung vorgenommen wird, oder es entstehen Doppelspurigkeiten, wenn zum Beispiel konzessionierte Unternehmen ihre Daten offenlegen und dann irgendein privater Anbieter der Meinung ist, das könnte eine interessante Strecke sein. Das kann zu Doppelspurigkeiten führen und dazu, dass die konzessionierten Unternehmen weniger Geld verdienen.

Das zweite Problem ist das unterschiedliche Verständnis dieser Vorlage. Bereits in der Kommission hat sich gezeigt, dass es unterschiedliche Meinungen dazu gibt, was das Gesetz genau bewirken soll. Die links-grüne Ratshälfte hat bereits in der Kommissionsdebatte immer wieder versucht, aus diesem Gesetz irgendein Lenkungs-gesetz zu machen oder zumindest den Modalsplit zugunsten des ÖV zu ändern. Das ist aber nicht die Idee dieser Vorlage. Es geht wirklich nur darum, Daten zu sammeln. Diese Daten sind dann aber bereits das dritte Problem. Es hat sich auch in der Kommissionsdebatte gezeigt, dass der Datenschutz sehr anspruchsvoll ist. Wie das in der Praxis gehandhabt werden soll, wenn jede Person, die transportiert wird, ihr Einverständnis geben muss, dass ihre Daten weitergeleitet werden können, wurde nicht abschliessend geklärt.

Das vierte Problem – wahrscheinlich das Hauptproblem – sind die Kosten. Wir sprechen hier von 86 Millionen Franken für vier Jahre. Sie wissen, dass wir in diesem Rat ein Entlastungspaket beschlossen haben, und zeitgleich wollen wir 86 Millionen Franken für einen bekanntermassen sehr kleinen Nutzen ausgeben. Ich bin ehrlicherweise überrascht, dass die EFK ihre Meinung dazu nicht kundgetan hat, mittlerweile ist das ja Standard. Nun kann man sagen, dass die Finanzierung mit Geldern aus dem NAF und dem BIF passieren würde. Sie wissen aber ebenfalls, dass wir das Projekt Verkehr '45 haben, und die Ansprüche an diese beiden Fonds fast unermesslich hoch sind – das Geld hingegen nicht entsprechend vorhanden ist.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass wir in der ersten Runde nicht eingetreten sind, dass wir aber einen Rückweisungsantrag gestellt haben mit der Aufforderung, die Vorlage müsse nutzerfinanziert sein. Das wollten Sie damals nicht, und nun ist diese Vorlage im Ständerat halt gescheitert.

Ich bitte Sie, ebenfalls für Nichteintreten zu stimmen. Das Fazit ist klar: Die Vorlage bringt sehr wenig bis nichts, kostet hingegen sehr viel. Der Ständerat hat das bemerkt; ich hoffe, Sie haben es auch bemerkt. Stimmen Sie den Anträgen der Minderheit zu.

Silberschmidt Andri (RL, ZH): Es geht bei diesem Gesetz um die digitale Infrastruktur in der Schweiz. Der Bund gibt jedes Jahr Milliarden von Schweizerfranken für den Bau der Infrastruktur aus, vor allem für Strasse und Schiene, aber der Bund hat heute noch keine Datenbank, in der Mobilitätsdaten gespeichert werden. Heute ist es vielmehr so, dass diese Daten entweder bei den Städten, bei den Kantonen, bei privaten Anbietern liegen – oder gar nicht vorhanden sind. Das führt dazu, dass man sich, wenn man neue Infrastrukturbauten plant, zuerst die Daten beschaffen muss. Das führt aber auch dazu, dass wir im täglichen Verkehr darauf angewiesen sind, dass die privaten Anbieter, die meistens nicht aus der Schweiz kommen, aktuelle Daten haben.

Es gibt viele Gründe, wieso es wichtig ist, dass der Bund eine Infrastruktur hat, in der die wichtigsten Mobilitätsdaten abgespeichert sind. Es geht, wie gesagt, um die Verkehrsplanung; es geht darum, zu wissen, wo wann welche Menschen auf unseren Strassen und Schienen unterwegs sind. Es geht aber auch um praktische Use Cases, wie beispielsweise um die Frage, wie die Ladeinfrastrukturen ausgelastet sind, wo der nächste Parkplatz zu finden ist usw. Mit Daten kann man jedenfalls sehr vieles machen.

Der Ständerat hat nun Bedenken angemeldet. Er hat gesagt, das Projekt sei zu teuer. Er sieht zudem den Nutzen kritisch, weshalb er nicht auf das Geschäft eingetreten ist.

Nun, ich denke, man muss diese Bedenken ernst nehmen. Aber anstatt einfach nicht einzutreten, kann man ja eintreten, die Kritik aufnehmen und das Gesetz anpassen. Wenn es einem zu teuer ist, kann man beispielsweise den Finanzrahmen kürzen. Wenn man der Meinung ist, der Nutzen müsse ausgewiesen werden, kann man verlangen, dass dieser Ausweis früher als heute im Gesetz festgeschrieben erfolgen soll, dass man den Nutzen früher belegen muss. Wenn man aber nicht auf die Vorlage eintritt, dann vertritt man praktisch die Meinung, heute laufe alles gut und es sei richtig, dass die Daten im ganzen Land oder auf der ganzen Welt verstreut liegen. Dabei muss sich der Bund – er ist zwar nicht im Blindflug – die Daten jeweils ad hoc beschaffen, wenn er sie braucht. Insofern ist das Nichteintreten schon zu hinterfragen.

Im Parlament sprechen wir ständig von der digitalen Souveränität, wir nehmen Motionen und Postulate an, mit denen die digitale Souveränität gestärkt werden soll. Der Ständerat hat einmal, glaube ich, mit 30 zu 7



Stimmen bei 1 Enthaltung die Motion Z'graggen, "Impulsprogramm zur Stärkung der digitalen Souveränität der Schweiz", angenommen. Alle waren dafür, die digitale Souveränität zu stärken. Und jetzt kommt eine Vorlage, die im Bereich der Mobilität eben die digitale Souveränität stärken würde – und plötzlich ist man für Nichteintreten. Das ist schon sehr inkonsistent. Gerade in diesem Bereich, in dem es um Verkehrsdaten geht – die Verkehrsplanung ist nun mal eine staatliche Aufgabe, wir haben ja die Schienen und die Strassen zum Glück nicht privatisiert –, sollte man, denke ich, dem Staat auch gewisse Kompetenzen im digitalen Raum zugestehen; das ist für mich selbstverständlich. Sonst sind wir nämlich einfach darauf angewiesen, dass uns die privaten Anbieter – meistens aus dem Ausland – die Daten liefern. Wir wissen nichts über die Datenqualität. Wir wissen auch nicht, wie genau die Daten erhoben werden. Wir müssen dann immer ad hoc schauen, dass die Daten miteinander auch Sinn ergeben. Das führt am Schluss wahrscheinlich zu noch mehr Kosten.

An dieser Stelle noch etwas zum Thema Kosten: Wir verbauen, ich habe es erwähnt, jedes Jahr Milliarden Franken für den Strassen- und den Schienenverkehr. Jetzt geht es um wenige Millionen pro Jahr für den Aufbau einer Dateninfrastruktur. Dieses Geld ist wirklich gut investiert. Der Verzicht auf eine solche Infrastruktur dürfte angesichts der Leerläufe und Ineffizienzen, die es heute bei der Datenbeschaffung gibt, langfristig wahrscheinlich viel teurer sein.

In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der FDP-Liberalen Fraktion, am Beschluss auf Eintreten festzuhalten, die Kritik aus dem Ständerat ernst zu nehmen und den Ständerat und die zuständige KVF einzuladen, die kritischen Punkte direkt in der Fahne zu behandeln, indem man beispielsweise den Kredit um 20 Prozent kürzt, eine frühere Nutzerfinanzierung festschreibt oder verlangt, dass der Nutzen früher ausgewiesen werden muss. All diese Punkte soll der Ständerat doch in der Detailberatung aufnehmen. Wir würden das begrüßen und auch unterstützen.

Marti Min Li (S, ZH): Der Ständerat hat in der Sommersession mit 25 zu 20 Stimmen beschlossen, nicht auf das Gesetz einzutreten. Der Entschluss wurde im Wesentlichen damit begründet, dass der Nutzen nicht offensichtlich sei und es deshalb nicht sinnvoll sei, die knappen Mittel von BIF und NAF dafür zu verwenden. Es wurde auch gesagt, die Investitionen könnten von Privaten geleistet werden. Es wurde ausserdem darauf hingewiesen, dass die Erfahrung des Bundes bei IT-Projekten nicht immer über jeden Zweifel erhaben sei, und man hat kritisiert, dass die Nutzenden zu wenig mitfinanzieren.

Das Nichteintreten hat einigermaßen erstaunt. Hier im Nationalrat gab eine deutliche Mehrheit. Die SP-Fraktion hat die Idee einer Mobilitätsdateninfrastruktur immer unterstützt, auch aus der Grundsatzüberlegung heraus, dass Infrastrukturen im 21. Jahrhundert nicht nur Beton oder Stahl bedeuten, sondern auch digital sein können. Ein Dateninfrastrukturprojekt ist daher für uns genauso ein Infrastrukturprojekt – ein Service public, wie er für Strasse oder Schiene geleistet wird. Die Dateninfrastruktur schafft die Voraussetzung für intelligente Nutzungen, für eine Steigerung der Effizienz und für mehr ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit. Dass Private nicht investieren, liegt ein wenig in der Natur der Sache, weil es darum geht, eine Infrastruktur für alle zu schaffen, und nicht in erster Linie darum, damit Geld zu verdienen. Indem der Bund die Infrastruktur bereitstellt, sorgt er für die nötige Rechtssicherheit, für Fairness und Vertrauen. Ein Nichteintreten wäre eine verpasste Chance.

Mein Vorredner hat auf die Motion Z'graggen hingewiesen, auf verschiedene Vorstösse zum Thema digitale Souveränität; man kann auch die Motion Juillard anfügen. Man möchte gern mehr digitale Souveränität, aber wenn man ein Projekt hat, das diese bringen würde, dann will man es plötzlich nicht. Die digitale Souveränität braucht etwas mehr als Postulatsberichte; ich glaube, man müsste auch Tatbeweise erbringen. Man muss bereit sein, in die eigene Infrastruktur zu investieren, und darf das Feld nicht nur den internationalen Playern überlassen.

Wir sind sicher auch bereit, auf allfällige Bedenken und Änderungswünsche einzugehen, die genannt wurden. Man kann über alles sprechen, aber dazu müsste man erst einmal eintreten. Eine Gesetzesberatung ist auch dazu da, dass man seine Bedenken als Änderungen einbringen kann. Es wäre schade, wenn dieses Projekt, das wirklich viel Potenzial hat, jetzt verunmöglicht würde.

Wir bitten Sie daher, am Eintreten auf die Vorlage festzuhalten.

Roth Pasquier Marie-France (M-E, FR): Ce projet nous revient, car nos collègues du Conseil des États ont rejeté l'entrée en matière le 3 juin dernier. Ils estiment en effet que la construction de l'infrastructure de données devrait être laissée aux acteurs du marché et ne voient pas d'un bon oeil que ce projet soit financé par le Fonds d'infrastructure ferroviaire et le Fonds en faveur des routes et du trafic d'agglomération. Pourtant, comme nous l'a rappelé en commission le conseiller fédéral, certains acteurs du marché ont manifesté leur intérêt à développer une infrastructure de données et à faciliter ainsi l'échange de ces dernières. Ces initiatives n'ont



pas abouti en raison d'un manque de confiance, car les acteurs du marché défendent leurs propres intérêts et proposent des solutions uniquement s'ils en tirent un bénéfice. Chaque acteur développe à ses frais des solutions non compatibles et non évolutives. Ces solutions individuelles ne sont pas conçues pour un système global efficace ni pour une utilisation multiple des données.

Or, cela a été dit au Conseil des États, les données sont une infrastructure. Dès lors, pour pouvoir mettre en place des offres multimodales dans le domaine des transports, il faut un organisme indépendant qui mette à disposition des données de haute qualité, neutres et surtout sans intérêts commerciaux, et qui mette en réseau les acteurs en garantissant l'échange des données, marquant ainsi une étape vers la souveraineté numérique dans le domaine de la mobilité. Comme aucun acteur du marché ne peut assumer ce rôle, c'est à la Confédération de prendre les mesures qui s'imposent. La position de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement souligne la nécessité, pour les cantons, de mettre en place une infrastructure de données sur la mobilité, car aujourd'hui elles sont fragmentées et peu exploitables.

La nouvelle loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité crée la base juridique nécessaire à cette intermodalité. Cette nouvelle infrastructure doit permettre d'accroître autant que possible le volume de données livrées et, dans la foulée, leur utilité. Cette infrastructure devrait contribuer à rendre le système de mobilité plus efficace en simplifiant l'échange de données. Le projet qui nous est présenté a certes des défauts, notamment le caractère volontaire de la fourniture des données, mais ces points pourront être corrigés ultérieurement, le conseiller fédéral l'a rappelé en commission. Mais pour le faire, nous devons d'abord entrer en matière.

Le groupe du Centre partage l'objectif principal de cette loi et, dans sa majorité, maintient son soutien et entrera en matière sur ce projet de loi ; il vous recommande d'en faire de même.

Töngi Michael (G, LU): Wir diskutieren, wir haben es gehört, nochmals über das MODIG, weil der Ständerat auf dieses Geschäft nicht eingetreten ist. Die Kommissionssprecherin im Ständerat führte in der Debatte aus, es sei nicht klar, ob der Staat hier überhaupt eine Rolle spielen müsse, ob er mithelfen müsse. Es wurde z. B. auch gesagt, der Staat müsse nicht mithelfen, im Internet freie Parkplätze abrufen zu können. Als Grüner kann ich diesen Vorbehalt sogar ein wenig verstehen, aber ich glaube, bei dieser Übung, die wir hier machen, geht es um grundsätzlichere Fragen als um einzelne Anwendungsbeispiele. Sie wurden definiert, um den Start des MODIG überhaupt zu ermöglichen, aber ich glaube, wir werden dem MODIG nicht gerecht, wenn wir bei diesen Beispielen bleiben und nicht das Ganze sehen.

Vielleicht hilft es auch ein wenig, wenn man sich überlegt, was passiert, wenn wir diese Dateninfrastruktur auf die Länge nicht schaffen: Daten bleiben silomässig an einzelnen Orten gesammelt, Private werden weiterhin Daten sammeln und sie dann austauschen, wenn es ihnen wirtschaftlich etwas bringt. Das ist auch nicht schlimm, das ist der Sinn, wenn das ein Privater macht. Aber diese Daten sind dann eben nicht für alle zugänglich, und der Zugang ist vor allem nicht diskriminierungsfrei. Es werden nebeneinander verschiedene Dateninfrastrukturen gebaut, die miteinander nicht funktionieren; sie bleiben Insellösungen. Digitale Angebote werden nicht auf dem Stand sein, auf dem sie sein könnten, und es wird vielleicht auch komplizierter sein, sie zusammenzuführen oder abzurufen.

Es wurde auch gesagt, künstliche Intelligenz könne diesen Prozess sowieso beschleunigen, und man solle jetzt noch etwas abwarten, bis das so sei. Aber auch künstliche Intelligenz braucht reale Daten, Sie wissen es, sonst beginnt sie zu halluzinieren und liefert falsche Resultate.

Wenn wir die vorhandenen Daten besser nutzen wollen, brauchen wir eine gemeinsame Dateninfrastruktur, in der diese Daten geteilt werden können. Die Schaffung dieser Infrastruktur muss Aufgabe der öffentlichen Hand sein. Für uns Grüne ist es völlig klar, dass das beim Staat passieren muss. In dem Sinne halten wir am Eintreten fest und bitten Sie, das ebenfalls zu machen, damit ein deutliches Resultat dem Ständerat zu verstehen gibt, dass auch er auf dieses Geschäft eintreten soll.

Ich sage noch etwas zur Kritik an diesem Geschäft, wie es vorliegt. Es gibt eine Vorgeschichte zu dieser Vorlage. Dieses MODIG wurde in einer anderen Form bereits 2018 einmal vorgeschlagen. Es war umfassender, es war, wenn ich mich richtig erinnere, nicht in allen Teilen freiwillig. Es hat also eine Vorgeschichte, weshalb man nun vorsieht, dass man diese Daten freiwillig zur Verfügung stellt. Es hat auch eine Vorgeschichte, weshalb wir jetzt einzelne Nutzungsbereiche für eine erste Phase definiert haben, damit dieses Geschäft mehrheitsfähig werden kann.

Jauslin Matthias Samuel (GL, AG): Es geht um das Geschäft zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI). Es geht eigentlich um eine einfache Frage, um eine einfache Aufgabe: Es geht darum, Beton und Stahl intelligent zu



verbinden. Und wenn wir Beton und Stahl intelligent verbinden möchten, dann braucht es die entsprechenden Daten. Es braucht aber auch die entsprechende Plattform. Und genau diese Plattform möchte man mit der MODI schaffen.

Nichteintreten auf dieses Geschäft ist einfach keine Lösung, vor allem keine zukunftssträchtige Lösung. Es ist schon speziell, dass der Ständerat hier, nachdem der Nationalrat, vor allem dessen Kommission, sehr gute Vorarbeit geleistet hat, inklusive Anhörungen, nicht auf dieses Geschäft eintreten möchte und diese Chance mit den Daten vergeben möchte. Das ist vor allem auch speziell, weil die Finanzierung ja aufgezeigt wurde: Man wird aus diesen zwei Fonds, BIF und NAF, einen entsprechenden Betrag zur Verfügung stellen, und somit ist es gegenfinanziert. Die Chance, in der Detailberatung Verbesserungen oder Veränderungen vornehmen zu können, sollte man packen.

Natürlich, es gibt einige schwierige Punkte in dieser Vorlage. Einer wurde angesprochen von der Minderheit: die Freiwilligkeit. Ja tatsächlich, das könnte eine Herausforderung sein. Aber wenn wir die Chance jetzt nicht packen und diese Plattform jetzt nicht lancieren, dann werden wir das auch später nicht mehr machen. Es wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, diese Chance zu nutzen und dem Bundesrat diesen Auftrag zu erteilen, den er übrigens auch selber unterstützt.

Der Nationalrat war Erstrat. Die Kommission hat einige Sitzungen abgehalten, hat die Vor- und Nachteile abgewogen und auch diese Minderheitsbedenken aufgenommen, hat die Vorlage bearbeitet und in einer guten Art und Weise verabschiedet. Jetzt ist es an uns, nachdem der Ständerat diese Chancen eben nicht packen wollte, obwohl er ständig von Digitalisierung spricht und er seinem Lippenbekenntnis auch hätte Taten folgen lassen sollen, mit einem klaren Abstimmungsergebnis nochmals auf dieses Geschäft einzutreten.

Ich bitte Sie im Sinne der GLP-Fraktion, im Sinne der Kommission und im Sinne auch des Bundesrates, auf das Geschäft einzutreten.

Schnyder Markus (V, GL): Kollege Jauslin: Kollege Töngi hat gesagt, dass in der Vorlage 2018 die Freiwilligkeit nicht enthalten gewesen sei und dass diese deshalb gescheitert sei. Sie haben jetzt gesagt, dass die Freiwilligkeit möglicherweise ein Problem sei. Müssen wir davon ausgehen, dass die Freiwilligkeit in der Detailberatung wieder gestrichen wird?

Jauslin Matthias Samuel (GL, AG): Besten Dank für diese Frage. Nein, ich gehe nicht davon aus, dass sie wieder herausfällt, aber sie wird sicher intensiv diskutiert. Wie der Herr Bundesrat in der Kommissionssitzung ausgeführt hat, wird er sehr genau darauf schauen, wie sich diese Plattform entwickelt. Ich vertraue darauf, wahrscheinlich im Gegensatz zu Ihnen, dass Ihr Bundesrat das wirklich monitort, die Eckpunkte vergleicht und, wenn es notwendig ist, Verbesserungen anbringen wird.

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 ein 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.

Schnyder Markus (V, GL): Sehr geehrter Herr Bundesrat, zuerst möchte ich die Bemerkung von Kollege Jauslin richtigstellen: Selbstverständlich vertraue ich Ihnen vollumfänglich. Könnten Sie aber zuhänden des Amtlichen Bulletins und für die Materialien nochmals festhalten, dass die Freiwilligkeit ein sehr zentrales Element der Vernehmlassungsantworten war und dass diese eigentlich sakrosankt ist?

Rösti Albert, Bundesrat: Das bestätige ich gerne, vorausgesetzt, dass mich weder die Kommission noch der Rat korrigieren. Vonseiten des Bundesrates wurde klar festgehalten, dass das Projekt eine Chance darstellt und freiwillig sein sowie bleiben soll.

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.

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.

Storni Bruno (S, TI), per la commissione: La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale propone di confermare la decisione del Consiglio nazionale di marzo e di entrare nel merito del progetto di legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità. Come già spiegato molto bene dalla collega Schaffner, la proposta di legge è stata esaminata a fondo dalla commissione e ha poi trovato l'approvazione del Consiglio nazionale con tre sole modifiche rispetto alla proposta del Consiglio federale.

Il Consiglio nazionale ha già affrontato quanto discusso dal Consiglio degli Stati, ad esempio la questione della partecipazione ai costi degli utenti tramite tariffe o la messa in rete di tutti gli attori. La decisione del Consiglio



degli Stati di non entrare in materia ci ha presi di sorpresa. La CTT-N ha comunque deciso lo scorso 29 giugno, con 16 voti favorevoli, 8 contrari e 1 astensione, di mantenere la propria posizione a sostegno dell'esame del progetto e vi chiede di confermare la precedente decisione e di conseguenza di invitare il Consiglio degli Stati a voler esaminare il progetto. Le riserve espresse dal Consiglio degli Stati non sono tali da giustificare l'abbandono del progetto.

I dati sui flussi, sui movimenti, sui tempi e sulla capacità dei sistemi di mobilità rappresentano la base per sviluppare applicazioni informatiche per accrescere l'efficienza, l'economicità e la sicurezza dei trasporti e della mobilità. Sono applicazioni informatiche che permetteranno di ottimizzare sia gli investimenti che l'operatività delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità.

Il Consiglio degli Stati ha definito "guscio vuoto" la natura volontaria della partecipazione. Ammettiamo che sia un limite del progetto, come è stato anche segnalato nelle risposte nella consultazione; ma la partecipazione obbligatoria non è stata ulteriormente perseguita.

I costi del progetto, l'abbiamo già sentito, vengono addebitati al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria e al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Come già detto dalla collega, stiamo parlando di investimenti microscopici. Sono inizialmente 18 milioni di franchi all'anno e vanno visti in rapporto al valore complessivo delle infrastrutture ferroviarie e stradali nell'ordine di diverse centinaia di miliardi di franchi che questo sistema contribuirà a gestire.

In questo senso la CTT-N è disposta a riesaminare la questione e a venire incontro alle riserve espresse dal Consiglio degli Stati, compreso il finanziamento. Un dibattito sul miglioramento del progetto diventerebbe però impossibile se il Consiglio degli Stati mantenesse la posizione di non entrata in materia. Sarebbe un rifiuto alla discussione, e il progetto verrebbe definitivamente accantonato. Tutto il complesso e grande lavoro preparatorio da parte dell'amministrazione e anche della nostra commissione per la definizione di una strategia per l'interconnessione digitale della mobilità in Svizzera cadrebbe nel vuoto.

La mobilità di merci e di persone è forse il più ampio, complesso e costoso sistema della nostra società moderna. È in parte disordinato. Se i dati fossero conosciuti ed adeguatamente elaborati genererebbero efficienza e sicurezza del sistema e benefici all'utenza. Vogliamo lasciare questi dati ai grandi dell'informazione mondiale come Alpha, Meta, Amazon, ecc.? O vogliamo attuare la politica di sovranità digitale come anche richiesto in molti atti parlamentari e dall'agenda digitale della Confederazione? Chi vuole migliorare la legge deve entrare in materia. Altrimenti opta consapevolmente per lo status quo e la dipendenza dai giganti tecnologici privati. Vi chiediamo quindi di accogliere il progetto di legge ed entrare in materia.

Präsidentin (Christ Katja, erste Vizepräsidentin): Wir stimmen über den Nichteintretensantrag der Minderheit Schnyder Markus zu den Entwürfen 1 und 2 ab.

1. Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

1. Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 25.049/33032)

Für Eintreten ... 124 Stimmen

Dagegen ... 70 Stimmen

(0 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die erste Phase der Mobilitätsdateninfrastruktur für die Jahre 2028–2031

2. Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à la première phase de l'infrastructure des données sur la mobilité pour les années 2028–2031

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 25.049/33033)

Für Eintreten ... 123 Stimmen

Dagegen ... 70 Stimmen

(1 Enthaltung)

Präsidentin (Christ Katja, erste Vizepräsidentin): Das Geschäft geht an den Ständerat zurück.