

Position der Post zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)

Am 14. Mai 2025 hat der Bundesrat die Botschaft zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdaten-Infrastruktur (MODIG) veröffentlicht. Besonders Fragen zur Governance, zu den Teilnahmebedingungen und zur Finanzierung wurden in der angepassten Vorlage des Bundesrates im Vergleich zum Vernehmlassungsentwurf geschärft. Die Post begrüsst die Anstrengungen des Bundes zum Aufbau einer zentralen Datenplattform für die Mobilitätsbranche, betont jedoch die Wichtigkeit einer fairen Teilnahme sowie die Anerkennung von der MODI als branchenübliche Infrastruktur.

Ausgangslage

Die Akteure im Bereich Mobilität verarbeiten täglich eine grosse Menge an Daten, die bislang nur begrenzt geteilt wird. Zur Steigerung der Effizienz der Branche und zur Förderung zukünftiger Mobilitätsangebote plant der Bund unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr den Aufbau einer zentralen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI), die den Datenaustausch zwischen Mobilitätsakteuren erleichtern soll. Der entsprechende Gesetzentwurf wurde im Jahr 2022 in die Vernehmlassung geschickt. Aufgrund zahlreicher Rückmeldungen zur Vorlage wurden im Dezember 2022 und Januar 2023 zwei Gespräche mit Branchenvertretern organisiert, um die Bedürfnisse der Beteiligten besser zu erfassen. In seiner Botschaft vom 14. Mai 2025 hat der Bundesrat Anpassungen an der Vorlage vorgenommen, die zentrale Herausforderungen aus diesen Gesprächen adressieren.

Relevanz und allgemeine Einschätzung der Post

Die Post engagiert sich als Marktführerin im öffentlichen Strassenverkehr in der Schweiz intensiv in der Zusammenarbeit mit der Branche, insbesondere hinsichtlich der Bereitstellung und des Austauschs von Daten. Durch den gezielten Einsatz von Daten können Ereignisse antizipiert und auf unerwartete Situationen zügig reagiert werden, was zu einer erhöhten Effizienz beiträgt. Ein verbesserter Datenaustausch und -zugriff stärkt nicht nur bestehende Systeme, sondern ermöglicht auch die beschleunigte und qualitativ hochwertige Implementierung von Innovationen in der Mobilitätsbranche, beispielsweise im Bereich On-Demand-Angebote oder autonomes Fahren. Die Post bewertet das Potenzial dieser neuen Angebote als sehr hoch und betrachtet ihre Weiterentwicklung als prioritär, wie verschiedene Pilotprojekte der vergangenen Jahre verdeutlichen.

Die Post begrüsst die Absicht des Bundes, eine zentralisierte und integrierte Datenplattform und die dafür notwendige gesetzliche Grundlage für die Mobilitätsbranche zu schaffen. Die Post ist auch fest davon überzeugt, dass die MODI einen Beitrag zur Effizienzsteigerung und Innovationsförderung in der Mobilitätsbranche leisten wird. Einzelne Aspekte der geplanten Anpassungen in der Botschaft können aus Sicht der Post jedoch zu unterschiedlichen und unfairen Behandlungen und möglichen Ineffizienzen führen, die teilweise das ursprüngliche Ziel der Plattform beeinträchtigen könnten. Im Folgenden werden diese Aspekte aufgeführt und die von der Post identifizierten Probleme dargestellt.

Organisation und Governance

Mit dem Kompetenzzentrum Mobilitätsdaten als neue Organisationseinheit im Bundesamt für Verkehr möchte der Bundesrat sicherstellen, dass die Mobilitätsdatenplattform einheitlich und zentral gesteuert wird.

Die Post unterstützt diese Organisationsform grundsätzlich und begrüsst insbesondere die geplante horizontale Zusammenarbeit mit Branchenvertreter:innen und Expert:innen, welche durch praxisnahe und bedarfsorientierte Beiträge einen massgeblichen Mehrwert für die kundenorientierte Weiterentwicklung der Plattform leisten werden. Aus diesem Grund ist aus Sicht der Post vorzusehen, dass sowohl relevante öffentliche als auch private Mobilitätsakteure in dieser Austauschgruppe vertreten sind.

Freiwilligkeit und Datenbereitstellung

Gemäss den jüngsten Anpassungen der Botschaft unterliegt die Teilnahme an der Mobilitätsdatenplattform dem Prinzip der doppelten Freiwilligkeit: Zum einen können



Mobilitätsakteure selbst entscheiden, ob sie sich an der Plattform beteiligen möchten. Zum anderen steht es jedem Akteur frei, zu bestimmen, welche Daten er als Open oder Restricted Data bereitstellt.

Aus Sicht der Post ist dieses Vorgehen kritisch zu betrachten, da das Fehlen einer allgemeinen Datenlieferpflicht zu einer asymmetrischen Informationslage zwischen teilnehmenden Akteuren führen könnte. Insbesondere besteht das Risiko einer ungleichen Behandlung zwischen konzessionierten und nicht konzessionierten Mobilitätsanbietern: Während erstere bereits heute gesetzlich dazu verpflichtet sind, eine Vielzahl von Daten als Open Data zugänglich zu machen, unterliegen nicht konzessionierte oder private Mobilitätsakteure weiterhin keiner entsprechenden Datenfreigabepflicht. Um ein ausgewogenes Verhältnis der Datenlieferung sicherzustellen und das Entstehen von Trittbrettfahrerproblemen zu vermeiden, ist aus Perspektive der Post notwendig, dass alle Mobilitätsakteure in vergleichbarem Umfang Daten liefern. Nur so lässt sich eine umfassende Übersicht über die verfügbaren Mobilitätsdaten gewährleisten.

Die Post spricht sich daher mittelfristig für eine gesetzliche Verpflichtung zur Datenlieferung für sämtliche Akteure im gleichen Umfang aus. Bis zur Erfüllung der Verpflichtung zur Einbindung auch nicht konzessionierter Mobilitätsanbieter soll die rasche Integration ihrer Daten durch die Schaffung wirtschaftlicher Anreize sowie durch die Positionierung der MODI als zukunftsweisende Lösung für die gesamte Branche gefördert werden. Andernfalls besteht das Risiko, dass lediglich die grössten konzessionierten Transportunternehmen ihrer Lieferpflicht nachkommen und damit das ursprüngliche Ziel der MODI verfehlt wird.

Technische und funktionale Ausgestaltung

Für die technische Ausgestaltung der MODI wird eine modulare, interoperable und dezentrale Architektur angestrebt. Der Fokus soll auf einem Open-Source-Ansatz liegen. Dieser wird als Bestandteil eines nationalen Datenökosystems etabliert, welches über den Mobilitätssektor hinaus integriert werden kann.

Die Post unterstützt die Vision einer nationalen, integrierten Datenplattform auf Basis von Open Data, welche den branchenübergreifenden Datenaustausch ermöglicht.

Finanzierung

Der Bundesrat schlägt als Finanzierungsmodell vor, den Aufbau der MODI in einer ersten Phase über einen Zeitraum von zwölf Jahren jeweils zur Hälfte aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) zu finanzieren. Nach Ablauf dieser Übergangsphase sollen die Nutzer die Kosten für Betrieb und Weiterentwicklung der Datenplattform eigenständig tragen.

Aus Sicht der Post verfehlt dieser Ansatz den grundlegenden Zweck und das Ziel der Mobilitätsdateninfrastruktur. Die MODI wird aufgebaut, um Synergien im Mobilitätssystem zu identifizieren und zu nutzen sowie die Effizienz sowohl einzelner Mobilitätsakteure als auch der gesamten Branche nachhaltig zu steigern. Dadurch soll auch das Bundesbudget perspektivisch mittel- bis langfristig finanziell entlastet werden, und die Qualität der Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr soll in Zukunft dank der neuen Datenplattform gesteigert werden. Basierend auf die erwarteten Ergebnisse und Aufbau der Plattform, stellt die MODI somit eine Infrastruktur in jeder Hinsicht dar, die langfristigen Mehrwert für die gesamte Branche generiert. Laut der Post sollte deshalb die Finanzierung entsprechend der Praxis anderer Infrastrukturprojekte im Mobilitätssektor erfolgen und die damit verbundenen Kosten sollten daher auch nach der ersten Periode weiterhin durch die Mobilitätsfonds übernommen werden.