

# Digitaler Service Public

## Daten als digitale Infrastruktur für den nachhaltigen Verkehr

Der digitale Service Public ist ein Konzept, das national und international lebhaft diskutiert wird. In der Schweiz stehen die Chancen gut, dass im Verkehrsbereich über das Mobilitätsdateninfrastrukturgesetz ein neues Service-Public-Angebot entsteht: die Infrastruktur basierend auf Daten.

Der Service Public stellt gesellschaftlich erwünschte, aber vom Markt nicht produzierte Dienstleistungen oder Produkte der Allgemeinheit zur Verfügung. Doch wie konkretisiert sich der digitale Service Public in der Praxis? Hier lohnt sich ein Blick auf den Verkehr: Seit längerer Zeit besteht die Idee, Verkehrsdaten als Infrastruktur für Wirtschaft und Gesellschaft zu begreifen und in einem geschützten Rahmen zu teilen. Dies würde neuen Plattformanbietern ermöglichen, Angebote zu entwickeln, die verschiedene Verkehrsträger integrieren (z. B. Schiene, Busse, Mobility-Autos, Trotinetts etc.), was den Weg zu multimodaler Mobilität ebnet. Obwohl dies gesellschaftlich wünschenswert wäre, werden die dafür nötigen Daten heute oftmals aus Wettbewerbsgründen nicht unter den einzelnen privaten und öffentlichen Anbietern geteilt.

### Verkehrsdaten als Infrastruktur

Das Bundesamt für Verkehr hat das soziale Dilemma im Verkehrsbereich adressiert und die Arbeiten für einen Vorentwurf «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur» ([MODIG](#)) abgeschlossen. Nach der Vernehmlassung wird 2025 mit der Botschaft ans Parlament gerechnet. Über sogenannte «vertrauenswürdige Datenräume» soll eine Mobilitätsdateninfrastruktur als öffentliche Grundversorgung (Service Public) aufgebaut werden: Mobilitätsdaten werden kostenlos, in maschinenlesbarer Form und in einem offenen Format zur weitgehend freien Weiterverwendung aufbereitet und über die nationalen Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität (NADIM) bereitgestellt, die ein integrierter Bestandteil der Mobilitätsdateninfrastruktur ist. In zahlreichen Workshops wurden Anwendungsfälle entwickelt, etwa zu Ladenetzen für e-Mobilität, Stauvermeidung, besserer Erreichbarkeit im ländlichen Raum oder zur effizienteren Parkplatzsuche. Dadurch wird das eher theoretische Konzept der Mobilitätsdateninfrastruktur greifbar – für Nutzende und damit auch für Behörden und Politik, welche letztlich die Ideen in ein Gesetz überführen können.

## Intelligente Verkehrssysteme sind nachhaltiger

Das MODIG beschreitet in mehrfacher Hinsicht innovative Wege im öffentlichen Sektor. Mit der Schaffung eines echten Datenraums für Mobilität wird die gesellschaftliche Teilhabe erhöht. Ähnlich wie bei offenen Verwaltungsdaten (vgl. «Data Governance und Open Government Data» S. 38) können Akteure beispielsweise neue Angebote entwickeln, um Personen und Güter nachhaltig von A nach B zu transportieren. Dies beinhaltet die Bündelung von Fahrten, um Leerfahrten zu vermeiden oder «Demand Responsive Transport» anzubieten, also Mobilitätsservices, die sich dynamisch nach der Nachfrage ausrichten. Auch die Verkehrsplanung kann partizipativer gestaltet werden, wenn nicht nur spezialisierte Behörden, sondern auch privatwirtschaftliche Organisationen oder sogar individuelle Personen mit spezifischen Kompetenzen Ineffizienzen identifizieren und Lösungen vorschlagen können. Die Verfügbarkeit der Daten setzt unternehmerischen Geist frei und fördert den nachhaltigen Verkehr. Es ist zu hoffen, dass auch die digitale Infrastruktur selbst dereinst nachhaltig konzipiert wird (vgl. «Nachhaltige Digitalisierung», S. 12).

## Unsere Empfehlungen



### 1. Digitale Dimension des Service public berücksichtigen

Die Leistungen des öffentlichen Sektors im digitalen Raum müssen neu definiert werden. Dort wo der gesellschaftliche Nutzen hoch ist, soll der Staat neben neuen Gesetzen auch technologische Lösungen liefern.

### 2. Mit Fallbeispielen kommunizieren

Um bei technologisch komplexen Regulierungen die politische Unterstützung zu erlangen, ist es hilfreich, mittels konkreter Praxis-Anwendungen den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzen eines neuen Gesetzes aufzuzeigen.

### 3. Grenzen der Freiwilligkeit prüfen

Eine Pflicht zum Datenteilen sollte politisch diskutiert werden, um der Problematik der fehlenden Skaleneffekte wie beim elektronischen Patientendossier vorzubeugen.

## Mehr Informationen



Kontaktmöglichkeiten und weitere Informationen zum digitalen Service Public: [bfh.ch/ipst/service-public](https://bfh.ch/ipst/service-public)

---

## Kontakt



**Prof. Dr. Thomas Gees**

Dozent

[thomas.gees@bfh.ch](mailto:thomas.gees@bfh.ch)

T +41 31 848 44 19



**Prof. Dr. Matthias Stürmer**

Institutsleiter

[matthias.stuermer@bfh.ch](mailto:matthias.stuermer@bfh.ch)

T +41 31 848 41 68