

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Ziller (GRÜNE)**

vom 29. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. November 2019)

zum Thema:

(Echtzeit-)Mobilitätsdaten und Open Data im Berliner Datenportal

und **Antwort** vom 14. Nov. 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Nov. 2019)

Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe

Herrn Abgeordneten Stefan Ziller (Bündnis 90/Die Grünen)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21477

vom 29.10.2019

über (Echtzeit-)Mobilitätsdaten und Open Data im Berliner Datenportal

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Welche Datensätze mit Mobilitätsbezug werden aktuell auf daten.berlin.de zur Verfügung gestellt?

Zu 1.: In der Kategorie Verkehr werden derzeit auf dem Datenportal 8 Datensätze bereitgestellt. Im Themenbereich des öffentlichen Personennahverkehrs handelt es sich hierbei um Datensätze zu den Fahrplandaten (im *GTFS-Format sowie via **API) des VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg), die VBB-Linienfarben und die Koordinaten der Zugangsmöglichkeiten zu den Stationen. Im Bereich der allgemeinen Mobilität gibt es einen Überblick über alle e-mobility-Ladestationen in Berlin, einen Datensatz zum Verkehrsaufkommen am Ernst-Reuter-Platz sowie eine Auflistung der allgemeinen Kfz-Kennzeichen in Deutschland und einen Überblick über die Diplomatenkennzeichen.

2. Welche Strategie verfolgt der Senat bei dem zukünftigen Ausbau von Datenbeständen mit Mobilitätsbezug auf daten.berlin.de?

Zu 2.: Der Senat verfolgt das Ziel, zukünftig alle öffentlich kommunizierbaren Daten mit Mobilitätsbezug auch auf der Open Data Plattform des Landes Berlin zur Verfügung zu stellen

3. Können verfügbare Daten von privaten Mobilitätsdienstleistern (z.B. UBER Movement, Google, Apple, etc.) auf daten.berlin.de eingetragen oder automatisch und in Echtzeit übermittelt werden bzw. werden sie in das Datenportal in eigener Verantwortung übernommen? Falls nein, warum nicht?

Zu 3.: Das Berliner Open Data Portal ist ein Metadatenportal und von der Zielrichtung her ein Open Government Data Metadatenportal. Dies bedeutet, dass darüber fast ausschließlich Government Data (Daten des öffentlichen Sektors) veröffentlicht werden. Da es sich um ein Metadatenportal handelt, können (Echtzeit-) Daten externer Anbieter nicht gespeichert/abgelegt werden, daher erhalten externe Datenbereitsteller auch keinen Zugriff zur (Meta-)Datenbereitstellung auf daten.berlin.de. Der

*GTFS: General Transit Feed Specification

** API: Application Programming Interface

Senat arbeitet im Projekt Data Hub Berlin derzeit an der Vereinheitlichung der Dateninfrastruktur.

4. Welche Echtzeitdaten im Mobilitätsbereich werden durch die folgenden Institutionen aktuell in offenen Schnittstellen zur Verfügung gestellt? Inwieweit setzen diese Institutionen, sofern anwendbar, den § 5 Nr. 5 des MobG ein?

- a) BVG
- b) S-Bahn Berlin
- c) Deutsche Bahn
- d) Nextbike
- e) VBB
- f) Verkehrslenkung Berlin
- g) Verkehrsinformationszentrale Berlin
- h) Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr
- i) CityLab Berlin

5. Ist dem Senat bekannt, wann die nach § 5 Nr. 5 MobG verpflichtende Datenbereitstellung – so sie bisher nicht erfolgt ist - bei den geeigneten Institutionen aus Frage 5 erfolgen wird?

Zu 4. und 5.:

a) – c) und e): Die Daten aller Verkehrsunternehmen (VU) im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) werden über die VBB-Datendrehscheibe (DDS) zusammengeführt und ausgetauscht. Zwischen VBB und Unternehmen und den Unternehmen untereinander, z.B. für die Anschlusssicherung oder die Versorgung von Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI). Bei der Nutzung durch weitere Partner muss man unterscheiden zwischen

- der Nutzung der Echtzeitdaten über die VBB-DDS (z. B. DB AG)
- und als Auskunft, also als Dienst über die entsprechende Schnittstelle (die sog. „VBB-API“), die für die Partner Routingergebnisse mit Echtzeitinformationen bereit stellt. Ebenfalls ist es möglich über diese API Abfahrtsinformationen für Haltestellen abzurufen. Das ist der Regelfall bei der Zusammenarbeit mit Dritten. Ausnahme ist Google, die auf eigene Kosten die VBB-Echt- und Sollzeitdaten in ein eigenes Format überführt.
- Echtzeitdaten sind dabei bisher Prognosedaten über Fahrplanabweichungen, dazu zählen aber auch Störungsinformationen aus den Meldesystemen der VU bzw. über den „HFAS Informations-Manager“ (HIM) des VBB. Diese Textinformationen über Störungen ohne konkret bekannte Fahrplanabweichung bzw. zur Vorankündigung für angekündigte Unterbrechungen (z.B. bei Demonstrationen, Bombenentschärfungen o.a.) spielen eine zunehmend größere Rolle.

Die Operationalisierung der Vorgaben des Nahverkehrsplanes zum § 5 Nr. 5 MobG BE (Mobilitätsgesetz) ist Bestandteil der aktuellen Verhandlungen mit der BVG zum Verkehrsvertrag und künftiger Verträge mit anderen Verkehrsunternehmen.

d): Das Unternehmen nextbike GmbH stellt über eine frei zugängliche Schnittstelle Echtzeitinformationen bzgl. verfügbarer Räder und der Stationen (inklusive Auslastungsgrad) bereit und erfüllt damit die Anforderungen des Paragraphen 5 Nr. 5 des MobG BE. Dabei werden die marktängigen Standards umgesetzt. Eine Darstellung der Daten erfolgt beispielweise über die Verkehrsinformationszentrale des Landes Berlin (VIZ).

f): Derzeit werden keine Echtzeitdaten in offenen Schnittstellen durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) zur Verfügung gestellt. Auf der Homepage der Verkehrslenkung Berlin <https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/karte.shtml> werden die Daten der Dauerzählstellen für den Radverkehr täglich aktualisiert veröffentlicht. § 5 Abs. 5 MobG BE ist darauf nicht anwendbar, da es sich um infrastrukturelle Zähleinrichtungen (Induktionsschleifen) handelt und somit keine Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln erfasst wird.

g): Aufbereitete Echtzeit-Verkehrsdaten werden als aktuelle Verkehrsinformationen durch die VIZ über deren Kommunikationskanäle der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, z.B. auf deren Homepage (viz.berlin.de) oder deren Twitter-Dienst (twitter.com/viz_berlin) sowie über die 33 elektronischen Verkehrsinformationstafeln (Stauinformationen sowie Reisezeiten auf ausgewählten Achsen) im gesamten Stadtgebiet.

Darüber hinaus ist vorgesehen, auf der Website der VIZ Informationen auch über Sperrungen und Behinderungen auf den Wasserstraßen sowie Schleusen in einer interaktiven Stadtkarte zu veröffentlichen. Ein konkreter Zeitpunkt kann noch nicht benannt werden, gegenwärtig läuft die Testphase.

Echtzeitdaten werden jedoch nicht an offenen Schnittstellen zur Verfügung gestellt. § 5 Nr. 5 des MobG BE kommt nicht zur Anwendung, da die VIZ keine Verfügbarkeitsdaten öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel erfasst.

h): Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beteiligt sich an dem Mobilitätsdaten-Marktplatz (MDM, www.mdm-portal.de) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Schnittstelle zwischen den Daten der VIZ und dem MDM steht kurz vor der Implementierung. Dann können über den MDM ebenfalls Verkehrsdaten abgerufen werden.

§ 5 Nr. 5 des MobG BE kommt nicht zur Anwendung, da die hier keine Verfügbarkeitsdaten öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel erfasst werden.

i): Das City Lab Berlin veröffentlicht keine Daten nach § 5 Nr.5 MobG BE. Dieser Paragraf ist für das City Lab auch nicht anwendbar.

6. Werden diese Echtzeitdaten auf einer zentralen Plattform zusammengeführt und dort als einheitlicher und offener Datensatz zur Verfügung gestellt? Falls nein, warum nicht?

Zu 6.: Es ist perspektivisch das Ziel, alle öffentlich kommunizierbaren Daten als einheitliche und offene Datensätze zentral zur Verfügung zu stellen.

Berlin, den 14. November 2019

In Vertretung

Christian R i c k e r t s

.....
Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe