

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dirk Stettner (CDU)

vom 01. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. August 2018)

zum Thema:

Digital im Stau? Digitale Verkehrssteuerung und Elektromobilität in Berlin

und **Antwort** vom 22. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Aug. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dirk Stettner (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15839
vom 01. August 2018
über Digital im Stau? Digitale Verkehrssteuerung und Elektromobilität in Berlin

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

Frage 1:

Welche Verkehrsdaten werden in Berlin digital erhoben?

Antwort zu 1:

Verkehrsdaten werden in Berlin von unterschiedlichen Institutionen zum Öffentlichen Personennahverkehr, zum motorisierten Verkehr auf Straßen, zum Radverkehr und zum Luftverkehr erfasst.

Im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kommen in nahezu allen Bereichen mittlerweile digitale Daten bei der Planung, Steuerung und Abrechnung des Verkehrs zum Einsatz. Dies betrifft unter anderem die Verkehrsplanung (z.B. Verkehrsmodelle, Zähl- und Nachfragedaten, Strukturdaten), die Planung und Abwicklung des Verkehrs (z.B. Fahrplan- und Dienstplandaten, Daten zur Pünktlichkeit, zu Störungen und Ausfällen), die Informations- und Vertriebssysteme (Auskunftssysteme, Hintergrundsysteme für Vertriebsanwendungen) sowie die Leistungsabrechnung der Verkehrsunternehmen mit dem Aufgabenträger. Die Ermittlung derartiger Daten ist hauptsächlich Angelegenheit der Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs - wie BVG, S-Bahn Berlin, DB Regio - bzw. des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB). Diese Unternehmen bzw. der VBB sind und bleiben sog. "Herr der Daten". Diese Daten werden der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)

entsprechend der Regelungen in den Verkehrsverträgen für Planungszwecke zur Verfügung gestellt.

Ähnlich verhält es sich mit den Daten im Luftverkehr. Diese werden von den jeweils zuständigen Stellen, wie beispielsweise der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB) oder auch der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), ermittelt, welche auch "Herr der Daten" sind. Bei Bedarf können diese Daten der SenUVK für Planungszwecke zur Verfügung gestellt werden.

Verkehrsdaten des motorisierten Verkehrs auf Straßen und des Radverkehrs werden für die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) von der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und der Verkehrsinformationszentrale des Landes Berlin (VIZ) an einer Vielzahl von Stellen automatisiert erfasst. Dabei werden im Falle des motorisierten Verkehrs jeweils die Anzahl der Fahrzeuge pro Zeiteinheit (unterschieden nach PKW und LKW), die Fahrtrichtung und die Geschwindigkeiten ermittelt. An den automatisierten Zählstellen für den Radverkehr wird die Anzahl der Radfahrenden pro Zeiteinheit und Fahrtrichtung erfasst.

Hinzu kommen anlassbezogene Zählungen des Straßenverkehrs an ausgewählten Kreuzungen, die manuell durchgeführt werden und den Kfz- und Radverkehr umfassen.

Frage 2:

An wie vielen Stellen werden Verkehrsdaten erhoben?

Antwort zu 2:

Verkehrsdatenerfassung zum Öffentlichen Verkehr zu Lande und in der Luft liegt, wie in der Antwort zu 1 dargestellt, in der Verantwortung der genannten Unternehmen. Von daher kann von hier aus nicht gesagt werden, an wievielen Stellen diese erfolgt.

Die automatisierte Verkehrsdatenerfassung des motorisierten Straßenverkehrs erfolgt im Berliner Stadtstraßennetz an ca. 370 Stellen durch stationäre Detektionsgeräte. Hinzu kommen mehrere Hundert weitere automatisierte Erfassungstellen an den innerstädtischen Autobahnen. Der Bund unterhält in Berlin 17 automatische Dauerzählstellen an den Straßen des Bundes. Insgesamt kann beim motorisierten Verkehr auf Berlins Straßen von ca. 1.000 automatischen Verkehrsdatenerfassungsstellen ausgegangen werden.

Der Radverkehr wird in Berlin an 17 speziellen automatischen Dauerzählstellen erfasst.

Frage 3:

Welche öffentlichen Stellen verarbeiten diese Daten zu welchem Zweck?

Antwort zu 3:

Die SenUVK, nachgeordnete Einrichtungen und die Bezirke verwenden die in der Antwort zu 1 genannten Daten insbesondere für Zwecke der Verkehrsplanung, Planung von Lichtsignalanlagen, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Generierung von Verkehrsinformationen, Teilnahme an Forschungsprojekten etc.

Frage 4:

Über welche Plattformen werden sie privaten Nutzern zur Verfügung gestellt?

Antwort zu 4:

Das Land Berlin stellt seine Verkehrsdaten über das Landesportal „berlin.de“ zur Verfügung. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) gibt ihre Daten zum Verkehr in Berlin über das Informationssystem "FIS-Broker" heraus, die über Sach- und Kartendaten als Web Feature Service (WFS) und als Web Map Service (WMS) downgeloadet werden können (fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp). Darüber hinaus beteiligt sich die SenUVK 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 Verkehrsinformationszentrale (VIZ) des Landes Berlin und dem MDM steht kurz vor der Implementierung. Dann können über den MDM weitere Verkehrsdaten abgerufen werden.

Weitere Informationen zu Verkehrsdaten finden sich auf der Homepage der SenUVK: www.berlin.de/senuvk/verkehr/datengrundlagen/index.shtml bzw. www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml.

Die Daten der in der Antwort zu 2 genannten Dauerzählstellen des Bundes sind auf der Internetseite der BASt abrufbar (www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html).

Die Daten der Zählstellen des Radverkehrs in Berlin sind abrufbar unter www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/radzaehlungen.shtml.

Aufbereitete Echtzeit-Verkehrsdaten werden als aktuelle Verkehrsinformationen durch die Verkehrsinformationszentrale des Landes Berlin (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).

Frage 5:

Wie lange werden diese Daten gespeichert und wann werden sie wieder gelöscht?

Antwort zu 5:

Zähl- und Geschwindigkeitsdaten zum motorisierten Verkehr auf Berlins Straßen aus den oben genannten Quellen liegen seit 2005 vor. Da es sich um anonyme Statistiken ohne jeglichen Personenbezug handelt, ist ein Zwang zum Löschen nicht gegeben.

Frage 6:

Welche Investitionen in die digitale Verkehrsinfrastruktur sind in den kommenden Jahren geplant?

Antwort zu 6:

Zentrale Anlaufstelle für digitale Verkehrsdaten in Berlin soll die im Bereich der SenUVK angesiedelte Verkehrsinformationszentrale (VIZ) des Landes Berlin werden. Über ihre jetzige Funktion als Informationseinrichtung hinaus soll sie zur Schaltstelle für digitale (Echtzeit-) Verkehrsinformation für ein effektives (Echtzeit-) Verkehrsmanagement in Berlin ausgebaut werden.

Frage 7:

Mit welchen Verkehrsanbietern kooperiert Berlin bei der Erfassung, Auswertung und Nutzung der Verkehrsdaten?

Antwort zu 7:

Hinsichtlich digitaler Daten zum Verkehr in Berlin kooperieren die SenUVK und die VIZ mit dem VBB, der BVG, der Verkehrsrechnerzentrale Stolpe in Brandenburg und der Fa. TomTom als Lieferanten von sog. "Floating Car Data".

In der Verkehrsinformationszentrale stehen die Verkehrsredakteure in regelmäßigem Austausch mit der Verkehrslenkung Berlin (VLB), mit den Tiefbauämtern der Bezirke, mit Baufirmen und Absicherern sowie mit dem Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb), um laufend über aktuelle Baumaßnahmen bzw. den Baufortschritt bei größeren Bauvorhaben und damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen informieren zu können.

Für das Routing per ÖPNV und Fahrrad des VIZ-Routenplaners kooperiert die VIZ mit dem VBB und dem Fahrradrouter BBBike.

Frage 8:

Ist eine verkehrsträgerunabhängige Mobilitätsplanung in Berlin in Echtzeit aktuell möglich? Wenn ja: Wie erfolgt diese und wo durch wen mit welchen Partnern?

Antwort zu 8:

Die VIZ betreibt einen multimodalen Routenplaner, der sowohl auf der VIZ-Website, als auch unter berlin.de und auf der Website der Berliner Flughäfen zugänglich ist. Er ermöglicht ein multimodales Routing, das verschiedene Verkehrsträger - auch innerhalb einer Verbindung - umfasst und den Vergleich zwischen Auto, ÖPNV, Fahrrad und Fußweg ermöglicht. Für das Routing mit dem ÖPNV und mit dem Fahrrad konnten der VBB sowie BBBike als Kooperationspartner gewonnen werden.

Frage 9:

Kann die Öffentlichkeit auf diese Daten komplett zugreifen und werden diese ausgewertet und bedarfsorientiert aufbereitet bereitgestellt? Wenn nein: Warum nicht und wann ist dies möglich?

Antwort zu 9:

Die Möglichkeiten des Zugriffs der Öffentlichkeit auf die dem Senat vorliegenden Verkehrsdaten wird auf die Antwort zur Frage 4 verwiesen. Für die Auswertung und

Aufbereitung von Verkehrsdaten und die Publizierung von Verkehrsinformationen gibt es die Verkehrsinformationszentrale des Landes Berlin, eine nachgeordnete Einrichtung der SenUVK (viz.berlin.de).

Frage 10:

Die Elektromobilitätsstrategie der Länder Berlin und Brandenburg beschreibt die Region Berlin-Brandenburg als Labor der Elektromobilität mit dem Ziel, bis 2020 ein international anerkanntes Vorbild der Elektromobilität zu sein. Wo steht Berlin nach Einschätzung des Senats heute bei der Umsetzung dieser Strategie und in welchen konkreten Bereichen der Elektromobilität wird Berlin im Jahr 2020 ein international anerkanntes Vorbild sein?

Antwort zu 10:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat bereits in 2012 das in Deutschland erste EU-weite Vergabeverfahren für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur gestartet. Das anspruchsvolle Ziel war die in Deutschland erstmalige Etablierung von interoperablen Strukturen, die einen diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur aller Betreiber unabhängig vom Ladestromanbieter ermöglicht. Dieses Vorgehen findet EU-weit und global große Beachtung.

Das derzeit in Berlin auf öffentlichem Straßenland bestehende Ladeinfrastrukturangebot in Relation zu den in Berlin zugelassenen Elektro-Pkw ist mit rund 3 Elektro-Pkw pro Ladepunkt bereits sehr gut. Die entsprechende EU-Richtlinie zur Infrastruktur (2014/94/EU) formuliert für den 31. Dezember 2020 das Ziel einer „angemessenen Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten“, die im nationalen Strategierahmen mit rd. 7:1 konkretisiert wird.

Das Land Berlin hat sich den Aufbau von bis zu 700 weiteren Ladepunkten auf öffentlichem Straßenland als Ziel gesetzt, im halböffentlichen Bereich und auf privatem Grund sollen in den Jahre 2018/2019 zusätzlich mindestens 1.000 Ladepunkte geschaffen werden.

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe fördert im Rahmen des Programms „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ überdies kleine und mittlere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft beim Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge. Ziel der Maßnahme ist es, die Umrüstung des Berliner Wirtschaftsverkehrs auf emissionsfreie Antriebe voranzubringen. Das Förderprogramm läuft zunächst bis 2019. Für die Anschaffung von E-Fahrzeugen sowie die Errichtung von Ladeinfrastruktur im privaten-gewerblichen Raum stellt der Senat bis zu 6 Mio. Euro zur Verfügung.

Das Angebot, dass private und gewerbliche Elektrofahrzeughalterinnen und Elektrofahrzeughalter die Errichtung von Ladeinfrastruktur am Wohnort unter bestimmten Voraussetzungen prüfen lassen können, besteht in keiner weiteren deutschen Stadt. Zudem wertet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Nachfrageentwicklung an den Ladesäulen kontinuierlich und detailliert hinsichtlich zahlreicher Indikatoren aus, um auf Nachfrageveränderungen direkt reagieren zu können.

Die BVG beabsichtigt bis 2021 die Anschaffung von 30 neuen Elektrobussen (12 m-Fahrzeuge, Depotlader) pro Jahr und bereitet derzeit den Einsatz der Fahrzeuge aus der bereits erfolgten ersten Vergabe im Liniendienst planerisch vor. Mit weiteren 15, 2019 zu beschaffenden, Elektrobussen wird die Technologie der Endstellenladung auf einer Linie

mit Gelenkbussen erprobt werden. Weitere 4 Elektrobusse sind bereits auf der Buslinie 204 im Einsatz.

Frage 11:

Wo steht Berlin nach Auffassung des Senats im Handlungsfeld „Informations- und Kommunikationstechnologie“ bei der in dieser Strategie beschriebenen Entwicklung von Informations- und Datendienstes für die nahtlose und alltagstaugliche Verknüpfung privater, gewerblicher und öffentlicher Mobilitätsangebote?

Antwort zu 11:

Der Senat sieht Berlin hinsichtlich der Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnik bei der Anwendung von Informations- und Datendiensten im Mobilitätssektor - kurz: bei der innovativen Mobilität - sehr gut aufgestellt. "Innovative Mobiltät" soll als ein Baustein des kürzlich verabschiedeten Berliner Mobilitätsgesetzes, mit dem Berlin absoluter Vorreiter in Deutschland ist, künftig den Rahmen für die Nutzung und Weiterentwicklung von innovativen Mobilitätsangeboten setzen. Bereits jetzt engagiert sich Berlin in einer Reihe von innovativen Mobilitätsprojekten, bei denen es beispielsweise um die vielfältigen Aspekte des automatisierten und vernetzten Fahrens oder um die Förderung der Elektromobilität beim Personen- oder Lastentransport geht.

Zugleich wird der Senat das Konzept einer integrierten Mobilitätsplattform, in der die existierenden Informations- bzw. Leitzentralen kooperieren, und aus der heraus weitere Mobilitätsservices generiert werden können, verfolgen.

Berlin, den 22.08.2018

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz