

Einschätzung seitens DLR Verkehrsforschung zu Regelungsbedarfen im Rahmen des Beteiligungsprozesses des BMDV zum Mobilitätsdatengesetz

Stand: 07.12.2022

Nutzung von Daten aus dem Mobilitätsbereich, bei denen Probleme bei der Bereitstellung gesehen werden

- Grundsätzlich besteht allg. Regelungsbedarf für personenbeziehbare Daten der Mobilitätsforschung.
 - Schaffung einer belastbaren und für die Nutzenden transparente Rechtsgrundlage für personenbeziehbare Daten. Hier fallen Trackingdaten (GNSS-Koordinaten) eine Bedeutung zu. Das betrifft Roh- und pseudonymisierte und „verrauschte“ Daten, eine Re-Identifikation von Einzelpersonen ist möglich.
 - Lizenzfrage bei personenbeziehbare Mobilitätsdaten für amtliche Statistiken des BMDV (z.B. Datensätze Mobilität in Deutschland, Mobilitätspanel, Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland). Es müssen für bestimmte Datensatzpakete, Nutzungsverträge inkl. Datenschutz- und Vertraulichkeitsvereinbarungen geschlossen werden. Daher werden diese Daten nicht über OpenData-Ansätze bzw. „barrierefrei“ verfügbar sein können.
 - Kombinierte Datenprodukte (räumliche Bewegungsdaten inkl. Befragungsdaten) benötigen eine juristische Betrachtung, weil sie u.U. die Identifikation von Individuen weiter vereinfachen.
 - Mobilfunkdaten können durch Kopplung mit weiteren Datenquellen zu einer Identifikation von Individuen genutzt werden.
- Zähl- / Verkehrsmengenabschätzungen von Navigationsanbietern z.B. TomTom / Google
- Bereitstellung von Geodaten (z.B. Verkehrsflächen, Infrastrukturelemente) von der öffentlichen Hand und Unternehmen
- Offenlegung von GIDAS- oder einer OEM Unfall / Beinaheunfalldatenbank
- Reisendendaten (Ort, Zeit, persönliche Informationen) sind relevant, um Dienste nutzerzentriert zu gestalten, allerdings sollten Standards zur Pseudo- bzw. Anonymisierung der Daten aufgestellt werden.
- Unklar, ob ÖPNV als öffentliche Hand oder als Unternehmen betrachtet wird. Daraus ergibt sich die Problematik, ob Daten zu Auslastung und Fahrgastzahlen als Geschäftsgeheimnis zu bewerten sind.
- Daten zu Carsharing sind häufig Geschäftsgeheimnisse der kommerziellen Anbieter. Daher sind Flottengröße und Standorte häufig nicht verfügbar, aber zur Planung von Parkflächenbedarf wichtig.
- Parkhäuser kommerzialisieren ihre Belegungsdaten durch softwaregestützte Serviceangebote Dritter. Im Sinne einer einheitlichen Informationsquelle und kommunaler Verkehrslenkung ist das kontraproduktiv.
- Automatisiertes Fahren
 - Teilen von Echtzeitinformationen zum Matching der Operational Design Domain (ODD) von Fahrzeugen und der Operational Domain (OD), also des Betriebsbereichs, zur kooperativen Weiterentwicklung und Absicherung von automatisierten Fahrzeugen. Gemeinsame Verwendung von Flottendaten
 - Herstellerübergreifende Bereitstellung von Daten zu sogenannten Edge und Corner Cases (Grenz- und Übergangsfälle), um Potenziale des industrieübergreifenden Flottenlernens zu erschließen (z.B. durch gemeinschaftliche KI-Mobilitätsdatenplattform)

- Uneinheitliche Bereitstellungspraktiken von ÖV-Fahrplandaten der einzelnen Verkehrsverbünde/Verkehrsanbietern: Eine Verpflichtung zur einheitlichen Integration der aktuellen, regionalen Fahrplandaten in eine bundesweite Plattform ist unabdingbar.

Welche Aspekte des Regulierungsrahmens für Mobilitätsdaten sind kritisch?

- Es sollte ein Rahmen geschaffen werden, der regelt, welche Daten von wem (Industrie und öffentliche Hand) auf welche Art und Weise (z.B. in bestimmten Schnittstellenformaten) öffentlich verfügbar gemacht werden sollten. Wenn Daten durch Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes generiert werden und z.B. für sicherheitskritische Anwendungen erforderlich sind, sollte die Bereitstellung der Daten verpflichtend sein.
- Der Grundsatz der Datensparsamkeit ist vor dem Hintergrund der Nutzung von Data Science, KI und Echtzeitanwendungen neu zu erwägen.
- Die Bereitstellung von Forschungsdaten als Open Data sollte mit Blick auf Haftungsfragen geregelt sein und damit Anreize zur Veröffentlichung schaffen, etwa keine Belangung oder Schadensersatzforderungen bei Verwendung durch Industrie.
- Fehlende Vernetzung von Daten stellt ein Problem dar (z.B. die bundesweite, verkehrsmittelübergreifende und nutzerfreundliche Planung / Buchung von Reiseketten)
- Eine wesentliche Herausforderung für städtische Datennutzung ist die unzureichende Datenhoheit im Smart-City-Kontext. Die Stadt hat praktisch nur über den vertraglichen Weg (schon während der Ausschreibung) die Möglichkeit, sich den Zugriff auf die Daten privater Anbieter zu sichern.
- Viel zu häufig wird in Städten auch mangels geeigneter Ressourcen outgesourct, mit schwierigen Lizenzbedingungen oder es müssen dann noch Softwareanpassungen ausgeführt werden, um beispielsweise eine Nutzung durch Dritte zu ermöglichen.
- Städte können Fragen in Bezug auf den Datenschutz etc. oftmals nur schwer einzuschätzen, was zu Vorbehalten in der Weitergabe führt.
- Nicht-öffentliche Unternehmen aus dem Mobilitätsbereich halten ihre Daten gerne unter Verschluss, da sie als kommerzieller Schatz angesehen werden. Es gibt wenig Motivation, diese Daten offenzulegen. Die Politik müsste dafür Anreize schaffen und den Mehrwert einer kooperativen Vorgehensweise verstärken.
- Es muss nicht immer gleich „Open Data“ sein, also sprich Daten, die für jeden frei im Netz zur freien Verwendung bereitstehen. Es wäre bei vielen Daten aber wichtig, wenn diese bei begründeten Anfragen einfach und unkompliziert mit entsprechenden Nutzungsbedingungen an benannte Empfänger herausgegeben werden können.
→ Beispiel: Es müssen nicht alle Bundesländer die Daten der Zustandserfassung und -bewertung aller Fernstraßen offen ins Netz stellen. Aber Forschungseinrichtungen, Universitäten und auch Unternehmen benötigen einfache (geringe Zugangshürden, technisch gut aufbereitet, klare Ansprechpartner und Genehmigungsläufe) und kurzfristige Möglichkeiten, diese Datensätze für F&E unter vorgegebenen Nutzungsbedingungen zu nutzen.
- An die Nutzungszwecke angepasste Datensatzvarianten erhöhen die Komplexität der Datenlandschaft zusätzlich.
- Wie können personenbezogene Bewegungsdaten sinnvoll und ohne Informationsverlust pseudonymisiert werden?
- Benötigt wird eine Datenplattform, die auf META-Datenebene Informationen zu den sehr heterogenen Daten der Verkehrs- und Mobilitätsforschung zusammenführt. Aufgrund der hohen Unterschiedlichkeit der Daten dieser Forschungsdomäne kommen sehr unterschiedliche Formate zum Einsatz, die nur sehr selten miteinander verknüpft werden können.
- Wichtig in diesem Zusammenhang: Harmonisierung der existierenden Mobilitätsdatenportale (Mediatheken) und geplanten nationalen und europäischen Initiativen.