

Antrag 180/I/2020**Forum Netzpolitik****Der Landesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Daten von Mietfahrrädern und E-Scootern für die Allgemeinheit nutzbar machen**

1 Der Berliner Senat und die SPD-Fraktion im Abgeordne-
2 tenhaus werden aufgefordert sich dafür einzusetzen, dass
3 Anbieter von Rideshare-Systemen in Berlin Informationen
4 über die Zahl und Nutzung ihrer Fahrzeuge sowohl der Se-
5 natsverwaltung als auch der Öffentlichkeit automatisiert
6 und maschinenlesbar zur Verfügung stellen. Dafür soll der
7 Standard „Mobility Data Specification“ (MDS) zum Ein-
8 satz kommen und außerdem eine öffentliche Schnittstelle
9 entsprechend der „General Bikeshare Feed Specification“
10 (GBFS) bereitgestellt werden. Die Senatsverwaltung wird
11 kurzfristig die für die Speicherung der Daten nötige Infra-
12 struktur und mittelfristig Möglichkeiten zur Auswertung
13 und Nutzung dieser Verkehrsdaten schaffen. Vorbild kann
14 hier das 2019 etablierte Modell der Stadt Hamburg sein.

15

16 Begründung

17 Im Sommer letzten Jahres erreichte die weltweite E-
18 Scooter-Welle schließlich auch Deutschland und mittler-
19 weile sind die elektronischen Roller fester Bestandteil der
20 Innenstadtbezirke. Der den neuen Gefährten oftmals ent-
21 gegengebrachte Unmut begründet sich auch aus einem
22 gefühlten Kontrollverlust der Stadt über ihren öffentli-
23 chen Raum, da dieser nun großflächig als Parkraum di-
24 verser Rideshare-Angebote genutzt wird. Weil diese Praxis
25 zumindest teilweise gerichtlich legitimiert wurde, sollte
26 die Senatsverwaltung Berlin nun alternative Möglichkei-
27 ten in Betracht ziehen, wie der Rideshare-Markt effektiv
28 kontrolliert und in sinnvolle Bahnen gelenkt werden kann.

29

30 Die Mobility Data Specification (MDS) [1, 4] ist eine
31 von der Stadt Los Angeles bereits vor längerer Zeit eta-
32 blierte technische Vorschrift zum elektronischen Daten-
33 austausch zwischen Kommunen und den dort tätigen
34 Rideshare-Unternehmen. Die Unternehmen teilen mit der
35 Stadtverwaltung unter anderem die Zahl und den aktuel-
36 len Standort ihrer Mietobjekte sowie diverse Daten über
37 deren Zustand und Nutzung. So hat die öffentliche Ver-
38 waltung stets den Überblick über die derzeitige Situation
39 auf dem Rideshare-Markt und kann ihrerseits auch direkt
40 elektronisch Parkverbotszonen definieren und an die An-
41 bieter übermitteln. Der Standard wurde bisher von diver-
42 sen Städten in den USA und im letzten Jahr auch von Ham-
43 burg adaptiert.

44

45 Die Bündelung der Daten der einzelnen Rideshare-
46 Anbieter würde die Position der Berliner Senatsver-
47 waltung im Markt deutlich stärken. Sie hätte stets ein
48 aktuelles Lagebild und könnte wieder agieren, statt nur

49 zu reagieren. Darüber hinaus könnten die Daten auch
50 mit in die Verkehrsplanung mit einfließen. Gleichzeitig
51 erleichtert die MDS auch die Kommunikation von Parkver-
52 botszonen mit den Anbietern, da diese unkompliziert und
53 im Zweifel auch sehr kurzfristig direkt als elektronische
54 Geodaten übermittelt werden können.

55

56 Um Bedenken bezüglich der Privatsphäre der Rideshare-
57 Nutzer und des Datenschutzes gerecht zu werden, soll-
58 ten die Anbieter gemäß den Bestimmungen der MDS dazu
59 angehalten werden, keinerlei Kundendaten zu übermit-
60 teln, auch nicht in pseudonymisierter Form. Die techni-
61 sche Umsetzung auf Seiten der Unternehmen wäre wahr-
62 scheinlich mit minimalem Aufwand möglich, da diese
63 ähnliche Modelle bereits in anderen Märkten (nicht zu-
64 letzt in Hamburg) umsetzen.

65

66 Der vorliegende Antrag ist auch ganz im Sinne des An-
67 fang letzten Jahres vorgestellten Konzeptes „Daten für
68 alle“ und bietet zahlreiche Chancen für die Stadt Berlin
69 sowie für innovative Mobilitätsangebote, wie etwa die
70 Jelbi-App der BVG. Deshalb sollten Rideshare-Anbieter ne-
71 ben dem Teilen der Daten mit der Senatsverwaltung via
72 MDS auch zum Bereitstellen einer öffentlichen Schnitt-
73 stelle nach dem GBFS-Standard [2] angehalten werden.
74 Berlin könnte die zweite deutsche Großstadt mit einem
75 wirklich zukunftsweisenden Mobilitätskonzept werden.

76

77 **Referenzen**

- 78 • [https://github.com/openmobilityfoundati-](https://github.com/openmobilityfoundation/mobility-data-specification)
79 [on/mobility-data-specification](https://github.com/openmobilityfoundation/mobility-data-specification)¹
- 80 • <https://github.com/NABSA/gbfs>²
- 81 • [https://www.hamburg.de/pressearchiv-](https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/12793478/2019-08-21-bwvi-mobilitaetsdienste/)
82 [fhh/12793478/2019-08-21-bwvi-](https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/12793478/2019-08-21-bwvi-mobilitaetsdienste/)
83 [mobilitaetsdienste](https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/12793478/2019-08-21-bwvi-mobilitaetsdienste/)³
- 84 • [https://radforschung.org/log/mds-fuer-](https://radforschung.org/log/mds-fuer-kommunen-erklaert/)
85 [kommunen-erklaert](https://radforschung.org/log/mds-fuer-kommunen-erklaert/)⁵
- 86 • [https://lab.technologiestiftung-](https://lab.technologiestiftung-berlin.de/projects/bike-sharing/en/)
87 [berlin.de/projects/bike-sharing/en](https://lab.technologiestiftung-berlin.de/projects/bike-sharing/en/)⁶