

Antrag

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Clarissa Herbst,
Julia Barth-Dworzynski, Matthias Czech, Martina Koeppen, Jörg Mehldau,
Lars Pochnicht, Frank Schmitt, Ali Simsek (SPD) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Eva Botzenhart, Rosa Domm, Olaf Duge, Sonja Lattwesen,
Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Johannes Alexander Müller,
Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Dr. Miriam Putz, Ulrike Sparr (GRÜNE)
und Fraktion**

Betr.: Digitaler Schub für Hamburg: Mobilitätswende mit Open Data stärken

Die Mobilitätswende ist eine zentrale Herausforderung und zugleich eine große Chance für Hamburg. Sie wird in den Bezirken und Quartieren entscheidend mitgestaltet und kann nur im Zusammenspiel aller gesellschaftlichen Kräfte gelingen. Digitale, datenbasierte Mobilitätslösungen sind ein Baustein, um die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern und die Mobilitätswende attraktiv und komfortabel für alle zu machen.

Die Digitalstrategie für Hamburg (Drs. 21/19800) unterstreicht die Relevanz und die Chancen von Digitalisierung und Datennutzung im Mobilitätsbereich: Der begrenzte Straßenraum kann effizienter genutzt, der Energieverbrauch reduziert und der Modal Split, also der Anteil der täglich zurückgelegten Wege, zugunsten von Fuß, Rad und ÖPNV verbessert werden. Die Strategie für Intelligente Transportsysteme (ITS-Strategie, Drs. 21/13503) fügt sich in die Digitalstrategie ein und konkretisiert die Digitalisierung der Mobilitätsangebote und der Verkehrssysteme der Stadt. Ziele sind eine höhere Verkehrssicherheit, weniger Umwelteinflüsse, gesteigerte Effizienz, bessere und sicherere Informationsverteilung und die Förderung von Innovation. Die Innovationskraft intelligenter Transportsysteme zeigte sich deutlich auf dem ITS-Weltkongress, welcher im Oktober 2021 in Hamburg stattfand.

Die Anwendungsmöglichkeiten von Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) im Mobilitätsbereich sind vielfältig und in Hamburg bereits zahlreich. So ist die hvv switch-App ein Beispiel für die nutzer:innenorientierte Bereitstellung und Verknüpfung von Informationen, Echtzeitdaten, Online-Zahlungsdiensten und der unternehmensübergreifenden Buchung von verschiedenen Verkehrsmitteln von hvv-Tickets über Ride- und Carsharing bis hin zu E-Scootern. Ein anderes Beispiel sind Parkleitsysteme: Hier werden Kapazität, aktuelle Auslastung und Preise zusammengeführt und bereitgestellt, um Parksuchverkehre zu reduzieren. Ampelschaltungen berücksichtigen zunehmend Echtzeitdaten, indem Verkehrsdaten von Wärmebildkameras einbezogen werden. Auch für die Auslastungsanzeige der S-Bahn, die kürzlich als Pilotprojekt startete, werden Informationen über das Fahrgastaufkommen bereitgestellt und zur Fahrgastlenkung genutzt, um Abläufe zu optimieren, Kapazitäten auszuschöpfen und das Fahrerlebnis positiver zu gestalten.

Grundvoraussetzung für die Digitalisierung von Verkehrssystemen ist die Erhebung und systematische Bereitstellung von Daten. Das Hamburger Transparenzgesetz schafft den Rahmen für Open Data (deutsch Offene Daten), also die Bereitstellung

städtischer Daten für alle: für Bürger:innen, für die öffentliche Verwaltung, für Wirtschaft, Wissenschaft, Journalist:innen und Zivilgesellschaft. Der Hamburger „Urban Data Hub“ ist die Schnittstelle für die verschiedenen Arten von Daten aus den verschiedenen Fachbereichen. Sie verwaltet die gesamtstädtische „Urban Data Platform“, welche die dezentralen Datenbanken der Stadt, wie zum Beispiel das Transparenzportal, verknüpft. Die Urban Data Platform wird immer weiter ausgebaut und bildet auch die Schnittstelle zur bundesweiten „Mobilithek“, der Zugangspunkt zu offenen Mobilitätsdaten. Ziel ist, perspektivisch ein digitales Abbild der Stadt (Digitaler Zwilling) zu erstellen und für vielfältige Anwendungen vorzuhalten und potenziellen Nutzer:innen bereitzustellen. Mit dem weiteren Ausbau der Urban Data Platform und dem Erweitern des Datenangebotes im Mobilitätsbereich ist es möglich, einen digitalen Mobilitätszwilling zu erzeugen. Dieser Mobilitätszwilling dient Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft für Simulationen, Analysen, Prognosen und Planungen im Bereich der Mobilität. Gleichzeitig schafft er Transparenz und sorgt für Erklärbarkeit von komplexen Zusammenhängen in der Stadtgesellschaft.

In Hamburg herrscht eine hohe Datenschutzsensibilität einhergehend mit einem großen öffentlichen Interesse am Schutz der Privatsphäre. Bei verstärkter Bereitstellung von Daten und der Verbreitung datengetriebener Geschäftsmodelle gilt es daher, hier ein besonderes Augenmerk auf den Datenschutz zu haben – auch wenn typischerweise keine personenbezogenen Daten betroffen sind.

Bürger:innen profitieren durch optimierte und stärker auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Mobilitätsangebote und -services. Als positives Beispiel in diesem Sinne kann die Teilnahme Hamburgs an dem Programm OGP Local (Open Government Partnership) genannt werden. Hierbei wird in einem partizipativen Prozess gemeinsam mit Bürger:innen daran gearbeitet, durch den Einsatz von Daten und datenbasierten Technologien Mobilitätsangebote sichtbarer und zugänglicher zu machen. Nahtlose Übergänge zwischen verschiedenen Transportmitteln, sogenannte Inter- und Multimodalität, werden möglich und so werden autounabhängige Mobilitätsmuster gefördert. Gut verknüpfte, aufbereitete, standardisierte und gepflegte Open Data schaffen ideale Rahmenbedingungen für neue Geschäftsmodelle und Start-ups im Mobilitätsbereich. Diese gewachsene Bedeutung offener Mobilitätsdaten spiegelt sich auch in der auf europäischer Ebene verabschiedeten PSI-Richtlinie („Re-use of Public Sector Information“, auf nationaler Ebene als „Gesetz für die Nutzung von Daten des öffentlichen Sektors“ beziehungsweise „Datennutzungsgesetz“ umgesetzt) wider, in der Mobilitätsdaten eine der zentralen Bereiche von zu veröffentlichenden sogenannten hochwertigen Datensätzen darstellen. Städte wie New York, Barcelona und London, die bereits erfolgreich Open Data im ÖPNV einsetzen, erleben steigende Gründungszahlen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Logistikdienstleister:innen können mit auf Open Data basierten Anwendungen zum Beispiel Transportwege optimieren oder Lieferzeiten in Echtzeit präzise prognostizieren. Die öffentliche Verwaltung kann beispielsweise Straßensanierungen punktgenau steuern, Finanzmittel optimal einsetzen und mithilfe verknüpfter Datensätze die Verkehrsplanung verbessern. Neben der Bereitstellung von Open Data kommt in diesem Gefüge auch der Nutzung privater Daten für öffentliche beziehungsweise städtische Zwecke eine erhebliche Bedeutung zu. Hierfür gilt es, sachgerechte, verlässliche und an den Interessen der Beteiligten ausgerichtete Lösungen zu finden, um das skizzierte Potenzial verschiedener Datenquellen zu nutzen.

Hamburg erfasst bereits zahlreiche Mobilitätsdaten und die Urban Data Platform macht viele Datenquellen zugänglich (Drs. 22/8059). Um das enorme Potenzial von Mobilitätsdaten zu heben, soll die Datenerfassung im Mobilitätsbereich fortgeführt und die Datenressourcen strategisch und konsequent gebündelt, vernetzt und als Open Data zugänglich gemacht werden. Das enorme Potenzial zeigt sich darin, für welche Verkehrsbereiche in Hamburg bereits Open Mobility Data erhoben werden und perspektivisch erhoben werden können. Beispielfhaft seien genannt:

- Straßen- und Weeginfrastruktur
- Carsharing
- ÖPNV und insbesondere der hvv

- DB-Bahnhöfe
- S-Bahn
- Parkraum
- Barrierefreiheit
- Verkehrslage
- Baustellen
- Verkehrszeichen

Auch dynamische (Echtzeit-)Verkehrsdaten verknüpft mit anderen Datenquellen, wie Prozess-, Wetter, Umwelt-, Maßnahmen-, Ereignisdaten und Ähnlichem, können zu entsprechenden Services ausgebaut werden.

So kann die Freie und Hansestadt Hamburg ihre Vorreiterinnenrolle in den Bereichen Digitalisierung und Mobilitätswende weiter ausgestalten, eine dynamische Gründungs-szene fördern und die klimagerechte Mobilität für alle Bürger:innen noch attraktiver und komfortabler machen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. das Potenzial für eine Open-Data-Strategie im Mobilitätsbereich in Hamburg zu ermitteln;
2. die Erfassung und Bereitstellung von Open Data im Mobilitätsbereich weiter auszubauen und dabei auch externe Akteur:innen einzubinden und dafür zu prüfen, ob und in welcher Form tragfähige Übereinkünfte mit Verkehrsunternehmen und privaten Mobilitätsanbieter:innen getroffen werden können, mehr Daten als Open Data zur Verfügung zu stellen;
3. auf Basis von offenen Daten (Open Data) in der Urban Data Platform sowie Analyse-, Simulations- und Visualisierungsfunktionalitäten Urbane Digitale Zwillinge und deren Nutzung im Mobilitätsbereich weiter voranzutreiben;
4. weitere Pilot- beziehungsweise Modellprojekte für Open-Data-Anwendungen zu initiieren und zu fördern;
5. die Sichtbarkeit und Auffindbarkeit von Mobilitätsdaten im Transparenzportal Hamburg auszubauen und zu verbessern;
6. schrittweise mehr Daten in der Mobilithek, dem nationalen Datenzugangspunkt, bereitzustellen und sich auf Bundesebene fortlaufend für die Förderung von Open Data im Mobilitätsbereich einzusetzen;
7. sich für eine bundesländerübergreifende und europäisch-vernetzte Mobilitätsdatenstrategie einzusetzen;
8. bis 31. Dezember 2024 der Bürgerschaft zu berichten.