



HAGEN AKTIV
Fraktion im Rat der Stadt Hagen, Rathausstraße 11, 58095 Hagen
Herrn Hans-Georg Panzer
Vors. Ausschuss für Umwelt,
Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität
Rathausstraße 11
58095 Hagen

Fraktion im Rat der Stadt Hagen
Tel.: 0 23 31 / 207 – 55 28
Fax: 0 23 31 / 207 – 55 30
fraktion@fraktion-hagen-aktiv.de
Internet: www.fraktion-hagen-aktiv.de

08. März 2019

Antrag nach § 6 GeschO: Mobilitätsdatenmodell; Fahrrad- und Elektrotretrollersharing

Sehr geehrter Herr Panzer,

gemäß § 6 der Geschäftsordnung des Rates beantragen wir für die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität am 20. März 2019 die Aufnahme des folgenden Tagesordnungspunktes.

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität beauftragt die Verwaltung, eine mögliche Vorgehensweise in Bezug auf die Einführung von Fahrrad- und Elektrotretrollersharing in Hagen darzustellen, u. a. die mögliche Einführung einer entsprechenden Satzung, Kontaktaufnahme/-aufrechterhaltung zu Sharingunternehmen, und Umsetzung potenzieller (Teil-)Projekte in Bezug auf Datenaustausch, Kontrolle und Datenauswertung.
2. Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung weiter, Stellung zu den in dieser Antragsbegründung genannten Informationen zu nehmen und stellt diesbezüglich mögliche weitere Vorgehensweisen, Projekte und Verknüpfungen (insbesondere zum Masterplan und zum "Mobilitätsdatenmodell") dar.
3. Weiter wird die Verwaltung beauftragt, eine nähere Projektbeschreibung sowie die konkreten zeitnah geplanten weiteren Schritte und Ziele in Bezug auf das Projekt "Mobilitätsdatenmodell" umfassend vorzustellen. Außerdem soll die Verwaltung z. B. im Rahmen der möglichen zukünftigen Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW den Austausch und Weiteres mit anderen Kommunen bezüglich dieser Themen/Projekte anstreben.

Begründung:

Mit dem aktuellen Entwurf einer "Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr [...]" ist die Einführung von u. a. Elektrotretrollern absehbar. Unternehmen im Sharingbereich stehen auch schon in den Startlöchern.

Es ist sicherlich wünschenswert, auch hier die Möglichkeit zu bieten, Dienste von u. a. Fahrrad- und Elektrotretrollersharingunternehmen zu nutzen, insbesondere zur Verknüpfung mit dem vielerorts außerhalb der Stadtteilzentren zu schwachen ÖPNV und um so weitere MIV-Nutzungszwänge aufzulockern.

Zudem gehen einige Inhalte/Projekte des Masterplans für nachhaltige Mobilität auf Sharing ein, wenn auch hauptsächlich auf öffentliches Sharing von Fahrzeugen, für die eine Fahrerlaubnis benötigt wird.

Andere Orte, teilweise auch in Deutschland (zumindest bzgl. Fahrradsharing), haben mit verschiedenen Arten von Sharingdiensten bereits Erfahrungen gemacht und daraus gelernt.

Hier besteht die Chance, vor/mit der Einführung solcher Dienste die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, um für alle sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb und Umgang sicherzustellen, und für die Verwaltung hilfreiche Kontrollwege und noch dazu neue und allgemein einsetzbare Planungsinstrumente zu erhalten.

Besonders bietet sich hier ein Blick auf die Mobility Data Specification (MDS) an. Die Spezifikation für Datenschnittstellen zwischen Anbietern und Verwaltungen wurde von der Stadt Los Angeles entworfen und wird offen und laufend in Zusammenarbeit u. a. mit Planern, Unternehmen, und der Öffentlichkeit weiterentwickelt.

Echtzeitdaten, insbesondere zu Fahrzeugverfügbarkeit (inkl. Registrierung jedes einzelnen Fahrzeugs), Quellen/Zielen, Auslastung usw., können einerseits die städtische Verkehrsplanung unterstützen, andererseits können die Daten auch ermöglichen, bezüglich der Dienste an sich festzustellen, ob gewisse Bereiche beispielsweise zu wenig Verfügbarkeit haben, obwohl sie es z. B. aufgrund schlechter ÖPNV-Erschließung eher bräuchten, es kann dann also seitens der Stadt z. B. für Anpassungswünsche bzw. weitere Vorgaben gesorgt werden.

Durch insgesamt erhöhte Transparenz und den Datenaustausch entstehen für alle Seiten Vorteile, Arbeitsabläufe werden nachvollziehbarer und es können neue Möglichkeiten erschlossen werden.

Es kann vielfältigerweise ordnungsgemäßer Betrieb sichergestellt werden, einerseits über neu ermöglichte Kontrollmöglichkeiten, andererseits auch über die Auslieferung passender Daten an die Unternehmen, beispielsweise maschinenlesbare Verbotflächeninformationen sowie kurzfristige Informationen beispielsweise zu Baustellen oder Veranstaltungen. So etwas kann durch maschinenlesbare, möglichst abgestimmte/standardisierte Datenlieferung deutlich besser (insbesondere beiderseits aufwandsärmer) als über andere Wege geschehen. Die Arbeitsweise der Unternehmen ist überwiegend digital, und es ist bei den meisten Daten sinnvoll, sie in einfach bearbeitbarer und auslesbarer Form bereit zu halten. Nicht maschinenlesbare Darstellungen sollen nur aus diesen Daten abgeleitet werden, und nicht die Hauptdatenhaltung oder gar das Übermittlungsformat sein.

Wenn auf eine standardisiertes und demnach bereits jetzt oder zukünftig weitreichend unterstütztes Datenaustauschmodell gesetzt wird, so wird einerseits die Attraktivität als Standort erhöht, insbesondere weil dadurch auch der Aufwand auf Unternehmensseite geringer ausfällt. Außerdem kann in der Verwaltung für die Zwecke der Datenanalyse usw. auf anderswo offen entwickelte Werkzeuge zurückgegriffen werden, die nicht proprietär sind und auch nicht bei jeder Verwaltung/bei jedem Anbieter aufgrund verschiedener Vorgehensweisen oder Datenhaltungsarten immer ganz neu entwickelt werden müssen. Dies gestaltet auch den Einstieg seitens der Stadt einfacher und günstiger, reduziert Abhängigkeiten, und vermeidet insgesamt Doppelarbeit/-entwicklungen sowie unnötige, manuelle, analoge Arbeitsschritte; außerdem folgt dies den auf Bundes- und Landesebene sowie kommunal immer mehr verfolgten Grundsätzen des Open Government (u. a. Interoperabilität, offene Schnittstellen, Open Source).

Da im Rahmen der Schnittstellen auch eine (natürlich ohne personenbeziehbare Daten) öffentliche Schnittstelle gemäß der General Bikeshare Feed Specification (GBFS) bereitgestellt werden soll, eröffnen sich weitere Möglichkeiten der Verknüpfung und Einbindung der Informationen in andere Anwendungen.

Beispielsweise gibt es beim VRR grundsätzlich das Ziel, zukünftig weitere Angebote (wie u. a. auch die Radboxen) innerhalb einer App zu bündeln; wenn man also auch im Fahrrad-/Rollersharingbereich für die Veröffentlichung standardisierter Datenschnittstellen als Open Data sorgt, kann eine Anbindung vieler Mobilitätsarten/-anbieter einfacher erfolgen.

Neben den üblichen Beteiligten bezüglich Verkehrsplanung usw. sind u. a. auch das Amt für Geoinformation und Liegenschaftskataster sowie die Task Force Digitalisierung besonders miteinzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Josef Bücker
(Fraktionsvorsitzender Hagen Aktiv)

f. d. R.: Karin Nigbur-Martini
(Fraktionsgeschäftsführerin)