

Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“

Ausführliche Beschreibung

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autorinnen und Autoren: Ulrike Lackner, Gert Breitfuß, Katrin Mauthner, Christof Wolf-Brenner, Michael Herburger, Michael Plasch, Carina Hochstrasser, Matthias Leibetseder, Johannes Tomin

Gesamtumsetzung: Know-Center GmbH

Graz, 2022. Stand: 30. März 2022

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundeskanzleramtes und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an empfaenger@bmk.gv.at.

Inhalt

Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“	4
Hintergrund	5
Use Case Beschreibung	6
Die Herausforderung	6
Die Relevanz des Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“	6
Benefits.....	7
Geschäftsmodelle	7
Methodik	9
Stakeholder	10
Umfang und Ziele des Use Case	11
Akteure und Intermediäre	13
Datenaustausch	15
Notwendige Daten	15
Vorhandene Daten	16
Notwendige Schnittstellen	16
Datenaufbereitung und -anreicherung	16
Datenqualität.....	16
Technische Lösungen zur Umsetzung	17
Sicherer Datenaustausch – Security.....	17
Rechtlicher Rahmen	17

Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“

Erstellt im Zuge des Projekts „Logistik und Resilienz - Datenkreise“
im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK) vertreten durch die Österreichische
Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG)



Hintergrund

Das Projekt “Logistik und Resilienz – Datenkreise (LogResDat)” ist ein Projekt im Rahmen der F&E Dienstleistungen „Datenkreise“ aus der IKT der Zukunft Ausschreibung 2020 „Datengetriebene Technologien und Datenkreise“. Das Programm wird durch das BMK gefördert und von der FFG abgewickelt.

Daten können durch entsprechende Bereitstellung und Verknüpfung die Schaffung neuer Prozesse und Services um Umfeld der Logistik und Resilienz ermöglichen. Im Bereich eng abgestimmter und optimierter Logistikprozesse bestehen starke Anfälligkeiten durch Störungen und Veränderungen. Ein Umgang mit auslösenden Einflüssen bietet ein gesamtheitlicher Resilienzansatz in der Logistik, der in Daten abgebildet werden kann. Für die Entscheidungsfindung werden diese Daten in Datenkreisen ausgetauscht, um möglichst allen Stakeholdern zur Verfügung zu stehen. Obwohl Daten vorhanden sind, sind die Praktiken im Sinne von Datenkreisen in Logistik und Resilienz jedoch bis dato sehr unterbelichtet und wenig verbreitet.

Ziel des Projektes LogResDat war es industrielle Datenkreise im Anwendungsbereich Logistik und Resilienz zu identifizieren und zu konkretisieren, um den Stand des Wissens zu Datenkreisen im Bereich Logistik und Resilienz zu erweitern. Die Studienergebnisse können dabei wesentlich zur Verbesserung der Resilienz in der Logistik beitragen und auch weitere datenbasierte Innovationen ermöglichen.

Use Case Beschreibung

Die Herausforderung

In Europas Logistik- und Transportnetz gibt es einen deutlichen Mangel an verfügbaren, sicheren Parkplätzen für Lastkraftwagen. Fahrer*innen und Disponent*innen haben es schwer, geeignete Plätze zu identifizieren und haben in vielen Fällen nicht die Mittel und Möglichkeiten, Parkplätze im Voraus zu buchen. Zudem ist die Frachtkriminalität weithin das größte Problem im europäischen Transportsektor. Berichten zufolge sind ungesicherte Parkzonen für 75% aller Diebstähle oder Beschädigungen verantwortlich. 78% der Fahrer*innen sind der Meinung, dass klare Informationen über Parkplätze für ihre Arbeitsleistung entscheidend sind (Otra – Truck Parking Network, 2021¹). In der Zukunft ist es demnach von entscheidender Bedeutung, diese Situation zugunsten der Branche, der Logistikkabläufe und des Arbeitsumfelds der Beschäftigten zu verbessern. Für die ohnehin sehr strapazierten und unter Dauerstress und Hochdruck arbeitenden LKW-Fahrer*innen muss es künftig transparenter möglich sein, geeignete Rastplätze zu finden, die gleichzeitig sicher sind und mittels Plattformunterstützung transparent und mit Sicherheitsbewertungen der Parkplätze einheitlich darzustellen. Eine EU-Studie² hat sich diesem Thema erst kürzlich gewidmet, die Frage bleibt allerdings: „Kann der Verkehrssektor das Problem der LKW-Parkplätze in Europa allein lösen?“

Die Relevanz des Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“

Der Diskurs mit den Stakeholdergruppen und Auskunftspersonen im Projekt bestätigte diesen Aspekt im Themenumfeld von „Logistik & Resilienz Datenkreisen“ und den Bedarf an mehr sicheren Parkmöglichkeiten in bestehenden oder neuen Bereichen/Arealen und die Notwendigkeit einer größeren Verfügbarkeit von Standorten. Nach allgemeiner Auffassung der befragten Expert*innen ist die derzeitige Kapazität in vielen Gebieten entlang der wichtigsten europäischen Verkehrskorridore unangemessen. Außerdem herrscht Verwirrung

¹ <https://www.weareotra.com/blog-list/otra-is-launching-its-european-truck-parking-network-with-secure-belgian-parking/>

² <https://sstpa.eu-study.eu/>

über die Sicherheit und das Dienstleistungsniveau aufgrund fehlender Standards in der Verwendung transparenter Informationen. Von einer Verbesserung dieser Situation und Entwicklung eines Lösungsansatzes entscheidend profitieren würden neben den LKW-Fahrer*innen und Disponent*innen auch die Unternehmen der Logistik- und Transportdienstleistungsbranche. Zudem könnten Informationsdienstleister mit der Datenaufbereitung und -analyse im Datenkreis ihre Geschäftsmodelle einbringen und erweitern.

Benefits

Eine in der Realität umgesetzte Lösung gemäß Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“ durch den kompatiblen Zusammenschluss existierender und neuer Datenquellen würde sowohl mehr Transparenz hinsichtlich der Verfügbarkeit von Parkflächen als auch eine Verbesserung, Einrichtung und Dokumentation eines Sicherheits- und Serviceniveaus auf bestehenden und neuen LKW-Parkplätzen ermöglichen. Für die beteiligten Nutzer*innen des Datenkreises würden Verbesserung im Arbeitsalltag, in der Prozessabwicklung und auf menschlicher Ebene („softe Faktoren“) verwirklicht werden können. Vor diesem Hintergrund wäre eine entscheidende Prozessoptimierung zu erwarten, eine deutliche Senkung der Kriminalitätsrate und der Zwischenfälle im Güterverkehr sehr wahrscheinlich, eine höhere Effizienz in den Transportabläufen und vor allem eine Verbesserung der Sicherheit und des Wohlbefindens der Lkw-Fahrer*innen möglich. Dies würde sowohl der Verkehrssicherheit als auch der Logistik- und Transportdienstleistungsbranche und all ihren Kund*innen zugutekommen.

Geschäftsmodelle

Die dahinterliegende Initiative im Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“ ermöglicht auf Ebene der Geschäftsmodelle eine Weiterentwicklung für die beteiligten und betroffenen Organisationen: Infrastrukturbetreiber – national wie international – können ihr Geschäftsmodell auf eine neue Ebene heben und durch die Bereitstellung von vorhandenen Daten (vorhandene Parkplätze, aktuelle Belegung, Serviceleistungen etc.) zu einer soliden Datenbasis beitragen und in weiterer Folge durch Erweiterung der zusätzlich zu erhebenden Daten ein qualitativ umfassenderes Niveau in der Datenverfügbarkeit im Use Case Umfeld ermöglichen. Logistikdienstleister könnten durch Anwendung des Datenkreises ihre Routenoptimierung sowie die Planungsgenauigkeit von Pausen/Ruhezeiten als Mehrwert für ihre Kunden realisieren und gleichzeitig die Attraktivität für die LKW-fahrende Belegschaft steigern. Informationsdienstleister – sprich jene Organisationen, die den Datenkreis neu bereichern

und entscheidend verbessern – tragen mit ihrem Geschäftsmodell dazu bei, im Datenkreis die Aufbereitung, Strukturierung und Analyse mittels unabhängiger Überprüfung und Auditierung der Informationen betreffend Arealverfügbarkeit, Einrichtung, Sicherheitservice etc. zu realisieren. Die Verarbeitung und Integration der Daten und Erstellung eines Tools zur Nachverfolgbarkeit der Parkplatzverfügbarkeit ist als zentrale Geschäftsmodellinnovation für diesen Anwendungsfall zu betrachten.

Methodik

Grundlage für die Ausarbeitung der Use Cases stellen die im Projektverlauf vorangegangenen Arbeitspakete 2 und 3 dar. In Arbeitspaket 2 wurden mittels Stakeholder Analyse und u.a. zweier Stakeholderworkshops die wichtigsten Stakeholder und deren Stakeholdergruppenzugehörigkeit identifiziert und analysiert. Um detailliertere Einblicke in die Stakeholdergruppen und deren Bedürfnisse und Anforderungen bezüglich Datenkreise im Bereich Logistik und Resilienz zu erlangen, wurden insgesamt 19 Interviews in den einzelnen Stakeholdergruppen geführt. Die Ergebnisse aus den Interviews und den Workshops wurden konsolidiert betrachtet und fungierten als Basis für die Erstellung eines Online-Surveys. Daraus gingen 76 auswertbare Ergebnisse hervor, die die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Schritten validierten und ergänzende Einschätzungen zu verschiedenen Datenkreisanforderungen miteinbrachten.

Laufend dazu erfolgte in Arbeitspaket 3 eine theoretische Grundlagenforschung zu den Bereichen Datenaustausch, Datenwertermittlung und Datenkreise. Basierend auf diesen Erkenntnissen entwickelte das Projektkonsortium 6 Use Case Ideen, die in einem abschließenden Workshop Vertretern der Stakeholdergruppen präsentiert und diskutiert wurden. Diese Use Case Ideen waren: (1) Driving Seat (2) Weather Wishard (3) Smart Connected Supplier Network (4) Störungsdatenbank (5) Parkplatzverfügbarkeit (→ hier beschrieben) und (6) CO2-Rechner. Eine kompakte Kurzbeschreibung der Use Case Ideen befindet sich in der Studie. Die finale Auswahl der zwei Use Cases zur weiteren Betrachtung fand durch eine Abstimmung statt. In der Folge wurden die beiden ausgewählten Use Case Ideen in Abstimmung mit Vertretern der Stakeholdergruppen durch das Projektkonsortium weiterentwickelt.

Stakeholder

Folgende Stakeholder konnten in das Projekt involviert werden:

Veranstaltung	Teilnehmer*innen-Anzahl	Stakeholdergruppen
1. Stakeholder-Workshop (21.07.2021)	6	Behörden/Interessensvertretung (4) Informationsdienstleister (1) Infrastrukturbetreiber (1)
2. Stakeholder-Workshop (28.07.2021)	7	Behörden/Interessensvertretung (3) Verlader/Bedarfsträger (1) Wissenschaftliche Einrichtungen (1) Transportdienstleister (1) Informationsdienstleister (1)
Interviews (22.07.2021-29.10.2021)	19	Behörden/Interessensvertretung (2) Verlader/Bedarfsträger (5) Wissenschaftliche Einrichtungen (3) Transportdienstleister (2) Informationsdienstleister (4) Infrastrukturbetreiber (3)
Online-Survey	77	Behörden/Interessensvertretung (3) Verlader/Bedarfsträger (36) Wissenschaftliche Einrichtungen (8) Transportdienstleister (20) Informationsdienstleister (5) Infrastrukturbetreiber (5)
Use-Case-Workshop (18.01.2022)	4	Behörden/Interessensvertretung (2) Informationsdienstleister (1) Verlader/Bedarfsträger (1)

Umfang und Ziele des Use Case

Der Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“ adressiert das Themenfeld „Logistik & Resilienz Datenkreise“ und den nationalen wie internationalen Bedarf an mehr sicheren LKW-Parkmöglichkeiten in bestehenden oder neuen Bereichen/Arealen und die Notwendigkeit einer besseren Verfügbarkeit von Standorten:

- Die Initiierung des Datenkreises ermöglicht insbesondere Behörden und staatsnahen Infrastrukturbetreibern einen transparenten Zugang zur vorherrschenden Lage in den LKW-Parkplatzarealen im nationalen wie europäisch internationalen Logistik- und Transportnetzwerk betreffend Verfügbarkeit, Sicherheit und Auslastungsquoten als Grundlage für länderübergreifende Zusammenarbeit und Investitionsentscheidungen.
- Durch den Zusammenschluss von beteiligten Unternehmen auf operativer Ebene erfolgt im Datenkreis zudem auch der Zusammenschluss von existierenden und neuen Datenquellen, die für ein gemeinsames Ziel allen beteiligten Unternehmen einen Nutzen bringen können.
- Die Transparenzmachung meist intrinsischer Informationen und Kenntnisse (subjektive Erfahrungen je LKW-Fahrer*innen) wird durch eine einheitliche Vorgehensweise mittels Standards und Plattformlösung im Datenkreis realisiert und bringt so dem gesamten Netzwerk Vorteile.
- Der Datenkreis ist für zusätzliche Partner im Logistik- und Transportnetzwerk offen und für die Unternehmen mit Fokus Informationsdienstleistung ein erweiterbares Geschäftsfeld, wenn es um die Etablierung von Standards, die Analyse von Lage-, Auslastungs- und Sicherheitsinformation im Netzwerk und in weiterer Folge um Forecastberechnungen für Transportplanungsentscheidungen geht.

Folgende wirtschaftliche Vorteile können dadurch entstehen:

1. Eine erhöhte Datenzuverlässigkeit und -transparenz von LKW-Parkflächen und Arealen im digital abgebildeten Logistik- und Transportnetzwerk.
2. Die verstärkte Nutzung von digitalen Tools und Devices in der Logistik- und Transportdienstleistungsbranche.
3. Tendenziell vermiedene Frachtkriminalität durch die verbesserte Infrastruktur und die Transparenzmachung der „realen Situationen“ im Datenkreis.

4. Verbesserte Logistikabläufe und entscheidende Aufwertung des Arbeitsumfelds der Beschäftigten hinsichtlich Sicherheitsempfinden und Einhaltung/Realisierung der Pausen- und Ruhezeiten.

Akteure und Intermediäre

Im folgenden Abschnitt werden die Akteure und Intermediäre beschrieben, die zur Umsetzung des Use-Cases „Parkplatzverfügbarkeit“ notwendig sind. Die Unterscheidung von Akteuren, die direkt an der Umsetzung beteiligt sein müssen (z.B. Datenlieferant, Datenverarbeiter), und Intermediären, die indirekt vom Use-Case betroffen sind, erfolgt, um eine vollständige Integration der betroffenen Stakeholder zu gewährleisten und die Rollen der Stakeholder im Vorfeld zu beleuchten.

Folgende Akteure wurden in der Ausarbeitung des Use-Cases „Parkplatzverfügbarkeit“ als relevant eingestuft:

- LKW-Fahrer*innen
 - Dateneingabe durch LKW-Fahrer*innen über aktuelle Parkplatzverfügbarkeiten
 - Anwendung des Datenkreises und das daraus entstehende Tool in Echtzeit
- Europäische Infrastrukturbetreiber
 - Bereitstellung von vorhandenen Daten (vorhandene Parkplätze, aktuelle Belegung, etc.)
 - Erweiterung der zu erhebenden Daten, um europäische Infrastrukturbetreiber auf ein Niveau in der Datenverfügbarkeit zu heben
- Logistikdienstleister
 - Anwendung des Datenkreises zur Routenoptimierung und Planung von Pausen
- Informationsdienstleister
 - Verarbeitung und Integration der Daten und Erstellung des Tools zur Nachverfolgbarkeit der Parkplatzverfügbarkeit

Darüber hinaus konnten folgende Intermediäre identifiziert werden:

- Behörden
 - Forcierung der europäischen Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern
 - Einflussnahme auf Parkplatzverfügbarkeit durch Richtlinien (z.B. Nachtfahrverbote, Kabinenschlafverbot, etc.)

- Information über Auslastung der Parkplätze, woraus der Bau von neuen Parkplätzen forciert werden könnte
 - Forcierung von alternativen Transportmitteln durch Regularien, die keine Parkplätze benötigen (z.B. Zug, Binnenschiff, etc.)
- Raststätten und Tankstellen
 - Durch unterschiedlichen Grad an Services, vorhandener Infrastruktur sowie Preisniveau, Unterschiede in Attraktivität der Parkplätze für LKW-Fahrer*innen (z.B. Öffnungszeiten, Sanitäreinrichtungen, Tankkarten, etc.)
 - Integration der Raststätten und Tankstellen zur Vergabe von Incentives für LKW-Fahrer*innen, welche Dateneingabe vornehmen (z.B. Gutscheine, Gratis-WLAN, etc.)
- Busunternehmen
 - Nutzung der LKW-Parkplätze
- Verlagerer (Industrie/Handel)
 - Erhöhte Planbarkeit der geschätzten Ankunftszeit
 - Steuerung der Nachfrage nach LKW-Transporten (z.B. alternative Transportmittel, gewünschte Ankunftszeit, etc.)

Datenaustausch

Herausforderungen hinsichtlich Datenaustausch:

- Zusammenführen von Datenquellen unterschiedlicher Organisationen (Infrastrukturbetreiber, Unternehmen, sonstige Quellen).
- Bereitschaft von Disponenten und LKW-Fahrer*innen Daten einzugeben (z.B. aktuelle Auslastungen, aktueller Standort, geplante Route, etc.).
- Finden eines geeigneten Treibers bzw. Betreibers des Datenkreises.
- Auswahl bzw. Adaption einer geeigneten Referenzarchitektur (Datenplattform) hinsichtlich DSGVO, Standardisierung und Skalierbarkeit.

Notwendige Daten

Um das dahinterliegende Datenservice im Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“ in der Realität abbilden zu können, bedarf es eines Zusammenschlusses von existierenden und ggf. auch neuen Datenquellen. Betreffend existierende Daten wären bspw. „Parkplatz-Meta-Daten aus EU-weiten Netzwerkplattformen“ oder auch – mit nationalstaatlichem Bezug bspw. die ASFINAG Parkplatzauslastungsplattform in Österreich zu nennen (real-time, aber auch durch Analyse der Datenhistorie), auf deren Strukturen und Technologien eine EU-weite Ausrollung denkbar wäre. In puncto neuer Datenquellen wäre es anzudenken, Informationen zur Verkehrsauslastung auf Routen den örtlich angebenen Parkplatzauslastungsplattformen gegenüberzustellen, um entsprechende Auslastungsspitzen auf Parkplätzen identifizieren und planen zu können. Weiters könnte ein spezifisches Knowledge Management auf LKW-Fahrer*innenebene eine neue Datenquelle darstellen, welche auch auf Sicherheitsstandards und andere subjektiv wahrgenommene Aspekte eingehen und diese ähnlich einer Bewertungs- oder Erfahrungsdokumentation etabliert werden könnte. Es besteht jedenfalls ein dringender Bedarf an einem zuverlässigen Standard – verortet auf einer Plattform –, der ein klares Bild von Arealen und der Leistung einer LKW-Parkeinrichtung vermitteln kann. Generell sind harmonisierte Informationen auch in weiterer Folge für Web- bzw. Online-Anwendungen wichtig, um es LKW-Fahrer*innen und Disponent*innen zu ermöglichen, die verfügbaren Flächen und Zusatzinformationen ressourcenschonend zu identifizieren, zu vergleichen und Parkplätze sowie ggf. andere zusätzliche Dienstleistungen zu buchen und zu bezahlen.

Vorhandene Daten

Ein Großteil der im Vorkapitel genannten notwendigen Daten zur Realisierung des Use Cases sind grundsätzlich vorhanden, die Bereitschaft zum Teilen bzw. Bereitstellen der Daten muss jedoch für jede Datenquelle separat geklärt werden. Wir gehen davon aus, dass der Zugang bzw. die Nutzung von Daten staatsnaher Infrastrukturbetreiber (ASFINAG, ZAMG, etc.) leicht ermöglicht werden kann. Um die notwendigen Daten der Frächter und LKW-Fahrer*innen im Datenkreis integrieren zu können, müssen die betreffenden Stakeholder vom erwarteten Nutzen des Datenkreises überzeugt werden.

Notwendige Schnittstellen

Sinnvollerweise wird der vorliegende Datenkreis vom Infrastrukturbetreiber implementiert, da bei diesem die zentralen Datenquellen vorhanden sind und auch die demensprechende Hardware inkl. definierte Schnittstellen und Fachkräfte verfügbar sind. Die für den Datenkreis notwendigen zusätzlichen Daten von LKW-Fahrer*innen und Disponenten müssen an die Vorgaben (Standards) der Schnittstellen des Infrastrukturbetreibers angepasst werden.

Datenaufbereitung und -anreicherung

Wenn es keine einheitliche und umfassende Datenbank betreffend LKW-Parkplätze gibt, kann es im ersten Schritt gelingen, Informationen manuell aus verschiedenen Quellen zu sammeln. Die Aufbereitung, Strukturierung und Analyse mittels unabhängiger Überprüfung und Auditierung der Informationen betreffend Arealverfügbarkeit, Einrichtung, Sicherheitsservice etc. werden allerdings komplex und schwer durchführbar.

Datenqualität

Um die gewünschten Prognosen (Forecasts) hinsichtlich Parkplatzauslastung realisieren zu können sind historische Daten (am besten mehrere Jahre) in ausreichender Qualität notwendig. Unter der Annahme, dass die relevanten Daten schon anderweitig verarbeitet oder genutzt werden, gehen wir von einer ausreichenden Datenqualität aus. Bei notwendi-

gen zusätzlichen Datenquellen z.B. Standort des LKW oder Routendaten müssen zur Absicherung der notwendigen Datenqualität automatische Qualitätschecks vorgesehen werden.

Technische Lösungen zur Umsetzung

Die Datenanalyse setzt eine Klassifizierung von Daten ins Zentrum, die einen weiterführenden Einsatz von Algorithmen ermöglicht wird und eine Basis für Forecastberechnungen hinsichtlich Auslastung von Parkplatzarealen im Logistik- und Transportnetzwerk darstellt. Weiters wäre es betreffend Datenanalyse möglich, real-time Daten miteinzubeziehen und bspw. ETA (Estimated Time of Arrival) Informationen für Auslastungen zu berücksichtigen. Im vorliegenden Use Case sind Services zur Entscheidungsunterstützung für die Nutzer*innen ähnlich bedeutend wie profilbezogene Analysen und Benachrichtigungsservices im Kontext der Sicherheitsstandards und Verfügbarkeit von Parkplätzen und Areale im digital abgebildeten Logistik- und Transportnetzwerk.

Sicherer Datenaustausch – Security

Die technische Lösung für den Datenaustausch bzw. für die gemeinsame Nutzung von Daten des vorliegende Datenkreises muss auf Datenschutzkonformität (bei personenbezogenen Daten) und sicheren Datenaustausch (Datensicherheit) mittels adäquater kryptographischer Methoden (Anonymisierung, Multi-Party Computation) ausgerichtet werden.

Rechtlicher Rahmen

Für die langfristig erfolgreiche Umsetzung von „Logistik & Resilienz Datenkreisen“ gilt es neben organisatorischen und technischen Voraussetzungen sowie einem Umdenken der potenziell involvierten Stakeholder, auch rechtlich klare Rahmenbedingungen zu schaffen.

Den rechtlichen Rahmenbedingungen wurde auf wissenschaftlicher Ebene in Österreich bis dato wenig Aufmerksamkeit geschenkt; Datenkreise in Logistik und Resilienz wurden aus rechtlicher Perspektive daher wenig beleuchtet. Dennoch müssen Datenkreise in Logistik

und Resilienz sowie dahinterliegende Geschäftsmodelle einer rechtlichen Prüfung unterzogen werden. Es ist dabei essenziell, sich mit den rechtlich einschlägigen Themenbereichen intensiv zu beschäftigen, da diese je nach Use Case stark variieren können.

Da es sich beim Thema Datenkreise allgemein und in Logistik und Resilienz im Speziellen rechtlich um Querschnittsmaterien handelt, muss eine Vielzahl an einschlägigen Themenbereichen behandelt werden. Folgende, nicht abschließende Aufstellung soll einen Überblick über rechtlich relevante Themengebiete für den Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“ geben und die Vielfältigkeit der Thematik veranschaulichen. Die Rechtsbereiche müssen dabei wesentlich auch aus Sicht der Stakeholder betrachtet werden, die je nach Use Case unterschiedlich ausfallen. Für den Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“ sind u.a. folgende Rechtsbereiche relevant:

- Datenschutz, DSGVO: Bei möglichen personenbezogenen Daten der LKW-Fahrer*innen, Standort- und Routendaten, Mobilfunk- und Geo-Daten
- Vertragsrecht: vertragliche Regelungen für die Teilnahme am Datenkreise für alle Stakeholder
- Wettbewerbs,- und Kartellrecht: Bei Plattformbetrieb (Data Service Provider), Regelung der Vertragsbeziehungen, Konditionen und Preisgestaltung, Zusammenarbeit von Wettbewerbern
- Urheberrecht: Wer hat Datenhoheit bzw. wer ist Eigentümerin/Eigentümer der Daten?
- Transportrecht: Berücksichtigung unterschiedlicher Normen und Gesetze für die diversen Verkehrsmodalitäten, speziell bei interkontinentalem Datenkreisen
- Gewerberecht und sonstige nationale Bestimmungen: Beachtung der unterschiedlichen Anforderungen an Ruhezeiten, Lenkzeiten, etc.

Die Ergebnisse der Stakeholder-Analyse zeigen deutlich, dass ein definierter Rechtsrahmen wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren und den Erfolg von Datenkreisen in Logistik und Resilienz ist, so auch beim Use Case „Parkplatzverfügbarkeit“.

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

email@bmk.gv.at

bmk.gv.at