

# Informationspflicht im Projekt „Aufnahme von Kennzeichen im Stadtgebiet Osnabrück“

## 1 Inhalt

2	Zweckbeschreibung – Was ist der Zweck? .....	2
2.1	Beschreibung des Projektes IIP – Was ist unser Hintergrund? .....	2
2.2	Definition Pendelnde .....	3
2.3	Zwecke und Ziele der Erhebung und Auswertung von Kennzeichen .....	4
3	Standorte – Wo stehen die Kameras .....	6
4	Verarbeitungsschritte – Was passiert mit den aufgenommenen Daten? .....	6
5	Datenschutzmaßnahmen – Wie wird die Sicherheit der Daten hergestellt .....	8
6	Rechte – Welche Rechte haben Sie als Betroffene .....	9
6.1	Unmöglichkeit der direkten Information .....	9
6.2	Unverhältnismäßiger Aufwand .....	9
6.3	Geringes Risiko durch Anonymisierung .....	10
7	Verantwortliche – Wen kann ich bei Fragen kontaktieren? .....	10

## 2 Zweckbeschreibung – Was ist der Zweck?

Das Pilotprojekt ist im BMBF geförderten Projekt „Intelligenter Intermodaler Pendlerverkehr“ (IIP) für die Stadt Osnabrück entstanden. Indem im IIP-Projekt das Kennzeichenkamarasystem in einem Forschungsrahmen betrachtet werden kann, wird der Grundbaustein für die intelligente Erhebung von Verkehrsdaten des motorisierten Verkehrs gelegt. Dies wird bei erfolgreicher Pilotphase nach Projektende weiterverfolgt – es soll ein durchdachtes System zur Aufnahme des motorisierten Verkehrs entstehen.

### 2.1 Beschreibung des Projektes IIP – Was ist unser Hintergrund?

Das stark ausgeprägte Verkehrsaufkommen im Bereich motorisierten Verkehr stellt ein Problem für das Verkehrsmanagement von Städten dar. Insbesondere in Osnabrück steuern Pendelnde eine Menge dazu bei. Alternative Verkehrsmittel werden nicht als attraktiv genug angesehen, um dem entgegenzuwirken, sodass es insbesondere während der Stoßzeiten zu Verkehrsstaus und zu einer starken Belastung der Luft durch Abgase kommt.

Das durch das BMBF geförderte Projekt „Intelligenter Intermodaler Pendlerverkehr (IIP)“ hat sich zum Ziel gesetzt, den motorisierten Verkehr in Osnabrück zu optimieren. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Pendelnden und deren Verhalten gelegt.

Um effektiv Einfluss auf die verkehrliche Situation zur Verbesserung des Verkehrsflusses zu nehmen, ist es vonnöten, Detektoren in das Straßensystem zu integrieren, die neben der Verkehrsdichte, also der Auslastung der Infrastruktur, auch qualitative Aussagen zu den Bewegungen von Verkehrsteilnehmenden zulassen. Es ist in Osnabrück zu beobachten, dass in der Morgenspitze, also zu Arbeitsbeginn, und zur Abendspitze, also zu Arbeitsende, die Straßen überlastet sind und es zu Stausituationen kommt. Dies lässt darauf schließen, dass ein Großteil des Verkehrsaufkommens durch Arbeitnehmer insbesondere (Berufs-)Pendelnde entsteht. Um Maßnahmen zur Verkehrsentslastung zu entwickeln, ist es wichtig, das Verhalten der Pendelnden zu verstehen. Dazu sind diese und häufig genutzte Pendler Routen zunächst zu identifizieren. Darauf aufbauend können anonymisierte Bewegungsprofile erstellt werden, sodass der Verkehr vorausschauend gelenkt werden kann. Für den motorisierten Verkehr ist es möglich, diese Daten mit am Markt bestehenden **ANPR-Systemen** (Automatic Number Plate Recognition), also Kamerasystemen zur automatischen Kennzeichenerfassung, aufzunehmen. Zusätzlich können solche Systeme eine Echtzeit-Verkehrserfassung leisten, d.h. dass dadurch langfristig ein reaktiver Eingriff in bestehende Verkehrssituationen ermöglicht wird.

Das Hauptziel des IIP-Projektes ist es, mehr über die Bewegungen der Pendelnden zu erfahren und durch die gesammelten Informationen von Pendelnden genutzte Routen zu identifizieren. Die Identifikation von Pendler Routen dient der Optimierung der verkehrlichen

Situation durch die Entwicklung von konkret auf die verkehrliche Situation abgestimmten Maßnahmen. Pendler Routen können durch die Analyse von anonymen Bewegungsprofilen bestimmt werden.

Weitere Informationen zum Projekt IIP sind auf der Internetseite [IP - Intelligent Pendeln: Home \(intelligent-pendeln.de\)](http://intelligent-pendeln.de) zu finden.

## 2.2 Definition Pendelnde

In der Literatur ist keine einheitliche Definition des Pendlers/Pendelnden zu finden. Die allgemeine Vorstellung von Pendelnden umfasst Arbeitnehmer, die von ihrem Wohnort zur Arbeitsstätte und umgekehrt eine gewisse Strecke zurücklegen müssen. Die Definition der Pendelnden wird in Deutschland diskutiert und entwickelt sich stetig weiter.

Das Magazin Spektrum<sup>1</sup> gibt auf seiner Webseite in der Kategorie Lexikon der Geographie beispielsweise die folgende Definition von Pendlern:

*Pendler, Person, die einen periodisch wiederkehrenden Wechsel zwischen Wohnort und Arbeitsort (oder Ausbildungsort) vornimmt und dabei eine **Gemeindegrenze** überschreitet. Im Gegensatz zur Migration handelt es sich hierbei um einen regelmäßigen Verkehrsvorgang.*

*Pendlerbewegungen vollziehen sich vornehmlich zwischen Wohn- und Arbeitsstätte (Berufspendler) bzw. Ausbildungsstätte (Ausbildungspendler) als Tages- oder Wochenpendler.*

Hierbei liegt der Fokus neben einem wiederkehrenden Wechsel zwischen Wohnort und Arbeitsort auf der Überschreitung einer Gemeindegrenze. Arbeitnehmer, die innerstädtisch/ innergemeindlich einem Arbeitsverhältnis nachgehen, werden hier nicht als Pendelnde definiert.

Die Definition des Pendleratlas Deutschland<sup>2</sup> hingegen gibt eine etwas allgemeinere Definition vor:

*Alle Berufstätigen, deren Arbeitsstätte nicht auf demselben Grundstück wie die Wohnung liegt.*

Die Überschreitung einer Gemeindegrenze entfällt hier. Die meisten Pendleratlanten in Deutschland<sup>3</sup> unterscheiden nur in Einpendelnde (Personen, die nicht an ihrem Arbeitsort wohnen) und Auspendelnde (Personen, die nicht an ihrem Wohnort arbeiten). Der

---

<sup>1</sup> [Pendler - Lexikon der Geographie \(spektrum.de\)](http://spektrum.de)

<sup>2</sup> [Pendleratlas](#)

<sup>3</sup> [Pendleratlas - Statistik der Bundesagentur für Arbeit \(arbeitsagentur.de\)](http://arbeitsagentur.de); [Pendleratlas Deutschland - Statistische Ämter der Länder \(statistikportal.de\)](http://statistikportal.de)

Pendleratlas Deutschland hingegen benutzt explizit die Bezeichnung Binnenpendelnde für Personen, die keine Gemeindegrenze überschreiten.

Was die aufgeführten Statistiken jedoch gemeinsam haben, ist, dass die Definition nur Personen umfasst, die einen Arbeitsweg zurücklegen. Personen, die beispielsweise regelmäßig einer Freizeitbeschäftigung nachgehen oder aus anderen Gründen Strecken zurücklegen müssen, werden nicht gezählt.

Der Verkehr auf den Straßen setzt sich jedoch aus Personen zusammen, die sowohl Arbeitswege zurücklegen als auch andere Ziele verfolgen. Für die Zwecke, die hier vorliegen, werden aus diesen Gründen nun die folgenden Definitionen gegeben:

**Arbeitspendelnde/Berufspendelnde:** Berufstätige, deren Arbeitsstätte nicht auf demselben Grundstück wie die Wohnung liegt. In dem betrachteten Aufnahmezeitraum legen sie mit einer zeitlichen Routine eine häufig wiederkehrende Route zurück. In dieser Kategorie sind Auszubildende enthalten.

**Freizeitpendelnde:** Personen, die aufgrund einer Freizeitaktivität wie beispielsweise Sport, den Besuch anderer Personen oder Kulturgütern oder Einkaufstourismus eine Wegstrecke zurücklegen. Hierunter fallen alle Pendelnde, die nicht in die Kategorie Arbeitspendelnde/Berufspendelnde fallen.

**Tagespendelnde:** Freizeitpendelnde, die nur an einem Tag im betrachteten Aufnahmezeitraum und somit nicht regelmäßig erfasst wurden. Es ist nicht auszuschließen, dass Tagespendelnde in die Kategorie Arbeitspendelnde eingeteilt werden können. Dies wird nach Sichtung der realen Daten zu bewerten sein.

**Binnenpendelnde/ innerörtlich Pendelnde:** Personen, die sich innerhalb der von den Kameras abgedeckten Fläche bewegen. Die Bezeichnungen sind nicht exklusiv zu verstehen. Sie kann als Zusatz zu Arbeits- oder Freizeitpendelnden vergeben werden.

### 2.3 Zwecke und Ziele der Erhebung und Auswertung von Kennzeichen

Das Projekt IIP legt einen Grundbaustein für die Aufnahme von Auslastungs- sowie Verkehrsflussdaten des motorisierten Verkehrs in Osnabrück. Mit Hilfe eines Systems aus Kennzeichenkameras ist es neben der Erreichung der Ziele des IIP-Projektes möglich, dass eine Datenbasis mit ausreichender Güte über den Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs in Osnabrück angelegt und ausgebaut werden kann. Diese Datenbasis dient sowohl der Verkehrsplanung als auch der Verkehrssteuerung. Sie fördert die Optimierung der verkehrlichen Situation durch die Entwicklung von konkret auf die verkehrliche Situation abgestimmten Maßnahmen. Zudem kann mit den gewonnenen Daten eine Raumanalyse durchgeführt werden, welche dazu dient, den vorhandenen Verkehrsraum in Osnabrück

besser zu nutzen und konkrete Maßnahmenvorschläge abgestimmt auf reale Problemstreckenzüge zu entwickeln, potenzielle Umstiegspunkte auf Mobilitätsalternativen zu erschließen oder potenzielle Standorte für Mobilitätshotspots / Park&Ride-Angebote zu identifizieren. Das Angebot von solchen Parkmöglichkeiten an attraktiven Spots führt schließlich zur Abnahme vom motorisierten Individualverkehr und damit zur Entlastung des Verkehrsnetzes. Dies führt wiederum zur Möglichkeit, den Verkehrsraum sicher und gerecht zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden aufzuteilen.

Allgemein helfen die durch die hier beschriebenen Kameras gewonnenen Daten, die Verkehrsflüsse durch das Erlangen von einem Verständnis über die Verteilung und Auslastung des Straßennetzes in konkreten Zeitintervallen (Bezug zu Pendler) durch den motorisierten Verkehr zu optimieren. Durch die Quasi-Live-Erfassung ist es möglich, auftretende Probleme direkt zu identifizieren, sodass die verkehrliche Situation unmittelbar gesteuert werden kann.

Die gewonnenen Daten steuern zudem einen wertvollen Beitrag zu einer besseren Datenlage der gesamten verkehrlichen Situation bei. Dies kann bei verschiedenen Baustellen im Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung helfen. Durch Simulationen von Verkehrsmodellen, welche die Daten als Grundlage nehmen, können Prognosen zu Verkehrsströmen erstellt werden. Durch den Einsatz von Verkehrsprognosen kann ein proaktives Gegensteuern bei bevorstehenden Staus oder die Auswirkungen von geplanten Maßnahmen im Stadtbild abgeschätzt und für die Bevölkerung bestmöglich geplant werden. Auch die bereits angesprochene Raumanalyse sowie eine intelligente Ampelschaltung beruhend auf dem Real-Verkehrsaufkommen, Stauvermeidung durch Auslastungsprognosen und die Entlastung von stark belasteten Straßenzügen durch eine Umverteilung der Verkehre profitieren von diesen Daten.

Zusammenfassend ist das Ziel der Datenerhebung, den Verkehrsfluss in Osnabrück anhand aufgenommener Ströme zu optimieren. Anhand wiederkehrender Tages-Routinen im Fahrverhalten können (Berufs-)Pendelnde klassifiziert werden. Es soll die Stromrichtung sowie die Quell- und die Zielrichtung bestimmt werden. Daraus können Quell- und Zielräume großräumig ermittelt werden. Dies bedeutet, dass die Daten dahingehend analysiert werden. Abgeleitete/aggregierte Daten wie beispielsweise die identifizierten Pendlerstrecken sollen auf der Open Data Plattform der Stadt Osnabrück veröffentlicht werden. Für die Stadt ist außerdem interessant, die reale Flottenzusammensetzung des Fahrzeugverkehrs anhand der Identifikation von E-Autos besser abzuschätzen. Dies führt zu einer deutlich genaueren Ökobilanzierung für Osnabrück. Somit helfen die gewonnenen Daten und die daraus ermittelten Kenntnisse, den Masterplan Mobilität der Stadt Osnabrück und die darin enthaltenen Ziele erfolgreich umzusetzen.

Um die aufgeführten Zwecke für den motorisierten Verkehr umzusetzen, ist der hier gewählte Weg die Erkennung von Kennzeichen durch Kennzeichenkameras. Diese Methode ermöglicht eine eindeutige Wiedererkennung von Verkehrsteilnehmenden über mehrere Standorte hinweg. Bei der Datenerfassung spielt das Kennzeichen selbst keine Rolle, sondern es geht lediglich um die grundlegende Unterscheidung von Verkehrsteilnehmenden anhand eines einzigartigen Merkmals. Aus diesem Grund verfolgt der hier vorgestellte Ansatz das Ziel, so früh wie technisch möglich die Verbindung zum Kennzeichen gänzlich zu entfernen und damit den Datensatz zu anonymisieren.

### 3 Standorte – Wo stehen die Kameras

Die aktuellen Standorte der Kameras können unter dem folgenden Link abgerufen werden:

<https://geo.osnabrueck.de/portal/apps/instant/basic/index.html?appid=6a392edbe30b4f6fba804775dcb5013f>

### 4 Verarbeitungsschritte – Was passiert mit den aufgenommenen Daten?

Um mit den aufgenommenen Datensätzen arbeiten zu können, müssen verschiedene Verarbeitungsschritte durchgeführt werden. Neben der Erhebung der Daten durch die Kameras, sind die Datenübermittlung, die Anonymisierung der Daten, die Datenspeicherung und –analyse, die Löschung der Daten sowie die Weitergabe der Daten die in unserem Projekt definierten Verarbeitungsschritte. Der zeitliche Ablauf der Schritte wird in der Abbildung sehr gut dargestellt.

Bei der **Erhebung** erfasst eine Kennzeichenkamera die Kennzeichen von Fahrzeugen, die die Standorte aus dem Standortverzeichnis (siehe Karte) passieren. Die Erhebung der Kennzeichen von Verkehrsteilnehmenden findet mittels kommerziell erworbenen Kennzeichenkameras im Stadtgebiet OS statt. Diese Standorte werden so gewählt, dass sie repräsentative Daten für die Verkehrsanalyse liefern.

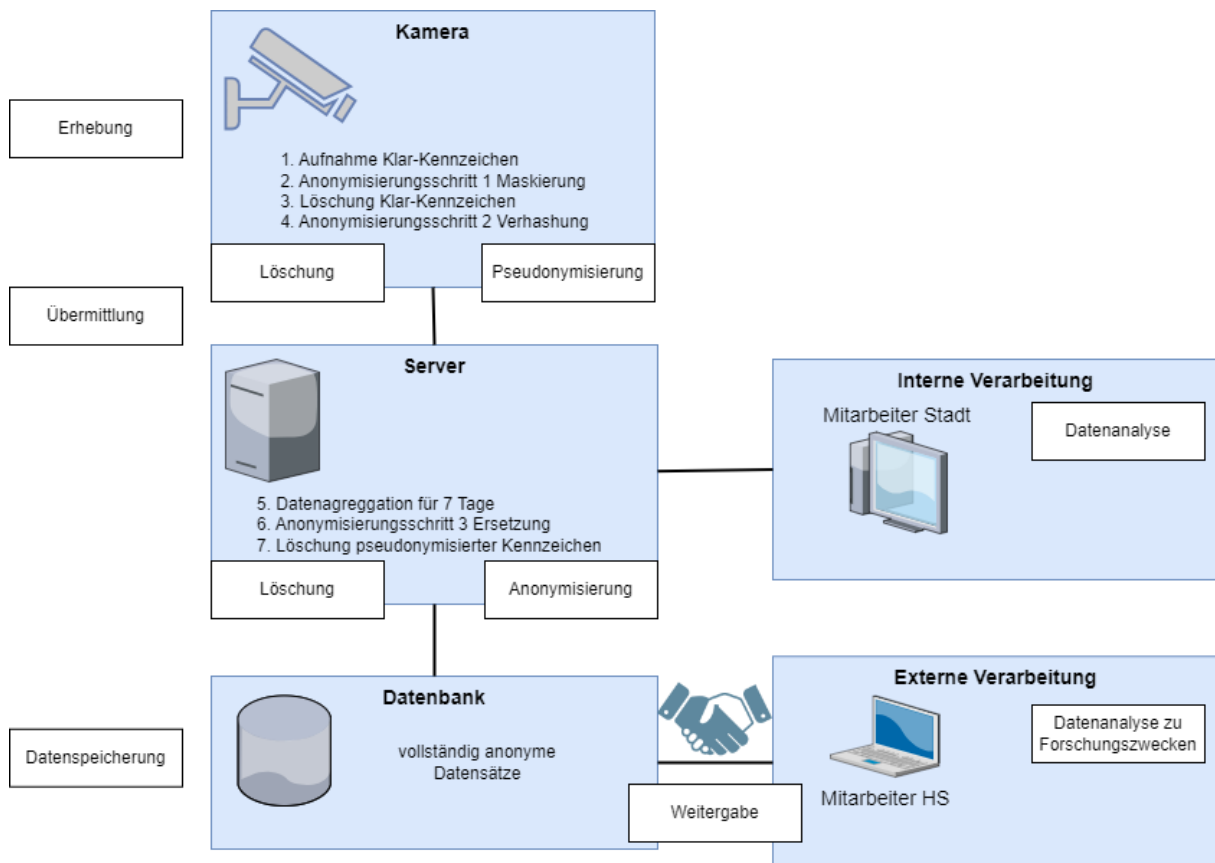
Die **Datenübermittlung** von den Kameras zum stadtinternen Server findet über die Kommunikation der Kameras entweder mittels stadtinternem Kabelnetz (Ethernet) oder alternativ mittels sicherem VPN-Tunnel über Mobilfunk ins interne Stadtnetz statt.

Das Verfahren der **Anonymisierung** ist bei uns ein sehr wichtiger Schritt, um ihre Privatsphäre schützen zu können. Die erfassten Kennzeichen werden unmittelbar nach der Erfassung maskiert und durch einen sicheren Hash-Algorithmus pseudonymisiert, indem sie mit einer nicht-reversible Hash-Funktion verarbeitet werden (siehe Kapitel Datenschutzmaßnahmen). Der Hash-Algorithmus wurde so ausgewählt, dass ein Rückschluss auf das Originalkennzeichen nicht möglich ist. In einem weiteren Schritt wird dieser Hash-Wert nach Ablauf eines Betrachtungszeitraumes von einer Woche durch eine zufällige Zahl zur reinen

Unterscheidung der Verkehrsteilnehmenden ersetzt. Hierdurch ist kein Personenbezug mehr herstellbar und die Daten wurden somit anonymisiert.

Das Anonymisierungsverfahren findet sowohl auf der Kamera als auch auf dem stadtinternen Server vor der Schreibung der Datensätze in eine Datenbank (DB) statt.

Bei der **Datenspeicherung** werden die Daten gesammelt und hinsichtlich der Erfüllung des Zweckes analysiert. Die pseudonymisierten Daten werden auf einem gesicherten Server für die Dauer von sieben Tagen gespeichert. Während dieser Zeit werden die Daten ausschließlich intern zur Analyse des Pendlerverkehrs und des Verkehrsflusses verwendet. Die exakte Verarbeitung hinsichtlich der Analyse wird im Laufe der Erhebung den Daten angepasst. Dies kann bspw. die Häufigkeit von Pendelwegen, Routenpräferenzen und andere relevante Informationen umfassen.



Der **Lösch-Vorgang** stellt sicher, dass nach den einzelnen Anonymisierungsschritten keine Verbindung mehr zum Fahrzeughalter bestehen bleibt. Die Klar-Kennzeichen werden nach Maskierung und Verhashung in der Kamera (in der flüchtigen Sekunde) direkt verworfen. Die gehashten Kennzeichen werden für die Dauer von sieben Tagen auf dem Server gespeichert und hiernach verworfen, um aussagekräftige Muster im Pendelverkehr zu identifizieren. Anschließend werden die Daten nach vollständiger Anonymisierung in eine DB abgelegt.



Der letzte Verarbeitungsschritt ist die **Weitergabe** der Daten. Aggregierte Datensätze von vollständig anonymisierten Daten sollen auf eine öffentlich urbane Datenplattform gesendet werden, sodass jeder von den Daten profitieren kann.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, die Ergebnisse der vollständig anonymisierten Daten an relevante Interessengruppen, Unternehmen o.ä. weiterzugeben. Darunter fällt die Hochschule Osnabrück, die die Daten zu Forschungszwecken analysieren möchten. Diese wird durch einen Vertrag an den oben beschriebenen Zweck der Erhebung gebunden.

## 5 Datenschutzmaßnahmen – Wie wird die Sicherheit der Daten hergestellt

Der Schutz von personenbezogenen Daten ist der wichtigste Faktor, der bei Vorhaben dieser Art betrachtet werden muss. Deswegen wurden in Vorbereitung der Umsetzung des Projektes verschiedene technisch und organisatorische Maßnahmen entwickelt, die den Schutz der Persönlichkeit von Verkehrsteilnehmenden gewährleisten sollen.

Besonders wichtig ist das hier eingesetzte drei-stufige Anonymisierungsverfahren. Es stellt sicher, dass die Daten bei ihrer endgültigen Speicherung in einer Datenbank vollständig anonymisiert sind. Die Aufnahme der Kennzeichen wird durch ein Kamerasystem der Firma AXIS Communications durchgeführt. Mittels der auf den Kameras installierten Analyse-Software (Axis License Plate Verifier) werden die Kennzeichen der sich im Aufnahmebereich befindlichen Fahrzeuge erkannt und zwischengespeichert. Neben den Kennzeichen werden der Aufnahmeort und die Aufnahmezeit sowie die Ortserkennung und die potentielle Kennung als Elektroauto vermerkt. Das Anonymisierungsverfahren wird nun kurz beschrieben:

Die Klar-Kennzeichen der Fahrzeuge werden zunächst erfasst. Diese werden auf der Kamera in Form von Bildausschnitten gehalten. Die Analyse-Software der Kamera konvertiert die erkannten Klar-Kennzeichen anschließend in Textform. Die Aufnahmezeit des Kennzeichens wird hier als Metadaten vermerkt. Das erfasste Kennzeichen wird unmittelbar nach der Aufnahme im ersten Verarbeitungsschritt maskiert (Schritt 1 Maskierung). Hierbei wird die letzte Zahl im Kennzeichen durch ein Sternchen ersetzt. Nach der Maskierung wird das maskierte Kennzeichen unter Benutzung eines geheimen und sicher auf der Kamera gespeicherten Schlüssels gehasht. Dies bedeutet, dass die maskierten Kennzeichen durch eine dem Klar-Kennzeichen nicht zuzuordnenden Abfolge von Zeichen und numerischen Werten ersetzt wird (Schritt 2 Verhashung). Die (maskierten) Klar-Kennzeichen werden nach diesem Schritt endgültig gelöscht. Diese verarbeitungsschritte passieren innerhalb von wenigen Millisekunden. Der Hashwert - inklusive der zugehörigen Informationen wie der Aufnahmezeitpunkt und der Aufnahmeort - wird per Ende-zu-Ende Verschlüsselung an einen Server im städtischen Netz gesendet. Dort werden die Daten für sieben Tage gesammelt, sodass anonyme Fahrzeuge über mehrere Tage aufgenommen werden und sich ein Fahrprofil

entwickelt. Anhand dieser Daten wird nun überprüft, ob das anonyme Fahrzeug das Verhalten eines Pendelnden aufweist. Nach den sieben Tagen werden die verhashten Kennzeichen durch eine zufällige aber eindeutige Identifikationsnummer ersetzt (Schritt 3 Ersetzung). Der Personenbezug ist vollständig verschwunden - es existiert keinerlei Referenz mehr zum eigentlichen Kennzeichen. Die Datensätze werden in eine städtische Datenbank geschrieben und gespeichert.

Weitere Maßnahmen stellen sicher, dass die Daten sicher verarbeitet werden. Dies schließt beispielsweise ein rollenbasiertes Berechtigungskonzept mit ein, welches sicherstellt, dass der Zugang zu den Daten nur einem kleinen Kreis von eingewiesenen Mitarbeitern der Stadt offensteht.

## **6 Rechte – Welche Rechte haben Sie als Betroffene**

Allgemein gelten beim Umgang mit personenbezogenen Daten die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO). In dieser Verordnung sind in Kapitel 3 Abschnitt 2 Artikel 15 (Auskunftsrecht der betroffenen Person) sowie Abschnitt 3 (Berichtigung und Löschung), welche die Artikel 16-20 enthält, genau definiert, welche Rechte Sie als Betroffene haben.

Jedoch gibt es eine Besonderheit bei uns: Artikel 14 Abs. 5 lit. b der DSGVO findet Anwendung. Er sagt aus, dass von der Informationspflicht abgesehen werden kann, wenn die Informationserteilung unmöglich oder mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden wäre und keine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Erfassung erhebliche Beeinträchtigungen für die betroffenen Personen mit sich bringt. Die genaue Begründung für die Ausnahme von der Informationspflicht umfasst:

### **6.1 Unmöglichkeit der direkten Information**

Die Erfassung von Fahrzeugkennzeichen erfolgt im öffentlichen Raum, in dem die betroffenen Personen (Fahrer und Halter) nicht identifizierbar oder unmittelbar erreichbar sind, um sie individuell zu informieren. Die Erfassung erfolgt in der Regel von vorbeifahrenden Fahrzeugen, bei denen weder der Fahrer noch der Halter unmittelbar erkennbar sind. Grundsätzlich ist die Identifizierung betroffener Personen zur Erreichung des Zweckes des Projektes nicht vorgesehen. Bei den eingesetzten Kameras handelt es sich um Kennzeichenkameras, die nur die Kennzeichen von vorbeifahrenden Fahrzeugen erfassen können. Weitere Aufnahmen von Fahrzeugpassagieren werden und können nicht getätigt werden.

### **6.2 Unverhältnismäßiger Aufwand**

Eine individuelle Benachrichtigung aller betroffenen Personen, deren Kennzeichen erfasst werden, würde einen unverhältnismäßigen Aufwand bedeuten. Dies beinhaltet die Identifizierung der Halter der Fahrzeuge, die in vielen Fällen nicht sofort möglich ist, sowie die

Kommunikation mit ihnen, um sie über die Erfassung ihrer Kennzeichen zu informieren. Der damit verbundene Aufwand wäre enorm und würde die Ressourcen der verantwortlichen Stelle übermäßig belasten, ohne einen angemessenen Nutzen zu bieten.

### 6.3 Geringes Risiko durch Anonymisierung

Die sofortige Umwandlung der erfassten Kennzeichen in Hash-Werte stellt sicher, dass die Daten unmittelbar nach der Erfassung anonymisiert werden. Dadurch wird das Risiko einer Identifizierung der betroffenen Personen auf ein Minimum reduziert. Da keine personenbezogenen Daten in ihrer ursprünglichen Form gespeichert werden und die Daten ausschließlich zu statistischen Zwecken verwendet werden, ist die Wahrscheinlichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung für die betroffenen Personen äußerst gering. Die Anonymisierung der Daten gewährleistet somit bereits einen effektiven Schutz der Privatsphäre, wodurch eine individuelle Benachrichtigung entbehrlich wird.

Unabhängig von den eingeschränkten Betroffenenrechten, haben Sie jederzeit das Recht auf Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde (Die Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachsen, Prinzenstraße 5, 30159 Hannover, Telefon: +49 511 120-4500, E-Mail: [poststelle@fd.niedersachsen.de](mailto:poststelle@fd.niedersachsen.de)), wenn sie der Ansicht ist, dass ihre personenbezogenen Daten rechtswidrig verarbeitet werden.

## 7 Verantwortliche – Wen kann ich bei Fragen kontaktieren?

Verantwortlich für die Verarbeitung der Daten im Projekt „Aufnahme von Kennzeichen im Stadtgebiet Osnabrück“ ist der Fachdienst Geodaten der Stadt Osnabrück (62-1) mit dem Fachdienstleiter Dirk Ohde. Fragen zum Projekt können gerne an die folgende Mail-Adresse übersendet werden:

[Verkehrserfassung@osnabrueck.de](mailto:Verkehrserfassung@osnabrueck.de)

Für die Sicherstellung des Datenschutzes ist die Datenschutzbeauftragte der Stadt zuständig. Diese ist unter der folgenden Mailadresse zu erreichen:

[datenschutz@osnabrueck.de](mailto:datenschutz@osnabrueck.de)