

Emmett

Veranstaltungsdokumentation:

Online-Fach Austausch | 20. Mai 2021 | 10:00 - 12:00 Uhr

Viele Anbieter, eine Plattform? Mit Dateninnovationen Mobilitätsdienstleistungen in Städten und Kommunen verbinden



Beschreibung

Immer mehr Menschen nutzen für ihre Mobilität unterschiedliche Dienste und Verkehrsträger, neben dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auch Sharing-Angebote für Autos, Mopeds, E-Tretroller oder Fahrräder. Doch lassen sich alle diese Mobilitätsdienste auf einer einzigen Plattform vereinen oder in einer einzigen App buchen?

Eine solche Integration verspricht das Konzept „Mobility-as-a-Service“ (MaaS), für das es weltweit und auch in Deutschland bereits einige Anwendungen sowie Entwicklungen gibt. Zentrale Herausforderung ist dabei, die jeweiligen Anbieter*innen vor allem technisch miteinander zu vernetzen, damit sie die jeweils erforderlichen Daten einbringen und tauschen können. Daher sind hier datengetriebene Innovationen gefragt.

Im Online-Fach Austausch am 20.05.2021 erläuterten vier Expert*innen, darunter drei von mFUND-Projekten, wie sie diverse Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen, auf welche infrastrukturellen und kommunalen Gegebenheiten sie dabei stoßen und wie sie mit ihren Entwicklungen darauf eingehen, um den Bürger*innen eine flexiblere Mobilität zu ermöglichen.

Programm der Veranstaltung

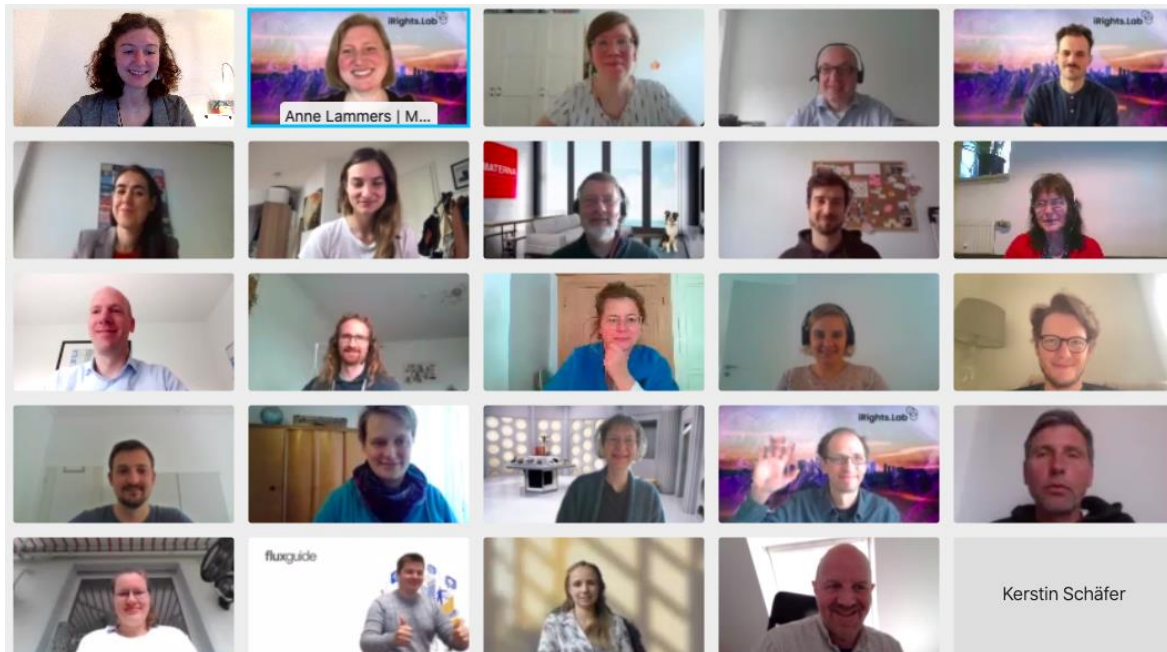
- 10:00 Uhr** **Begrüßung und Einführung**
Anne Lammers, Move Mobility, iRights.Lab
- 10:05 Uhr** **Begrüßung aus dem BMVI**
Katja Ullrich, Referat DG21, BMVI
- 10:10 Uhr** **Impulsvortrag „Jelbi – Eine für alle“**
Johanna Hofmann, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
- 10:25 Uhr** **Fragen und Antworten, Diskussion**
- 10:40 Uhr** **„Scoop – Konzeption und Pilotierung einer bundesweiten Mehrbetreiber-Plattform für E-Tretroller“**
Joachim Wahle, TraffGo Road GmbH, mFUND-Projekt ScooP
- 10:50 Uhr** **„Gemeinsame Tarifierung und Abrechnung von Parkraum und ÖPNV“**
Malte Gerber, AMCON GmbH, mFUND-Projekt HUSST4MaaS
- 11:00 Uhr** **„Offene Datenplattformen für Mobilitätsdaten – Use-Cases aus Sicht der Kölner Verkehrs-Betriebe“**
Anja Höhn, Kölner Verkehrs-Betriebe, mFUND-Projekt MIAAS
- 11:10 Uhr** **Moderierte Diskussion**
Anne Lammers & Lukas Wohner, Move Mobility, iRights.Lab

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

11:50 Uhr Zusammenfassung und Ausblick, Ende der Veranstaltung



*Zu Beginn begrüßte **Katja Ullrich vom Referat Digitale Gesellschaft (DG21)** im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Teilnehmer*innen (im Lauf der Veranstaltung waren es insgesamt 78).*

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Die Referent*innen



Johanna Hofmann steuert bei [Jelbi, dem Mobilitäts-Service der Berliner Verkehrsbetriebe \(BVG\)](#), Evaluation, Digitalisierung und Elektrifizierung der Jelbi-Stationen. Ihr Fokus liegt dabei auf dem Aufbau eines skalierbaren, digitalen Monitoring-Systems. Zuvor war sie in der E-Mobilität beschäftigt und hat Wirtschaftsinformatik und Innovationsmanagement studiert. Jelbi integriert Mobilitätsdienste, Buchungssystem und Kundenkonto in einer digitalen MaaS-App und nutzt dabei das international eingesetzte System Trafi. Darüber hinaus betreibt die BVG mit Jelbi-Stationen und -Punkten auch Mobilitätsknotenpunkte im realen Raum, sowohl in der Innenstadt als auch in Außenbezirken Berlins. Für die Standortwahl ging das Verkehrsunternehmen anfangs datengetrieben vor, um hochfrequentierte und umstiegsrelevante Orte zu identifizieren.



Joachim Wahle ist Gründer der [TraffGo Road GmbH](#) und seit mehr als 20 Jahren als Mobilitätsexperte aktiv, insbesondere bei Mehrbetreiberplattformen, für das Handy-Parken sowie für die Nutzung von Floating-Car-Daten zur Auswertung von Verkehrsströmen. Im Rahmen des mFUND-Projekts [SCOOP](#) arbeitet er an einer Mehrbetreiberplattform für Sharing-Dienste mit dem Schwerpunkt E-Tretroller. Da geografische Gegebenheiten und Verwaltungsvorschriften in jeder Stadt und Kommune unterschiedlich sind, ist es aufwändig, Daten in eine Mobilitätsplattform zu integrieren. Eine flexible Rahmenvereinbarung soll dies erleichtern. Zudem entwickeln die Projektpartner*innen dafür auch universell nutzbare Datenschnittstellen und ein zentrales Dashboard. Damit sollen beispielsweise alle aktiven Rollerdienste, die Anzahl der Ausleihvorgänge, die Gesamtzahl und -kilometer aller Fahrten und weitere Daten erfasst und analysiert werden können, stets unter Berücksichtigung des Datenschutzes.



Malte Gerber ist Leiter des Bereichs Produkte der [AMCON GmbH](#). Er blickt auf fast 20 Jahre Vertriebstätigkeit in der ÖPNV-Branche zurück und setzt auf allgemeine Standards und Modularität bei der Produktentwicklung zukunftsfähiger Vertriebssysteme und Mobilitätsplattformen. AMCON ist am mFUND-Projekt [HUSST4MaaS](#) beteiligt, bei dem es darum geht, die vor zehn Jahren eingeführte herstellerunabhängige Standardschnittstelle für das Ticketing des öffentlichen Personenverkehrs (HUSST) für weitere Einsatzfelder verwendbar zu machen – etwa Carsharing sowie Park- und City-Maut-Dienste. Ziel des Projektkonsortiums ist eine Interoperabilität zwischen ÖPNV, Park- und weiteren Mobilitätsdiensten. Die erweiterte HUSST-Definition ist endgeräteunabhängig und wird mittels Creative-Commons-Lizenzen als Open-Source-Lösung veröffentlicht.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Anja Höhn, Bereichsleiterin Absatz bei den [Kölner Verkehrs-Betrieben \(KVB\)](#), ist für die Themen Marketing/ Vertrieb/ KVB Rad sowie Vernetzung der multimodalen Angebote in der Stadt Köln, im digitalen Kundenzugang und „physisch“ vor Ort, zuständig. Die künftig zirka 3.000 Räder zählende Leihradflotte der KVB ist in den Abo-Tarif des ÖPNV-Dienstleisters eingebunden und daher bequem zu nutzen. In nächsten Schritten sollen in Köln auch Mobilitätsstationen entstehen und die Dienste mit Verkehrsverbänden umliegender Kommunen und Städte verknüpft werden. Im mFUND-Projekt [MIAAS](#), an dem die KVB beteiligt sind, geht es

darum, Shared-Mobility- und ÖPNV-Daten zusammenzuführen, damit Städte und Kommunen diese beiden Mobilitätsbereiche besser aufeinander abstimmen können. Im Zuge dieser Entwicklung sollen Algorithmen für maschinelles Lernen zum Einsatz kommen.

Zusammenfassung der Fragen und Diskussion

In der Diskussion ging es zunächst um die Standorte für Mobilitätsknotenpunkte und die Frage, inwieweit die Nutzungen für einzelne Standorte evaluiert und ausgewertet würden. Johanna Hofmann von Jelbi erläuterte, dass es mittlerweile viele Anfragen aus der Bevölkerung und von „Flächenträgern“, also Betreibern von Wohn- oder Gewerbeimmobilien, gebe. Dazu kämen in dicht bebauten Bezirken häufiger Platzprobleme. Daher rücke die Kooperation mit Stadtverwaltungen, Unternehmen und Bauträgern in den Fokus, um die Jelbi-Standorte etwa an beruflich bedingten Bedarfen zu orientieren oder diese bei der Planung neuer Wohnquartiere mitzudenken und zu integrieren. Zum Datenschutz sagte Hofmann, dass Jelbi die Nutzer*innen den Nutzungsbedingungen zustimmen lasse und sie eine Datenschutzerklärung vorliegen hätten. Zugleich sei das MaaS-Angebot noch in der Forschungsphase, zu der gehöre, eine Data-Governance-Strategie zu entwickeln.

Zu einer umfassenden Datenintegration möglichst vieler Mobilitätsanbieter*innen in eine Plattform erklärte Malte Gerber, dass es in Deutschland 72 ÖPNV-Tarifverbände gebe, zu denen viele Subtarife hinzukämen. Im internationalen Vergleich zeige sich, dass dies eine speziell deutsche Situation sei, der sich die MaaS-Lösungen aber stellen müssten. Er riet, auch die Betriebsdaten aus dem Internet of Things zu berücksichtigen und zu integrieren, zum Beispiel Fahrstühle, Toiletten, Aufzüge oder Rolltreppen.

Bezüglich der für MaaS-Angebote zentral gewordenen Sharing-Fahrzeuge für Mikromobilität, wie E-Tretroller und -Scooter, Fahrräder sowie E-Bikes, diskutierten die Teilnehmenden auch Stellplätze und „wild“ abgestellte Fahrzeuge sowie die Frage, wie sich problematische Situationen auch mittels Datennutzung verbessern ließen. Hier genüge zwar die Genauigkeit der GPS-Daten nicht, so Johanna Hofmann, aber es ließen sich womöglich noch andere Technologien zur metergenauen Ortung der Fahrzeuge nutzen. Anja Höhn ergänzte, dass in Köln Beacons zum Einsatz kommen. Wichtig sei, so die Referent*innen, die Fahrzeugnutzer*innen zu verantwortlichem Handeln zu bewegen; gegen Vandalismus helfe letztlich nur Sensibilisierung für Achtsamkeit und soziales Verhalten.

Wie sich Daten für MaaS-Angebote einerseits offen anbieten lassen, um sie Dienste- und App-übergreifend nutzen zu können, sie andererseits aber nicht die Geschäftsmodelle gefährden oder dem Datenschutz zuwiderlaufen, war ein weiterer Diskussionspunkt. Hier sei eine gute Balance nötig, so Joachim Wahle. Während beispielsweise bei Leihscoter-Anbietern die Standorte von

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

nicht ausgeliehenen Fahrzeugen möglichst offen verfügbar sein sollten, wären Daten über gefahrene Kilometer und bevorzugte Routen eher als Firmenkapital zu betrachten.

Abschließend erörterten die Teilnehmenden mit den Referent*innen die Frage, inwieweit Mikromobilitätsdienste in Konkurrenz zum ÖPNV stehen und ob das gegen eine Integration in öffentliche MaaS-Angebote spräche. Da die Angebote in Deutschland noch am Anfang stünden, müsste dies genau beobachtet und analysiert werden, so Anja Höhn.

Auch sei es nicht das Ziel, da waren sich die Referent*innen einig, für ganz Deutschland am Ende nur eine einzige MaaS-App zu haben. Dies würde ein System wohl überfordern und auch Innovationen verhindern, die sich in der Regel aus einem Wettbewerb heraus ergäben.

Quellen und Literatur

- **Studie der der University of Sydney zur Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft von MaaS:**
https://www.researchgate.net/publication/341294626_Understanding_Mobility_as_a_Service_MaaS_Past_Present_and_Future
- **Mobilitätsdatenmarktplatz MDM:** <http://www.mdm-portal.de/>
- **Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM), Arbeitsgruppe (AG) 3 „Digitalisierung für den Mobilitätssektor“:** <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/schwerpunkte/ag-3/>
- **5. Zwischenbericht der AG 3:** <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/12/20201210-NPM-Bericht-AG3-GD-final.pdf>
- **Datenraum Mobilität:** <https://www.acatech.de/projekt/datenraum-mobilitaet/>
- **MaaS-Studie der Hochschule RheinMain, Wiesbaden:**
https://www.researchgate.net/publication/336548852_Exploring_motivational_mechanisms_behind_the_intention_to_adopt_mobility_as_a_service_MaaS_Insights_from_Germany
- **MaaS-Studie der Tampere University, Finnland:**
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856419308262>
- **Artikel „Integrierte, datengetriebene Mobilitätsdienste in der öffentlichen Hand“:**
<https://emmett.io/article/integrierte-datengetriebene-mobilitaetsdienste-in-der-oeffentlichen-hand>
- **Artikel „Viele Verkehrsmittel, eine App“:** <https://emmett.io/article/viele-verkehrsmittel-eine-app>

Unsere Fachaustausche

In den Fachaustauschen stellen mFUND-Projektmitarbeiter*innen ihre Arbeit einem breiteren Publikum vor und tauschen sich mit mFUND-Interessierten sowie einem Fachpublikum aus. Im Mittelpunkt der Präsenz- oder Online-Veranstaltungen stehen konkrete inhaltliche Fragestellungen zur datengetriebenen Mobilität. Dies können sowohl Querschnittsthemen wie Datenstandardisierung und Schnittstellen als auch Fokusthemen, beispielsweise die Veränderung

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

des öffentlichen Raums unter Einfluss der Covid-19-Pandemie oder die „Gender Data Gap“ (geschlechterspezifische Datenlücke) in der Mobilität, sein. Die Veranstaltungen dauern zwischen 90 und 180 Minuten, abhängig von den Themen und der Form der Veranstaltung. Es gibt Einführungen in das jeweilige Thema, Input von externen Expert*innen, Erfahrungsberichte und Erörterungen durch drei bis fünf mFUND-Projekte, interaktive Gruppenarbeit, Frage-Antwort- und Diskussionsrunden sowie eine Ergebnissynthese. Die Fachaustausche sind in der Teilnehmendenzahl nicht begrenzt und wenden sich an Beteiligte aus mFUND-Projekten sowie an alle Interessierten.

Über Emmett und Kontakt

Emmett ist eine offene Kommunikations- und Vernetzungsplattform für datengetriebene Mobilitätsprojekte, initiiert und umgesetzt vom unabhängigen Thinktank iRights.Lab. Die Plattform bietet eine Übersicht und einen Einblick in die Projekte der Forschungsinitiative mFUND (Modernitätsfonds) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Emmett dient der Vernetzung und dem Austausch von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik sowie allen Projektteilnehmer*innen und interessierten Bürger*innen. Die Plattform gibt einen branchenübergreifenden Einblick in die aktuelle Forschung und Entwicklung innovativer Mobilität in Deutschland.

Neuigkeiten zur datengetriebenen Mobilität und der mFUND-Begleitforschung:

Webseite: www.emmett.io

Twitter: <https://twitter.com/emmettmobility>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/emmettmobility/>

Für Fragen zu den Fachaustauschen wenden Sie sich gerne an das Emmett-Team:

momo@irights-lab.de

Informationen zum mFUND-Frauen Netzwerk *Women in Datadriven Mobility* (WDM):

<https://emmett.io/article/das-potenzial-geschlechterspezifischer-daten-fuer-mobilitaetsprojekte>

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages