

# Mobilitätsdaten

–

## Bedeutung für den Fuhrpark



**Flotte 2023**

Rechtsanwalt Peter Rindsfus  
[www.DerAutorechtler.de](http://www.DerAutorechtler.de)



# Mobilitätsdaten

Ich will von Hamburg nach München, weil ich dort am Donnerstag einen Termin habe!

Mein Traum:

Buchung per App:

- Transportmittel
  - schnellstens
  - ökologisch
  - billigst
- Reisehorizont
  - erlebnisreich – landschaftlich schön/kulturell wertvoll
  - arbeitsreich – minimale Ablenkung, maximales Netz

1 Klick, 1 Preis, 1 Ticket...



# Mobilitätsdaten -?

- Daten der Fahrzeuge
  - Pkw, Lkw
  - Busse, Bahnen
  - Zweiräder etc.



- Daten der Menschen
  - Arbeitswege
  - Freizeitwege



- Daten der Bewegungen
  - Verkehrsflüsse
    - Personenverkehr
    - Warentransporte



# Mobilitätsdaten -?



Quelle: BaSt

Begleitforschung nachhaltige Mobilität:

<https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/mobilitaetsdaten-in-deutschland/> -

<https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/> - bundesweite Befragung von Haushalten, mit Tabellen und Auswertungen

<https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/> - Erhebung über die Alltagsmobilität

<https://www.mobicoapp.de/index.html#ubea-services> APP zur automatischen Datenerhebung

Europäische Regelung des nationalen Datenzugangspunkt

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mobilithek.html>

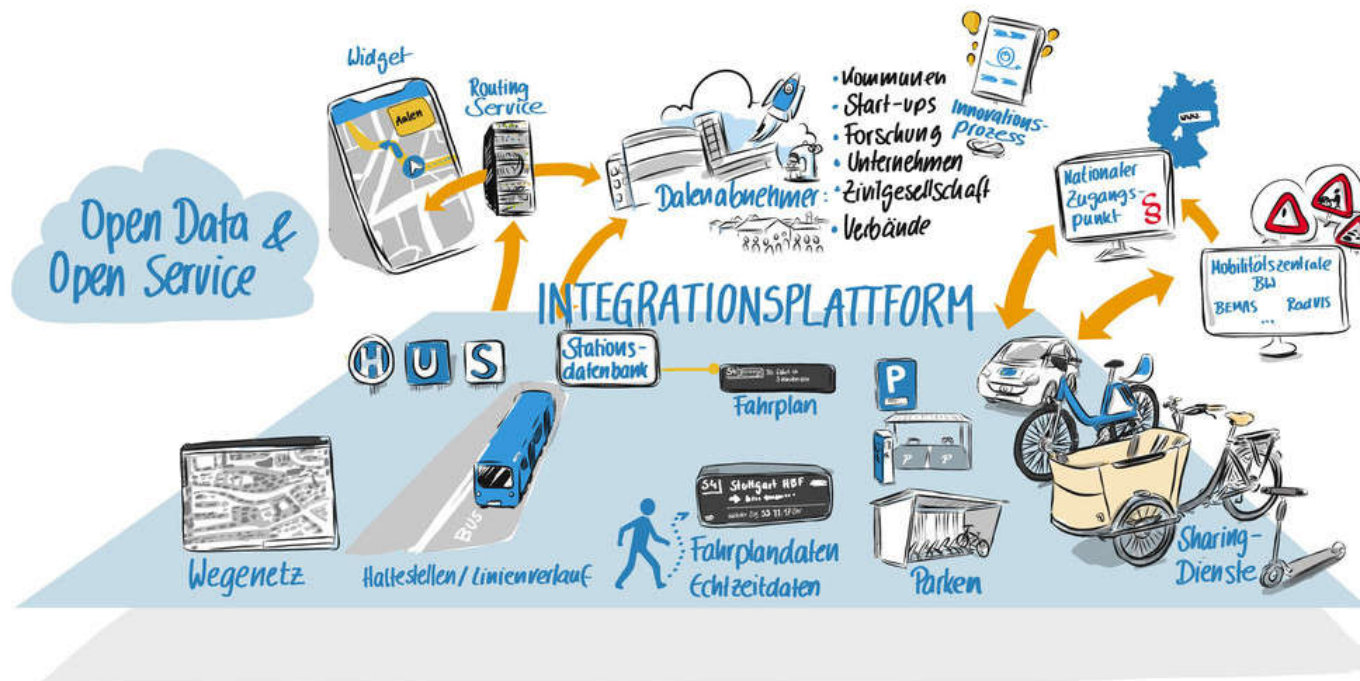
Digitalstrategie Deutschland

<https://digitalstrategie-deutschland.de/mobilitaet/>

Mobilitätsdatenverordnung

# Mobilitätsdaten -?

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/zukunftskonzepte/digitale-mobilitaet/mobilitaetsdatenmanagement>



# Mobilitätsdaten -?

Berliner Mobilitätsgesetz von 2018:

## Präambel

Dieses Gesetz schafft die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine in allen Teilen Berlins gleichwertige, an den **Mobilitätsbedürfnissen von Stadt und Umland** ausgerichtete, individuelle Lebensgestaltung, unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit. **Die durch dieses Gesetz geregelte Mobilität umfasst die besonderen Anforderungen aller Mobilitätsgruppen, diejenigen der Fußgängerinnen und Fußgänger und Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, des öffentlichen Personennah- sowie des Wirtschaftsverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs, und sichert dabei den Vorrang des Umweltverbundes.** Das Gesetz regelt für alle Mobilitätsgruppen die besonderen Ziele der Entwicklung, die Aufgaben und Zuständigkeiten, die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Planung, Verkehrsführung und Information bei Baumaßnahmen, die Vorrangnetze sowie Erhalt, Sanierung und Finanzierung der jeweiligen Anlagen.

# Mobilitätsdaten

Mobilitätsdaten sind geldwert!

Aktiv: wenn sie bereit gestellt werden können, um zur Datenvielfalt beizutragen, die andere nutzen können (Verkauf)

Passiv: wenn damit Ressourcen eingespart werden können, weil Verkehrsflüsse erkannt und genutzt werden können (Einkauf)

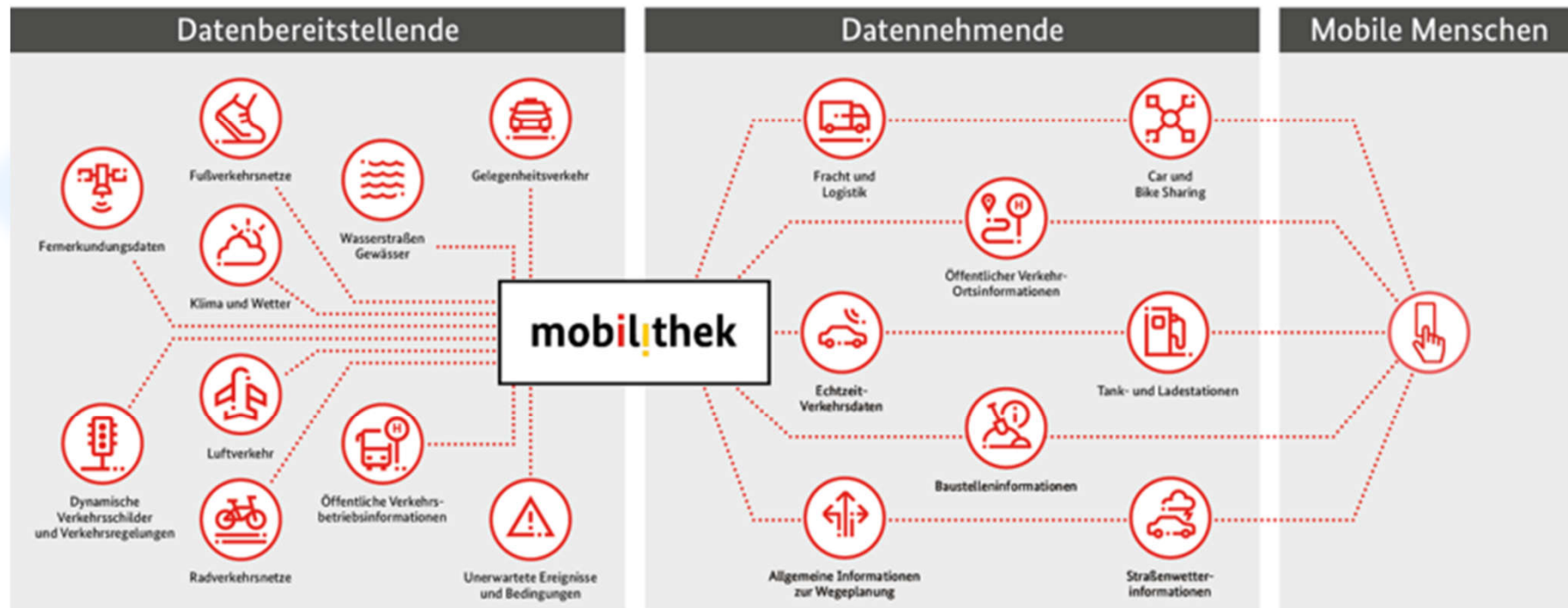
Wie kann daran partizipiert werden?

**>> siehe Mobilithek!**

# Mobilitätsdaten - Mobiltheke

Mobilitäts-Daten-Marktplatz:

<https://www.mdm-portal.de/>



Quelle: BMDV



## Autonomes Fahren: Hamburg bekommt automatisierte Shuttles

21.03.2023 14:48 Uhr Andreas Wilkens



So wie hier am Dienstag in Hamburg kann es aussehen, wenn der Bundesverkehrsminister einen Förderbescheid übergibt. (Bild: BMVI)

Copyright © 2023 Heise Medien

In Hamburg sollen bald die dort bereits verkehrenden On-Demand-Shuttles "hvv hop" mit autonomen Autos ergänzt werden. Bis Ende 2025 sollen den Dienst 20 automatisierte und 28 manuell betriebene Fahrzeuge verrichten. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt das Projekt mit 18 Millionen Euro, insgesamt sind dafür 37 Millionen Euro vorgesehen. Um welche autonomen Fahrzeuge es sich genau handelt, soll zunächst im Rahmen des Projekts ermittelt werden, erläuterte eine Sprecherin der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) gegenüber heise online.

In dem Projekt "Automatisierung des Hamburger On-Demand-Angebots mit Integration in den ÖPNV" (ahoi) sollen das Prinzip "On-Demand" mit dem Baustein "Autonomes Fahren" miteinander verknüpft werden. **Ähnliches plant die Deutsche Bahn in Hessen [1]** und ähnlich wie dort sollen die autonomen Autos in Hamburg zunächst nur technisch beaufsichtigt und ohne Fahrgäste unterwegs sein. In einer dritten Phase sollen Passagiere zusteigen können, die Autos werden aber weiterhin technisch beaufsichtigt.

### **Ergänzung des klassischen ÖPNV**

Die Stadt Hamburg strebt an, dass bis 2030 jeder Einwohner von morgens bis in den Abend innerhalb von fünf Minuten ein ÖPNV-Angebot erreichen kann, Hamburg-Takt genannt. Das Projekt ahoi sei ein wichtiger Bestandteil, denn die Abruf-Fahrzeuge sollen das klassische ÖPNV-Netz ergänzen. Mit ihnen könnten die Vorteile der digitalen Mobilität optimal genutzt und der Komfort für die Fahrgäste mit einer effizienten Verkehrssteuerung kombiniert werden, heißt es in der Projektbeschreibung.

Den Abruf-Fahrdienst hvv hop gibt es bisher in Harburg, im Kreis Segeberg und im Kreis Stormann. Bis Ende 2022 hieß er ioki, wie bisher sind dafür Elektroautos des britischen Herstellers LEVC unterwegs. hvv hop wird von den VHH betrieben, die für den Abruf der Fahrzeuge notwendige App wurde von ioki entwickelt, einer Tochter der Deutschen Bahn.

Das Projekt ahoi ist Teil der Absichtserklärung zur "Modellregion Mobilität", die Bund und Stadt Hamburg im Dezember 2022 vorgestellt haben. Bis 2030 sollen in Hamburg bis zu 10.000 autonome Fahrzeuge unterwegs sein und ein neues digitales On-Demand-Verkehrsangebot schaffen, das auch für den ländlichen Raum adaptiert werden kann. Weitere Vorhaben sind die Automatisierung der Hamburger S-Bahn und die Ausrichtung des UITP-Weltkongresses in Hamburg in den Jahren 2025 und 2027.

# Nutzbarkeit im Fuhrpark

- Firmenpolitik prüfen – ist es gewollt?
- Anbieter\* finden – wer bietet was und was wird konkret benötigt?
- für Geschäftsreisen – als Anfang?
- Ressourcenauslastung optimieren
  - Poolfahrzeuge
  - Fahrräder etc.
  - Fahrzeuge einsparen (was kostet ein Fahrzeug im Monat?\*\*)
- für Transportrouten
- Stauumfahrung
- Arbeitswege der Mitarbeiter, s.o. Beispiel Hamburg

\*<https://www.arval.de/mobilitaet/arval-beyond-der-neue-strategieplan-2020-2025>

\*\*<https://www.leibniz-gemeinschaft.de/ueber-uns/neues/forschungsnachrichten/forschungsnachrichten-single/newsdetails/autobesitzer-unterschaetzen-kosten>

**CSRD !!!**

# Anpassung der Prozesse im FP

1. Was für ein Fuhrpark/Mobilitätsbedarf ist **erforderlich**?
2. Was für ein Fuhrpark/Mobilitätsangebot ist **vorhanden**?
3. Sind Umgestaltungen/Ergänzungen überhaupt **möglich**?
  - tatsächlich
  - erforderlich im Sinne von CSRD
4. Welche Prozesse sind anzupassen/zu entwickeln?
  - ggf. externe Beratung
  - ggf. Mitarbeiterbefragung, Bsp. Arbeitsweg im Sinne des CSRD
5. Regelmäßige Überprüfung/Anpassung

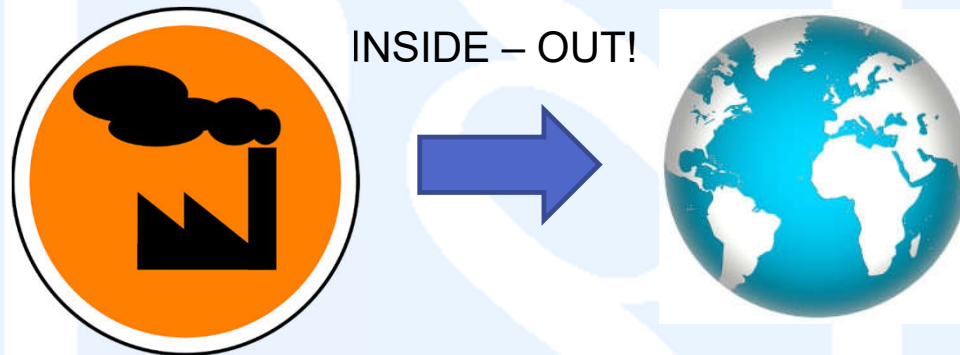
# Fahrzeugdaten = Mobilitätsdaten ???

1. Werden regelmäßig Daten im eigenen Betrieb erfasst?
2. Welche Daten werden erfasst?
  - vorhandene Fahrzeuge
  - bestehende Arbeits-/Transportwege
  - Alternativen
3. Welche Daten zu den Fahrzeugen werden erfasst?
  - Anschaffungskosten (Vergleich: Leasing – Miete - Eigentum)
  - Laufende feste Kosten
  - Verbrauchskosten
  - Unfallkosten
  - total cost of ownership (TCO)

**Nur Analysen führen zu Erkenntnissen!**

# Fahrzeugdaten = Mobilitätsdaten ???

4. Werden auch indirekte Kosten berücksichtigt?  
CSRD doppelte Materialität? OUTSIDE – IN und



Welche Auswirkungen hat die Unternehmenstätigkeit auf die Umwelt?

Indirekte **Kosten** für die Gesellschaft eines gefahrenen Pkw-Kilometers beträgt ca. 0,27 €

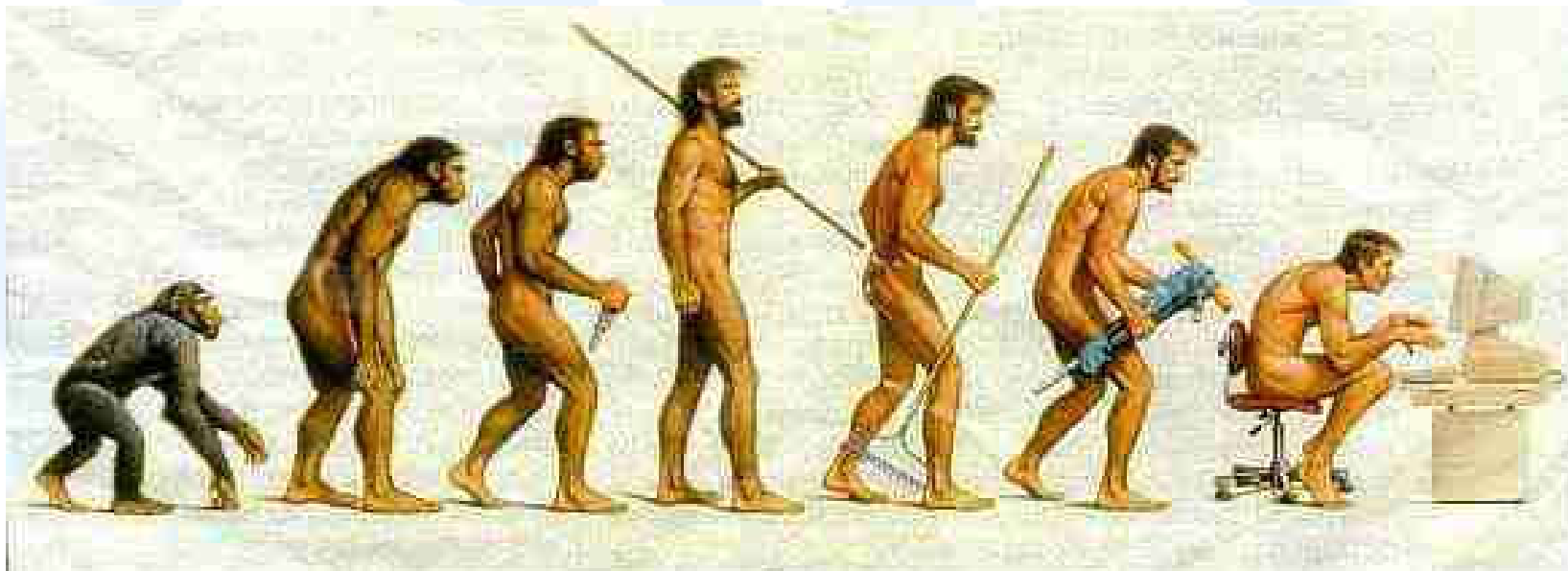
Im Vergleich:

Indirekter **Gewinn** für die Gesellschaft jedes Fahrradkilometers beträgt ca. 0,30 €\*

\*"Bewegt Euch. Selber!" – Stephan A. Jansen, Martha Wanat, Seite 89

# Mobilitätsdaten

Wo kommen wir her?



Wo wollen wir hin?

# Urheberrecht und Disclaimer

- Keine Beratung, auch nicht diese Präsentation, ersetzt Ihr eigenes verantwortliches Handeln.
- Haftungsansprüche materieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der angebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht werden, sind grundsätzlich ausgeschlossen.
- Das Werk und all seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Nutzung in anderer als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Autors.
- Hinweis zu 52 a UrhG: Weder das Werk noch seine Teile dürfen ohne eine solche Einwilligung kopiert, eingescannt, in ein Netzwerk eingestellt oder digital weitergegeben werden. Dies gilt auch für Intranets von Schulen oder sonstigen Bildungseinrichtungen.

**Peter Rindsfus**  
**Rechtsanwalt**  
**Eppendorfer Weg 204**  
**20251 Hamburg**

**Tel.: +49 (0) 40 421072-0**  
**Fax: +49 (0) 40 421072-11**  
**Mail: [ra-rindsfus@ra-rindsfus.de](mailto:ra-rindsfus@ra-rindsfus.de)**





**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**