

Interview zur nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität

Interviewpartner: Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbands Betriebliche Mobilität e. V.

Fahrtwind of Change – Mobilität der Zukunft

Wie die Mobilität der Zukunft aussieht, steht für viele Unternehmen noch in den Sternen. Bereits jetzt ist aber klar, dass ein „weiter so“ nicht möglich ist, Veränderungen müssen her. Ein wichtiger Schritt, um die Unternehmensmobilität langfristig zu verändern und nachhaltiger auszurichten, kann die Mobility Policy sein. Was sich hinter dem Begriff verbirgt, macht Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbands Betriebliche Mobilität e. V., im Interview deutlich. Außerdem erklärt er, warum die nationale Konferenz für betriebliche Mobilität am 22. und 23. November in München unerlässlich für Unternehmen ist und welchen Nutzen sie davon haben. Auf der Konferenz gibt Prinzing außerdem zwei Workshops, die sich mit der Mobility Policy und dem Mobilitätsmanagement auseinandersetzen. (red)

Was verbirgt sich hinter dem Begriff Mobility Policy?

Prinzing: Im Wesentlichen haben wir ja heute schon zwei Policies, wenn es sich um Mobilität dreht. Wir haben im Unternehmen im Normalfall eine Travel Policy, die die Abwicklung von Geschäftsreisen regelt. Auf der anderen Seite haben wir die Fleet Policy, die Car Policy. Dort ist geregelt, wer welches Auto bekommt. Eine Mobility Policy ist im Prinzip noch einmal eine Ebene drüber, in der Grundsätze der betrieblichen Mobilität für die Mitarbeitenden dargestellt sind. Eine Mobility Policy guckt sich an, wie die Mitarbeitenden unterwegs sind und leitet daraus Maßnahmen zur Optimierung der Mobilität ab. Das heißt, ich gebe den Mitarbeitenden ein Set von Möglichkeiten und Instrumenten an die Hand. Einmal zum Umgang mit der jetzigen automobilen Mobilität oder mit der Car Policy, aber auch darüber hinaus. Das heißt, es geht darum, die gesamte Mobilität anzuschauen und eine Art Handlungsrahmen zu definieren.

Das bedeutet, die einfache Car Policy ist nicht mehr ausreichend?

Prinzing: Die einfache Car Policy war noch nie ausreichend. Sie ist ausreichend, die automobilen Mobilität zu gestalten. Das heißt, die Car Policy ist ein Teil des Ganzen. Sie kann natürlich im Rahmen der Mobility Policy auch verändert werden, sie wird nach wie vor einen Einfluss haben. Das eine ersetzt nicht das andere,

Was gibt es denn bei der Umstellung vom Fuhrpark- auf das Mobilitätsmanagement zu beachten?

Prinzing: Es ist relativ einfach: nichts. Man stellt nicht vom Fuhrpark- zum Mobilitätsmanagement um, sondern ergänzt das Fuhrparkmanagement. Unternehmen müssen das Fuhrparkmanagement in ein übergeordnetes Mobilitätsmanagement integrieren. Das muss ineinandergreifen.

Haben Unternehmen nun verstärkt den ganzheitlichen Blick auf das Mobilitätsmanagement?

Prinzing: Ich denke schon. Das geht so ein bisschen einher mit der allgemeinen Diskussion von Nachhaltigkeit und der Sinnhaftigkeit von Automobilität. Es geht viel mehr über das Nachdenken von Mobilität im Sinne von Nachhaltigkeitsaspekten und um die Frage, was wir durch die Pandemie erlebt haben. Das hat zu einer veränderten Mobilität geführt. Wir erleben das als Verband auch beim Personalaufbau. Wenn man mit Menschen redet, die einen Job suchen, dann kommt häufig nicht mehr die Frage nach einem Dienstwagen, sondern die Frage nach der Möglichkeit zum Homeoffice. Das haben wir bei Einstellungen vor zehn Jahren nicht ansatzweise gehabt. Ich denke dadurch, dass Mobilität teurer wird – spürbar teurer – spielt die Frage nach der Ausgestaltung der Mobilität immer mehr Bedeutung und spielt eine Rolle als Wettbewerbsfaktor im Kampf um Mitarbeitende. Und da ist es egal, ob man fünf oder 5000 Mitarbeitende hat.

Das ist auch der Grund, warum es notwendig ist für die Unternehmen, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen.

Prinzing: Ja, es gibt mehrere Gründe. Natürlich. Das eine ist das Thema, das Verständnis von Nachhaltigkeit zu leben. Das heißt, ich will nachhaltig sein. Ich will wirtschaftlich nachhaltig sein. Ich habe gerade drüber ja schon sinniert, dass Mobilität teurer wird, also mehr Kosten verursacht. Das erleben wir. Ob das, Kosten sind für Kraftstoffe, Energie oder für Fahrzeuge, für Menschen – alles wird teurer. Und damit ist eigentlich jede Form von cleverer Mobilität meist immer auch eine, die kostengünstig ist. Und das muss meines Erachtens für jedes Unternehmen interessant sein.

Der Verband hat letztes Jahr die nationale Konferenz für betriebliche Mobilität ins Leben gerufen. Die zweite Auflage findet im November statt. Warum ist diese Veranstaltung wichtig für Unternehmen?

Prinzing: Aus mehreren Gründen. Ein Punkt ist, viele hören das Thema und interessieren sich dafür. Wir haben das Netzwerk Future Mobility im Verband quasi ins Leben gerufen und gesagt: ‚Wer möchte sich denn intensiver und noch intensiver mit Future Mobility beschäftigen‘. Und da haben sich 100 unserer Mitglieder gemeldet und haben gesagt, dass ist ein Thema für sie. 100 von 650, das finde ich ordentlich. Ja, das ist ein Thema für uns, da möchten wir dabei sein, da möchten wir mit entwickeln. 100/6 100 oder 650. Die Konferenz ist gut, um sich mit den aktuellen Themen vertraut zu machen. Und wir verfolgen keinen rein wissenschaftlichen Ansatz bei der Konferenz. Die Konferenz ist wichtig, um Themen zu diskutieren. Und was noch viel wichtiger ist: Wir holen andere Spieler mit an Bord. Die, die sich auch mit dem Thema betriebliche Mobilität oder der Bereitstellung von Instrumenten für betriebliche Mobilität auseinandersetzen. Deswegen dürfen die Teilnehmenden ein unglaublich breites Themenangebot und unterschiedliche Sichtweisen erwarten, die dann am Ende des Tages dem Einzelnen helfen zu sagen: ‚Das ist ein Thema für uns.‘

Wohin geht die Zukunft der betrieblichen Mobilität?

Prinzing: Also was sich definitiv ändern ist die Handhabbarkeit des ÖPNV für Unternehmen. Das zweite Thema, bei dem wir immer anecken, ist die Besteuerung. Wir diskutieren ja das sogenannte Dienstwagenprivileg – auch so ein Reizthema.

Meines Erachtens gibt es das so gar nicht. Das wird immer wieder herausgezogen, nach dem Motto ‚man muss die vorteilhafte Versteuerung der Privatnutzung einfach nur wegnehmen, dann wird alles gut‘. Manche sind so naiv zu glauben, dass dieses Geld dann automatisch in den ÖPNV fließt. Ich erreiche damit gar nichts.

Ein weiterer wesentlicher Schritt ist die Digitalisierung. Im Fuhrpark sind wir sehr stark mit Digitalisierung beschäftigt. Das heißt plötzlich, alle möchten Daten zu den Fahrzeugen, alle holen sich Daten aus den Fahrzeugen. Aber was natürlich viel interessanter ist: Ich bekomme eine völlig andere Transparenz auf die Art und Weise, wie Personen in Fahrzeugen unterwegs sind und wie sie genutzt werden.

Welchen Nutzen können Teilnehmende von der Konferenz erhalten?

Prinzing: Für die Teilnehmenden ist die Konferenz von enormem Nutzen, weil sie einfach auf der einen Seite ein Gefühl dafür bekommen und ein klares Bild, was Mobilitätsmanagement im Allgemeinen bedeutet und sie können dann auch ableiten, was für das eigene Unternehmen wichtig und nutzbar ist. Außerdem bekommen sie ein extrem breites Angebot an Themen und natürlich auch einen Ausblick auf die zukünftige Entwicklung. Wir haben einmal das Operative, wir haben das Überblickende und wir haben auch das in der Zukunft liegende.