

UNTERNEHMEN MOBIL

Impulse für Fuhrpark
und betriebliche Mobilität



Mitarbeiter- mobilität

Wie Unternehmen Veränderungen schaffen

Fahrtwind of Change

Nationale Konferenz für
betriebliche Mobilität (Seite 14)

Beschaffung von Elektro- fahrzeugen

Ein Leitfaden
(Seite 25)

Nicht verpassen!

Die wichtigsten Branchentermine
bis Ende November (Seite 36)

Nachhaltige Mobilität

erfolgreich umsetzen

Freuen Sie sich
unter anderem auf

Daniela Kluckert

Prof. Dr. Christian Grotebauer

Dr. Olga Nevska

Marc Odiinus

München
22.-23. November 23

Jetzt informieren
und anmelden 



**Nationale Konferenz
für betriebliche Mobilität**

EDITORIAL

Eine Katastrophe – warum es hilft ab und an aus dem Fenster zu schauen 4

TITELTHEMA

Fünf Schritte für eine nachhaltigere Mitarbeitermobilität 6

Mitarbeitendenmobilität gemeinsam zukunftsfähig machen 9



25

Der Leitfaden erläutert, was es bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen zu beachten gibt und worauf es ankommt.



6

Um den Wandel der Unternehmensmobilität voranzutreiben und wettbewerbsfähig zu bleiben, muss zunächst bei der Mitarbeitermobilität angesetzt werden.

FUHRPARK UND MOBILITÄT

Arbeitnehmer:innen bestimmen das Mobilitätsangebot von Unternehmen 12

Fahrtwind of Change – In die Zukunft mit der NaKobeMo 14

Die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität bietet umfassendes Know-how auf dem Weg in die Mobilität der Zukunft.

RECHT UND STEUERN

Expertentipp: Nein, meine Daten kriegt Ihr nicht! DSGVO versus Fahrzeugführerbenennungspflicht? 17

Autonomes Fahren – ein rechtlicher Überblick 18

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Künstliche Intelligenz im Fuhrpark 22



ORGANISATION UND MANAGEMENT

Beschaffung von Elektrofahrzeugen – ein Leitfaden 25

VERBANDSMATERIAL

Mobilität der Zukunft – Future Mobility 28

Unterwegs mit dem BBM

Verbände-Dialog des BBM

Porträt Marc-Oliver Prinzing 30

DREHMOMENT

Eine Kolumne von Prof. Dr. Christian Grotemeier 33

AKTUELLE MELDUNGEN

Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ 35

NUFAM – die Nutzfahrzeugmesse

bfp Forum: Mobilitätslösungen treffen

TERMINE

Die wichtigsten Branchentermine bis Ende November 36

IMPRESSUM 38

22

Künstliche Intelligenz kann im Wesentlichen dazu beitragen, Prozesse im Fuhrpark zu beschleunigen und Kosten zu senken – aber wie?



Eine Katastrophe

Oder: Warum es hilft, ab und an aus dem Fenster zu schauen

Vor etlichen Jahren ereignete sich in den USA ein furchtbares Unglück. Eine Boeing 737 stieß mit einem Sportflugzeug zusammen. Absturz, Tote, Verletzte – eine Katastrophe! Um so erstaunlicher die Reaktion des zuständigen Mitarbeiters der Luftaufsichtsbehörde. Auf die Frage, wie so etwas trotz aller Sicherheitstechnik, trotz erfahrener Crew und Frühwarnsystemen passieren könne, antwortete er: Beim Fliegen hilft es ab und an aus dem Fenster zu schauen.

Apropos aus dem Fenster schauen: Auch wenn es bergeweise reale und erfundene Probleme gibt, sollte niemand den Blick vor Notwendigkeiten verschließen. Änderungen kann man nicht aufhalten und aus gutem Grund bewegen Fragen zur zukünftigen Mitarbeitermobilität die Gesellschaft und immer mehr Unternehmen.

Hierbei geht es nicht um aktivistische Forderungen im Sinne von „Autos müssen weg“, es geht um nachhaltige Lösungen. Und Nachhaltigkeit umfasst drei Aspekte: **Ökologie, Ökonomie und soziale Verträglichkeit**. Für die zukünftige betriebliche Mobilität heißt dies auch, unnötige Mobilität zu vermeiden oder zu verändern und dies mit klarem Fokus auf Nachhaltigkeit. Dies zu versäumen wird für Unternehmen in naher Zukunft teuer und längst ist Mobilität ein Wettbewerbsfaktor.

Und als ob die Herausforderungen der Gestaltung für Unternehmen nicht schon groß genug wären, wiegt insbesondere der Wegfall der E-Förderungen für Unternehmen zum 1. September 2023 schwer

und verstärkt eine Planungsunsicherheit, die einen bedenklichen Fatalismus auslösen könnte – erstmal nichts machen. Da kappt die Regierung die Warmwasserleitung und wird sich noch wundern, dass die Badewanne langsamer voll und das Badewasser kalt wird. Auch wenn nicht ganz klar ist, wie es mit der Elektrifizierung weitergeht, ist doch eines sicher – sie ist nach dem derzeitigen Stand der Technologien einer der wichtigsten Faktoren für die Mobilitätswende.

Ein fatalerweise viel zu lange unterschätzter, wesentlicher Bestandteil einer neuen Mobilität sind die Menschen, die es betrifft. Mitarbeitende bei der Umgestaltung der Mobilität außer Acht lassen ist gängige Praxis und wird in vielen Fällen zum Scheitern neuer Konzepte führen. Die Alternative per Verbot und zwingender Anweisung zu agieren, um Lösungen und Konzepte in Unternehmen durchzusetzen, funktioniert bekanntlich schon immer hervorragend. Es kommt also auf die Menschen an. Nur die Mitarbeitenden können – wenn dies von oben nach unten vorgelebt wird – einen Kulturwandel in der betrieblichen Mobilität leben und Änderungen maßgeblich beeinflussen. Denn Mitarbeitermobilität macht einen hohen Anteil, wenn nicht sogar den größten, am Mobilitätsbedarf der Unternehmen aus. Es bringt nichts, wenn der Fuhrpark analysiert, der Bedarf herausgearbeitet wurde und die Mitarbeitenden und deren Bedürfnisse dann in das daraus zu entwickelnde Konzept nicht einbezogen werden. An vielen Stellen muss erst einmal überzeugt werden. Die Umgestaltung der Mobilität kann nur gelingen, wenn bei der Mitarbeitermobilität angefangen wird.

Kommunikation als zentrale Aufgabe des Mobilitätsmanagements

KOMPASS MOBILITÄTSVERHALTEN

Unternehmen entwickeln Lösungen, Mitarbeitende aber müssen Mobilitätskonzepte leben. Sie sind wie eine Kompassnadel mit ihren Überzeugungen und ihrer Begeisterung für nachhaltige Themen.

Es ist wichtig, von Anfang an offen zu kommunizieren, denn das beste Konzept bringt nichts, wenn die Mitarbeitenden es nicht annehmen. Beispielsweise macht die Einführung eines Mobilitätsbudgets nur Sinn, wenn es Mobilitätsangebote enthält, die praktikabel sind und auch genutzt werden. Ein Mobilitätsbudget ist nicht der Einkauf einer App-Lösung. Es müssen bestimmte Voraussetzungen gegeben sein. Auf ÖPNV zu setzen kann bei fehlender Anbindung gerne zur Alltagscomedy verkommen – die fehlende Kenntnis zu ÖPNV-Gestaltungsmöglichkeiten, Park- und Ride-Anlagen in der Umgebung der Mitarbeitenden und andere Instrumente ebenfalls.

Sind die Mitarbeitenden ins Boot geholt, geht es darum, den konkreten Bedarf zu ermitteln. Das ist nicht zu verwechseln mit dem Mobilitätsbedürfnis. Der Bedarf bestimmt, wie viele Fahrzeuge oder Alternativen tatsächlich benötigt werden und auch, welche Antriebsart dann die richtige ist. Das Mobilitätsbedürfnis hingegen richtet sich nach den Bedürfnissen und Wünschen der Mitarbeitenden. Es ist unerheblich, ob sie sich beispielsweise ein teures Oberklasse-Fahrzeug wünschen, um ihren Standard zu halten.

ALTE WEISHEIT: DER FISCH STINKT AM KOPF ZUERST

Ein neues strategisches Mobilitätsmanagement beginnt bei der Unternehmensführung. Damit sich Veränderungen langfristig durchsetzen, muss Akzeptanz geschaffen werden. Deswegen liegt es an der Führungsetage, als Vorbild voranzugehen und die veränderte Mobilität anzunehmen.

Alles in Allem ist die Mitarbeitermobilität eine wichtige Schraube für Unternehmen auf dem Weg in die Mobilitätswende echte Veränderungen zu bewirken. Begriffe wie Mobilitätsbudget, Pendlermobilität und Dienstrad sollten in Unternehmen kein Fremdwort, sondern Alltag sein. Wenn sich Mobilitätsverantwortliche das zu Herzen nehmen, können Unternehmen langfristig erfolgreich agieren und wettbewerbsfähig bleiben.

LASSEN SIE UNS REDEN

Bei der kommenden nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität am 22. und 23. November 2023 werden wir diese und viele weitere spannende Themen miteinander besprechen können. Ergreifen Sie die Chance, sich jetzt mit Ihrer Unternehmensmobilität intensiv zu befassen. Wir freuen uns auf den Dialog.

Ihr

Axel Schäfer

Geschäftsführer

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM)

Fünf Schritte für eine nachhaltigere Mitarbeitermobilität

VON AXEL SCHÄFER



.....

Unternehmen stehen vor der Herausforderung, ein strategisches, nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu etablieren. Hierbei spielt die Mobilität aller Mitarbeitenden eine Rolle. Sie ist eine wichtige Stell- schraube, um das eigene Unternehmen nachhaltig auszurichten und die Mobilität langfristig zu verändern. Es geht darum, Individual- verkehr zu reduzieren, zu verlagern oder auch zu vermeiden.

.....

VON AXEL SCHÄFER

Wenngleich der Fuhrpark einen wesentlichen Anteil an der Mobilität in Unternehmen ausmacht und eine Veränderung – beispielsweise durch Elektroautos – maßgeblich zur Mobilitätswende beiträgt, spielt die Mitarbeitermobilität mindestens eine ebenso große Rolle. Unter der Mitarbeitermobilität ist sämtliche Mobilität zu verstehen, die von Mitarbeitenden ausgeht. Die Pendlermobilität ist hierbei mit zu betrachten, sie hängt vom Standort des Unternehmens und dem Wohnort der Mitarbeitenden ab. Pendler:innen sind Menschen, die täglich, wöchentlich oder regelmäßig oft lange Strecken zurücklegen, um zur Arbeit zu gelangen. Ob das mit dem Auto, dem Bus, Zug, Fahrrad oder zu Fuß geschieht, hängt von der Entfernung, den Verbindungen und verfügbaren Transportoptionen ab, aber auch von den Präferenzen der Menschen. Das hat Auswirkungen auf den Verkehr, die Umwelt und die Lebensqualität. Hohe Pendlerzahlen können zu Staus, Überlastung des öffentlichen Verkehrs und Umweltbelastungen führen. Diese dienstlich veranlasste Bewegung der Menschen wurde in der Vergangenheit oft vernachlässigt und von den Unternehmen eher nicht in Nachhaltigkeitsstrategien einbezogen.

Dienstlich notwendige Mobilität sind zum Beispiel vertriebliche Kundenbesuche, technische Einsätze, Fahrten zu Geschäftspartnern, Kollegen, zu Veranstaltungen – also Dienstreisen, die Mitarbeitende im Auftrag ihres Arbeitgebers während der Dienstzeit zurücklegen. Dazu kommt der Werksverkehr auf dem Unternehmensgelände oder zu den verschiedenen Standorten der Firma.

Welche Möglichkeiten haben Unternehmen und die Mobilitätsverantwortlichen, die Mitarbeitermobilität zu steuern und auf die Nachhaltigkeitsstrategien einzuzahlen? Ziel des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität ist es, Unternehmen dabei zu unterstützen, ein modernes Mobilitätsmanagement zu entwickeln und die Mitarbeitermobilität effizient zu steuern. Durch gezielte Maßnahmen können Unternehmen die Pendlerströme reduzieren, die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördern und die betriebliche Mobilität nachhaltiger gestalten. Nachfolgend fünf Schritte zur Erreichung dieser Ziele:

1 SCHRITT 1 ANALYSE UND ZIELSETZUNG

Der erste Schritt besteht darin, eine gründliche Analyse des aktuellen Mobilitätsbedarfs durchzuführen. Dazu gehört es, die Verkehrsmittel und Transportoptionen zu erfassen, die die Mitarbeiter:innen nutzen und die ihnen überhaupt zur Verfügung stehen. Außerdem müssen Daten zu Entfernungen und Pendlerströmen einbezogen werden, um sinnvolle Konzepte zu erstellen. Basierend auf diesen Informationen können Unternehmen die Transportmöglichkeiten ausloten, die von den Mitarbeitenden genutzt werden könnten. Außerdem können Unternehmen realistische Ziele festlegen, wie beispielsweise die CO₂-Emissionen um einen bestimmten Prozentsatz reduziert werden können oder der Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erhöht werden können. Basierend auf diesen Erkenntnissen kann ein Mobilitätsplan entwickelt werden, der auf die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeitenden und des Unternehmens zugeschnitten ist. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität bietet hierzu Tools, die eine Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks aller Mitarbeitenden ermöglicht und aus denen heraus Maßnahmen zur Reduzierung entwickelt werden können.

SCHRITT 2 ANGEBOTSPALETTE ENTWICKELN

Nachdem der Mobilitätsbedarf ermittelt wurde, gilt es, die Mitarbeitenden in die Planung der Mobilitätsangebote einzubeziehen. Über Mobilitätsbudgets können attraktive Angebote für Mitarbeitende gemacht und viele Mobilitätsmöglichkeiten vereint angeboten werden. Wichtig ist es aber, auf den Bedarf und die Wünsche der Mitarbeitenden zu achten. Denn das beste Konzept bringt nichts, wenn es nicht von diesen angenommen wird. Die Einführung eines Tickets für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) macht beispielsweise nur Sinn, wenn die Anbindung an das Unternehmen umfassend ist oder es zumindest Park-and-Ride-Anlagen in der Nähe der Wohnorte gibt, die an den ÖPNV angebunden sind.

SCHRITT 3 MOBILITÄT ALS BENEFIT

Um die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern, können Unternehmen Anreize schaffen. Beispielsweise können Fahrradstellplätze, Duschen oder Zuschüsse für den Kauf von Fahrrädern angeboten werden. Auch Vergünstigungen für den ÖPNV können beispielsweise mit dem Deutschlandticket geschaffen werden. Durch die Förderung dieser Alternativen können Mitarbeitende dazu ermutigt werden, ihr Auto stehen zu lassen und auf umweltfreundlichere Optionen umzusteigen.

Die Elektromobilität ist ebenfalls ein wichtiger Baustein, um betriebliche Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten. Unabhängig von subjektivem Denken über Elektromobilität ist erkennbar, dass Elektrofahrzeuge unabdingbar sein werden. Auch wenn eindeutig klar ist, dass noch lange eine parallele Nutzung konventioneller Fahrzeuge erforderlich sein wird. Die Investition in Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur ist auch aus Nachhaltigkeitsgründen unvermeidbar.

Auch hier müssen Mitarbeitende mitgenommen und begeistert werden – es gibt nach wie vor einige Vorbehalte. Eine Möglichkeit ist die Durchführung von Events mit Probefahrten. Zusätzlich tragen Anreize wie Ladestationen am Arbeitsplatz und zu Hause dazu bei, die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver zu machen. Elektrofahrzeuge in diesem Sinn sind freilich nur rein batterieelektrische Fahrzeuge. Plug-In-Hybride sind – wie wir als Verband schon häufig darstellten – mit großer Vorsicht zu betrachten.

Im Bereich der Elektromobilität gibt es zudem Fahrzeugarten, die heute vielleicht noch zu wenig „auf dem Schirm“ der Mobilitätsverantwortlichen sind, wie beispielsweise Mikro-Fahrzeuge, also Kleinstwagen, und ähnliche.

Unternehmen können den Zugang zu umweltfreundlichen Transportmitteln durch Kooperationsprogramme oder Vergünstigungen für die Mitarbeiter:innen erleichtern. Außerdem können Carsharing-Programme oder Plattformen für Fahrgemeinschaften angeboten werden, um die Nutzung von Privatfahrzeugen zu reduzieren. Es können im Rahmen des Corporate Carsharings (Pool-)Firmenfahrzeuge auch für nicht-dienstwagenberechtigte Mitarbeitende für Dienstreisen bereitgestellt oder Mitfahrgelegenheiten geschaffen werden, sodass Mitarbeiter:innen Fahrten teilen können und die Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen reduziert wird. Die Unterstützung bei der Bildung von Fahrgemeinschaften kann beispielsweise über das Intranet des Unternehmens oder eine eigene App geschehen. Diese Maßnahmen können nicht nur die Umweltbelastung verringern, sondern auch Kosten senken und soziale Interaktion fördern.

SCHRITT 4 FLEXIBILITÄT BEI ARBEITSZEITEN UND -ORTEN

Die Einführung flexibler Arbeitszeitmodelle wie Gleitzeit oder Vertrauensarbeitszeit ermöglicht es den Mitarbeitenden, ihre Arbeitszeiten an den Verkehr anzupassen und Staus zu umgehen. Darüber

hinaus kann die regelmäßige Arbeit im Homeoffice oder Remote-Arbeiten, aber auch die Einrichtung von dezentralen Büros die Anzahl der Pendlerfahrten verringern. Durch die Nutzung moderner Technologien wie Videokonferenzen können Teams effektiv zusammenarbeiten, ohne dass alle Mitarbeiter:innen täglich ins Büro fahren müssen.

SCHRITT 5 SENSIBILISIEREN UND QUALIFIZIEREN

Informieren und Sensibilisieren der Mitarbeitenden ist das A und O. Schulungen oder Workshops zu nachhaltigen Mobilitätspraktiken zeigen Möglichkeiten auf, wie Mitarbeiter:innen ihre Mobilität optimieren können, beispielsweise durch den Einsatz von Mobilitäts-Apps oder Routenplanern. Es ist von entscheidender Bedeutung, eine breite Wissensbasis über umweltfreundliche Verkehrsmittel zu legen und die Belegschaft über die Vorteile einer nachhaltigen Mobilität aufzuklären – oder noch besser: zu begeistern.

Zum Abschluss ist es wichtig, den Erfolg der Maßnahmen zur Steuerung der Mitarbeitermobilität zu überwachen und zu bewerten. Dazu sollten relevante Kennzahlen wie CO₂-Emissionen, Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln und Mitarbeiterzufriedenheit erhoben und analysiert werden. Basierend darauf kann die Strategie angepasst und weitere Optimierungsmöglichkeiten identifiziert werden. Der CO₂-Fußabdruck ist zu reduzieren. Übrigens: Mit der bereits Ende Juni 2022 beschlossenen Erweiterung der Non-Financial Reporting Directive (NFRD von 2017) wird dies für insgesamt circa 50.000 Unternehmen höchst relevant, denn eine erweiterte Berichtspflicht ist ab 2025 verpflichtend für Unternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 40 Millionen Euro und mehr als 250 Mitarbeitenden.

Fazit: Wer die Mitarbeitermobilität steuern und eine nachhaltige und umweltfreundliche Arbeitskultur fördern möchte, der kann über die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete einiges erreichen. Und zwar nicht nur für die Umwelt, auch Kostenvorteile können erzielt werden. Nicht zuletzt kann das auch die Arbeitgeberattraktivität sowie die Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung steigern. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität unterstützt mit seinen Partnern dabei, die betriebliche Mobilität zukunftsorientiert zu gestalten. Qualifizierung und Nachhaltigkeit liegen uns am Herzen – und das sollte bei jedem erfolgreichen Unternehmen genauso sein.

Axel Schäfer ist seit 2010 Geschäftsführer des von ihm mit initiierten und mit gegründeten Bundesverbandes Betriebliche Mobilität e.V. (vormals Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.) und Sprecher der FMFE Fleet and Mobility Management Federation Europe. Der diplomierte Finanzierungs- und Leasingwirt (VWA) ist seit 1992 als Autor, Trainer und Fachreferent in Deutschland, Österreich und der Schweiz tätig. Seine Kernkompetenz liegt in den Bereichen Mobilitäts-, Fuhrparkmanagement und Leasing. Er publiziert zu den Themen regelmäßig Beiträge in Büchern, Fachmagazinen und ist immer wieder Redner bei Vorträgen im Rahmen verschiedener Events, Seminare und Workshops.

Mitarbeitendenmobilität gemeinsam zukunftsfähig machen!

Wer sich das erste Mal eingehend mit Themen rund um das Mobilitätsmanagement im eigenen Unternehmen beschäftigt, wird verwundert sein, wer dabei alles mitreden darf und möchte. Das liegt unter anderem daran, dass Mobilität in den allermeisten Unternehmen (noch) keine eigene Abteilung hat.

ALEXANDER SCHOBER, GLS MOBILITY

Denn Mobilität ist in Unternehmen ein Querschnittsthema, welches in verschiedensten Abteilungen aufgehängt ist. Der Beitrag soll zeigen, warum es für ein klimafreundliches und somit zukunftsfähiges Mobilitätsmanagement wichtig ist, die verschiedenen Verantwortlichen und Interessengruppen zum Thema Unternehmensmobilität zu identifizieren und zusammenzubringen. Außerdem wird die Wirkungsdimensionen eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements beleuchtet und was unbedingt benötigt wird, um die Mobilität im Unternehmen erfolgreich zu verändern.

MOBILITÄT IST EIN QUERSCHNITTSTHEMA!

Zwei bekannte Abteilungen, deren Aufgaben in Bezug auf Mobilität schon auf den ersten Blick klar sind, sind das Fuhrpark- und Travelmanagement. Aber auch die Personalabteilung beziehungsweise Human Resources, das Gebäudemanagement oder die Nachhaltigkeitsabteilung sind nah dran am Thema betriebliche Mobilität. In vielen Unternehmen rückt das Thema in den letzten Jahren verstärkt in den Fokus von Veränderungsprozessen. Ausschlaggebend hierfür sind neben dem Klimaschutz auch Faktoren wie Arbeitgeberattraktivität, Mitarbeitendengesundheit und Kostentransparenz. Dieser Druck, die betriebliche Mobilität zukunftsfähig zu gestalten, sorgt dafür, dass sich die besagten Abteilungen in Bezug auf Veränderungen einigen müssen. Darin liegt eine große Herausforderung: All diese Gruppen verfolgen oder wahren verschiedene Interessen, die einander teilweise entgegenstehen. Beispielsweise gibt es die Personalabteilung, die einerseits in Anbetracht des Fachkräftemangels unbedingt mehr für die Arbeitgeberattraktivität tun will, aber andererseits oft kaum Zugeständnisse bei möglichen Alternativen (zum Beispiel Mobilitätsbudget) machen will. Das Fuhrparkmanagement befürwortet zwar die Elektrifizierung der Flotte, aber bringt bei der Reduzierung der Dienstwagenflotte Einwände vor. Und dann ist da beispielsweise

noch die Geschäftsleitung, die sich Mehrwerte von Veränderungen erhofft, aber das am besten zum Nulltarif.

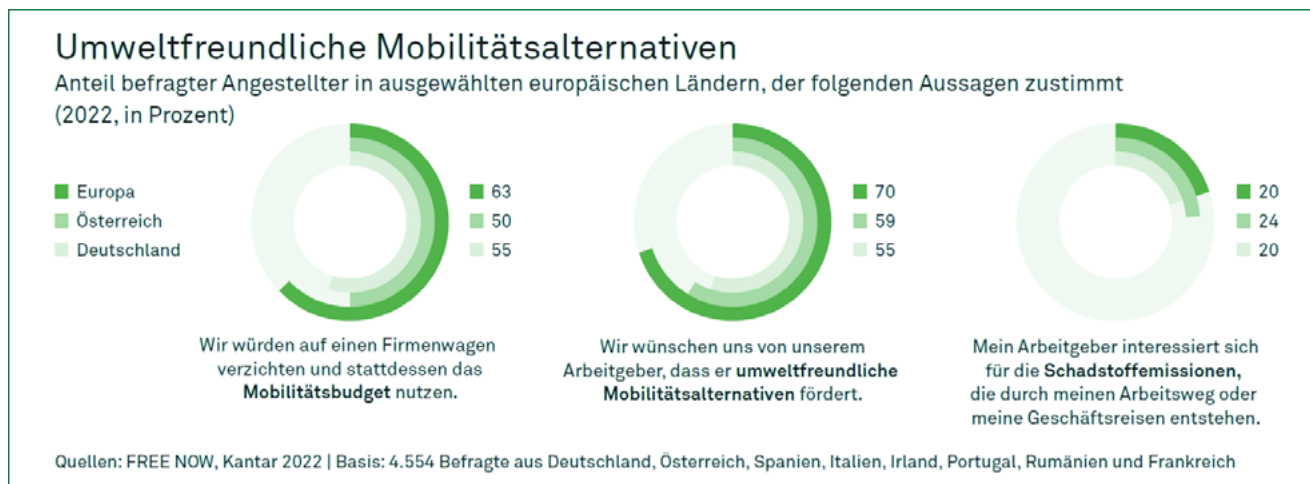
BETRIEBSRÄTE MÜSSEN DEN BETRIEBLICHEN UMWELTSCHUTZ FÖRDERN

Auch dem Betriebsrat kommt bei der nachhaltigen Umstellung der Unternehmensmobilität eine besondere Rolle zu und er sollte von Anfang an in ein solches Projekt einbezogen werden. Nicht nur, weil er das Beste für die Mitarbeitenden herausholen will und deren Interessen schützt, sondern auch, weil der betriebliche Umweltschutz zu seinen gesetzlich festgeschriebenen Aufgaben zählt. Dieser Grundsatz findet sich im Betriebsverfassungsgesetz unter Punkt 9 in §80 (1). Dabei muss betont werden, dass betrieblicher Umweltschutz und Interessen der Mitarbeitenden nicht konträr zueinander sind, sondern Hand in Hand gehen müssen. Je früher diese Botschaft im Betriebsrat verinnerlicht wird, desto früher entwickelt er sich zum Impulsgeber einer zukunftsfähigen Mobilität.



SILODENKEN SCHAFFT PROBLEME

Der Fakt, dass Mobilität in so vielen Abteilungen angesiedelt ist, führt im ungünstigsten Fall dazu, dass jeder Bereich nur für sich vorteilhafte Entscheidungen zu einzelnen Maßnahmen trifft. Das sogenannte Silodenken ist ein Problem, das (vor allem) in größeren Unternehmen vorkommen kann. Die Mitarbeitenden der verschiedenen Abteilungen sehen ihre Arbeit und Entscheidungen nur im Kontext ihres eigenen Themenfeldes und blicken eher selten über deren Grenzen hinaus. Wachstum und Produktivität können hierdurch ebenso ne-



gativ beeinflusst werden wie Innovation. In Bezug auf das Mobilitätsmanagement werden so Planung und Umsetzung neuer Maßnahmen sowie langfristig das Monitoring von Zielwerten erheblich erschwert.

Die Liste von Interessengruppen kann individuell in jedem Unternehmen länger oder kürzer ausfallen. Aber der wichtigste Punkt hierbei ist: Alle sitzen im selben Boot. Und der Weg der Mobilitätswende führt in eine gemeinsame Zukunft, die Mehrwerte für alle Anspruchsgruppen bietet. Worin genau diese Mehrwerte bestehen, soll als nächstes betrachtet werden.

MOBILITÄTSMANAGEMENT WIRKT

Ein zukunftsorientiertes Mobilitätsmanagement hat viele positive Effekte in verschiedenen Bereichen eines Unternehmens. Der heutzutage wichtigste Punkt ist natürlich der Klimaschutz beziehungsweise der Ausstoß von Treibhausgasen. Der fortschreitende Klimawandel und in diesem Zuge auf den Weg gebrachte Regulierungen wie die Corporate Social Responsibility Directive (CSRD) sind Treiber dafür, dass sich Unternehmen mit der Mobilität ihrer Mitarbeitenden auseinandersetzen müssen. Zukünftig werden EU-weit zusätzlich über 40.000 Unternehmen dazu verpflichtet sein, eine solche Nachhaltigkeitsberichterstattung anzufertigen. Da kommt ein wirksames Mobilitätskonzept gelegen, weil es a) Verkehre reduzieren kann, zum Beispiel durch eine konsequente Einführung von Homeoffice-Regelungen oder die Minimierung von Dienstreisen oder b) Verkehre auf nachhaltigere Verkehrsträger verlagern kann beispielsweise durch die finanzielle Förderung von Nahverkehrsangeboten oder die Verbesserung der unternehmensinternen Fahrradinfrastruktur.

In Zeiten von Fachkräftemangel müssen Unternehmen an ihrer Arbeitgeberattraktivität feilen. So haben viele Unternehmen den Wert eines innovativen Mobilitätsangebotes als Aushängeschild für sich erkannt. Dabei ist ein solches Angebot heute weit komplexer zu gestalten. Der Dienstwagen hat immer noch seinen Stellenwert, wird aber von jungen, gut ausgebildeten Arbeitskräften nicht mehr unbedingt als entscheidendes Argument für einen Job betrachtet. So würden laut einer Studie heute in Europa schon 63 Prozent der Arbeitnehmenden auf einen Dienstwagen verzichten und anstelle dessen ein Mobilitätsbudget nutzen.¹ In Deutschland liegt der Wert immerhin bei 55 Prozent.

Gesundheit und Kosten sind weitere zentrale Wirkungsfelder nachhaltiger Mobilität. Wer sich aktiv bewegt, lebt gesünder – so weit, so klar. Aber welcher gesamtwirtschaftliche Nutzen einem Unternehmen durch die Förderung der Gesundheit seiner Mitarbeitenden entsteht, ist weniger bekannt. So sind Mitarbeitende, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, im Schnitt circa zwei Tage im Jahr weniger krank.² Was erst einmal gering klingt, macht in der Summe einen großen Unterschied. Im Jahr 2021 zahlten deutsche Unternehmen fast 78 Milliarden Euro an Lohnfortzahlungen an krankgeschriebene Mitarbeitende, Tendenz steigend.³ Ein gesunder Arbeitsweg kann deutschen Unternehmen also rund 8,5 Milliarden Euro sparen.

Womit wir bei den Kosten wären. Auch wenn Unternehmen sich CO₂-Einsparungen oder Verbesserung der Mitarbeitendengesundheit als primäres Ziel setzen, bleiben Kosten ein zentrales Thema in Unternehmen. Hier kann ein Mobilitätskonzept weiterhelfen: Es beschreibt, ob Kosten durch Maßnahmen kurz- oder langfristig entstehen, welche CO₂-Einsparungen mit bestimmten Maßnahmen einhergehen und welche weiteren positiven Effekte sich im Unternehmen einstellen. Außerdem orientiert sich ein gutes Mobilitätskonzept an den Bedarfen der Belegschaft und reduziert so das Risiko, Investitionen in wenig bis sogar unwirksame Maßnahmen zu tätigen.

Um diesen Zielen zu entsprechen, muss ein gutes Mobilitätskonzept auf einer fundierten Datenbasis beruhen. Eine ausführliche Analyse des Status Quo der Unternehmensmobilität ist für eine erfolgreiche Transformation demnach unverzichtbar.

MOBILITÄT ZUSAMMEN DENKEN

Die schwierige Aufgabe der Mobilitätstransformation kann nur gemeinsam bewältigt werden. Mobilität hat in den allermeisten Unternehmen (noch) keine eigene Abteilung. Doch wer beginnt Mobilität so zu betrachten, als wäre dies der Fall, der wird langfristig davon profitieren und schafft zukunftsfähige Strukturen.

Der Autor ist Product Owner Mobilitätsberatung bei der GLS Mobility.

Quellen:

- 1 Zukunftsinstitut (2023) – Mobility Report 2024 – Dr. Stefan Carsten. April 2023.
- 2 Kemen, Juliane (2016) – Mobilität und Gesundheit. Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger. Springer Spektrum Wiesbaden 2016.
- 3 Institut der deutschen Wirtschaft (2023) – Was Krankheiten die Arbeitgeber kosten. www.iwd.de/artikel/was-krankheiten-die-arbeitgeber-kosten-498293/

Mit dem Dienstrad nimmt die Mitarbeitermobilität Fahrt auf

(Dienst-)Radfahren boomt. Arbeitgeber können sich diesen Trend zunutze machen – und eines der beliebtesten Mitarbeiterbenefits in ihrem Unternehmen anbieten: JobRäder!

Hätte Karl Freiherr von Drais nicht schon vor mehr als 200 Jahren das Fahrrad erfunden, wäre jetzt, in Zeiten der Klimakrise, verstopfter Innenstädte, Parkplatznot und Bewegungsmangel genau der richtige Moment. An das Dienstrad hat von Drais damals jedoch noch nicht gedacht – wie gut, dass JobRad-Gründer Ulrich Prediger 2008 auf die Idee kam. Inzwischen erkennen viele Unternehmen das Potenzial eines Firmenrads als Mitarbeiterbenefit. Kein Wunder, denn auf zwei Rädern ist man nachhaltig mobil, hält sich fit und ist schnell am Ziel.

VORTEILE FÜR UNTERNEHMEN

Für Firmen, die ihrem Team ein Dienstradleasingangebot machen möchten, heißt es deshalb: Informationen einholen und einen kostenfreien Vertrag mit einem Dienstradleasinganbieter abschließen. Beim Marktführer JobRad sind Unternehmen in Sachen Dienstradleasing in sicheren Händen. Als Erfinder des Dienstrads und mit mehr als 60.000 zufriedenen Kunden kennt JobRad die Leasing-Branche und die Bedürfnisse der Kunden wie die eigene Fahrradtasche. Arbeitgeber profitieren von diesem Mobilitätsangebot mehrfach, denn die Dienstleistung von JobRad ist kostenneutral und unkompliziert. Ein weiteres Plus: Dienstradleasing bringt Tempo ins betriebliche Gesundheitsmanagement. Denn Mitarbeitende, die regelmäßig mit dem (Dienst-)Rad zur Arbeit kommen, sind im Schnitt zwei Tage weniger krank. Und auf dem Firmengelände entsteht mehr Parkraum, wenn mehr Menschen mit dem (Dienst-)Rad statt mit dem Auto zur Arbeit kommen. Wussten Sie, dass auf einen Autoparkplatz bis zu zehn Fahrräder passen?

VORTEILE FÜR ANGESTELLTE

Hat ein Unternehmen einen Vertrag mit einem Dienstradleasinganbieter abgeschlossen, geht es darum, Mitarbeitende von diesem Mobilitätsangebot zu begeistern. Das ist gar nicht schwer, denn es gibt viele Vorteile: Mit dem Dienstrad ist man gesund und klimaneutral mobil. Das Sportprogramm ist bereits auf dem Weg ins Büro absolviert und ganz nebenbei spart man CO₂ ein. Apropos sparen: Wer ein Fahrrad oder E-Bike über den Arbeitgeber bezieht, spart im Vergleich zum Direktkauf. Denn ein Dienstrad ist steuerlich gefördert. Wenn der Arbeitgeber die Raten bezuschusst, fahren Mitarbeitende noch güns-



Gut zu wissen: Dienstradleasing -Fakten!

- ▶ Es gibt zwei Dienstrad-Varianten: Jobrad per Gehaltsumwandlung und Jobrad als Gehaltsextra.
- ▶ Die Politik erkennt das Potenzial der Fahrradmobilität und fördert Dienstfahrräder und -Pedelecs, die per Gehaltsumwandlung genutzt werden, immer stärker. Seit Januar 2020 gilt: Der geldwerte Vorteil der Dienstradüberlassung wird nur noch mit 0,25 Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung des Fahrrads versteuert.
- ▶ Ein Leasingvertrag über Diensträder läuft über 36 Monate.
- ▶ Inzwischen fahren mehr als eine Million Jobradlerinnen und Jobradler auf deutschen Straßen. Viele von ihnen nutzen bereits das zweite oder dritte Dienstrad.

tiger. Außerdem haben Angestellte beim Dienstradleasinganbieter JobRad die freie Fahrrad-Wahl: Sie können sich bundesweit bei mehr als 6.000 Fahrradhändlern und Online-Shops ihr Lieblingsrad aussuchen. Alle Räder und Marken sind möglich!

WIE DIENSTRADLEASING FUNKTIONIERT

Wie geht es weiter, wenn ein Arbeitgeber Dienstradleasing anbietet, und ein Arbeitnehmer gerne aufs Firmenrad aufsteigen würde? Ganz einfach: Der Arbeitgeber least das Rad und überlässt es dem Mitarbeitenden. Das organisiert JobRad mit einer digitalen Portallösung – kostenneutral, einfach und übersichtlich. Mit dem neuen Rad können Angestellte zur Arbeit fahren und es in der Freizeit, beim Sport und im Alltag nutzen. Im Gegenzug behält der Arbeitgeber einen Teil des Bruttolohns des Arbeitnehmers ein. Dieses Modell funktioniert über die sogenannte Entgeltumwandlung. Und bringt so Menschen aufs Rad!

Mehr Infos: www.jobrad.org

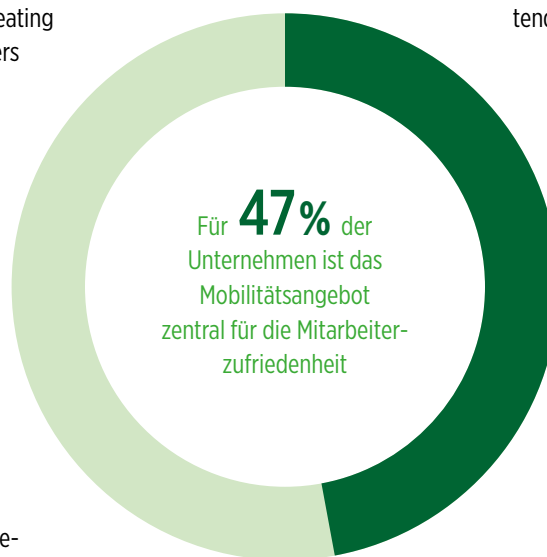
Arbeitnehmer:innen bestimmen das Mobilitätsangebot von Unternehmen

Deutschland hat viele Baustellen, auch wenn viele von ihnen eher gefühlte als tatsächliche Probleme darstellen – Rezession, Fachkräftemangel, Inflation und schlechte Fußball-Nationalmannschaften. Doch wir bleiben in Bewegung, weil Stillstand gleichbedeutend mit Rückschritt ist. **VON LEVENT SIMAL, DATAFORCE**

Selbst wenn unsere Bewegung und Dynamik fremdgesteuert ist, und wir quasi zu unserem Glück gezwungen werden, gehen wir durch neue Türen, die wiederum neue Türen öffnen. Als ein Beispiel hierfür bemühen wir gerne die neuen chinesischen Fahrzeughersteller, die in Sachen Verkaufszahlen zwar noch belächelt werden, jedoch mehr und mehr Aufmerksamkeit erlangen. Creating attention ist hier die Devise. Besonders **Fuhrparkverantwortliche sind neuer Marken aufgeschlossener als je zuvor**, was gleichzeitig eine Bedrohung für die etablierten Marken darstellt. Dieser Druck sorgt eben für eine neue Dynamik bei den Fahrzeugherstellern. Gleiches gilt für Unternehmen, die besonders unter dem Fachkräftemangel leiden. Sie müssen attraktiver, schneller und besser im Recruiting und bei der Mitarbeiterbindung sein, um das Rennen um die Talente von heute und Profis von morgen zu gewinnen. **Neben attraktiven Gehaltspaketen spielen auch „Randerscheinungen“ wie Image, Nachhaltigkeit und Mobilitätsangebote für die Mitarbeitenden eine immer wichtigere Rolle.** Durch die Erweiterung des Mobilitätsangebots von den klassischen Dienstwagenberechtigten auf alle Mitarbeitenden entsteht eine Win-Win-Win Situation. Das

Unternehmen präsentiert sich modern und nachhaltig, Arbeitnehmer:innen „bewegen“ sich zum Sonderangebot und neue Anbieter schnellen in Windeseile auf den Markt. Bestes Beispiel hierfür ist Jobrad – Chapeau!

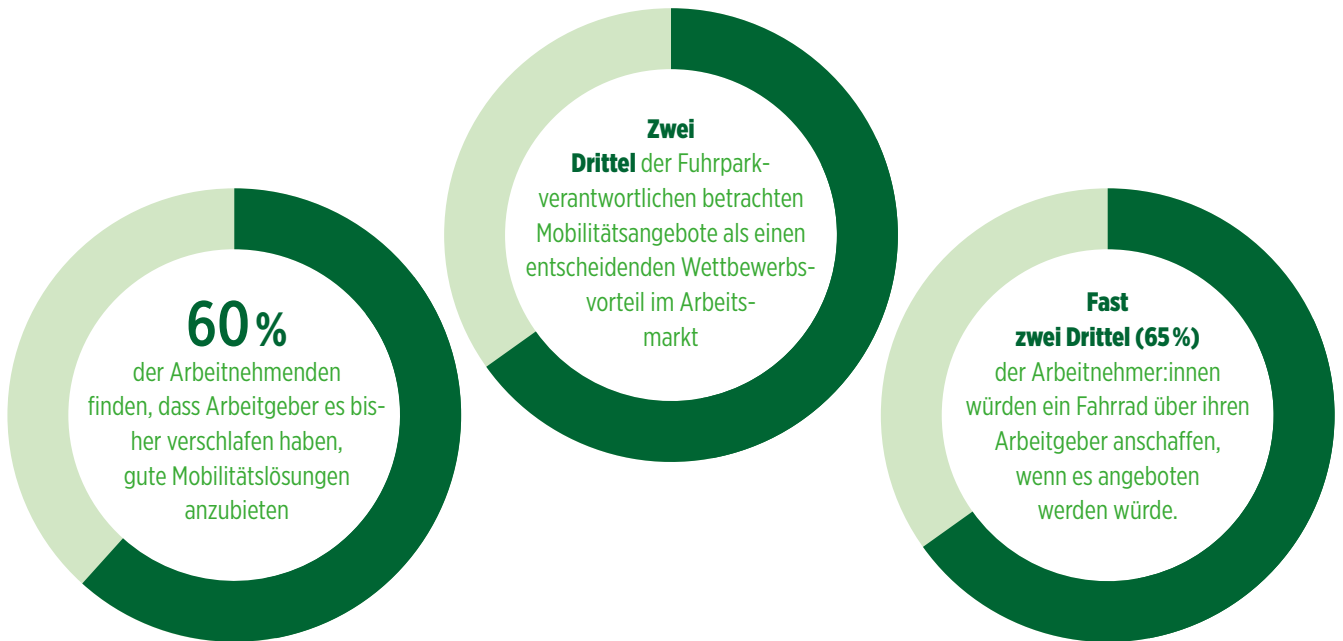
Doch was erwarten und wünschen sich Mitarbeitende von ihren Unternehmen? Das haben wir 1.300 Privatpersonen in ihrer Rolle als Arbeitnehmer:innen gefragt.



Über die Hälfte der Befragten sind der Meinung, dass ihre Unternehmen nicht die passenden Mobilitätsangebote anbieten.

Das ist schon ein deutliches Warnsignal. Doch zumindest haben die Unternehmen den generellen (Eigen)Nutzen eines Mobilitätsangebotes erkannt. Jedoch sehen wir hier definitiv noch Abstimmungsbedarf, denn Fachkräfte sind heißbegehrt und jedes Rädchen im Gesamtpaket kann die Entscheidung für oder gegen einen Arbeitgeber ausfallen lassen.

Betrachten wir die einzelnen Mobilitätsangebote der Unternehmen, wird das Jobticket am häufigsten angeboten, dicht gefolgt von Dienstfahrrädern. 70 Prozent der Arbeitnehmer:innen legen



den Arbeitsweg mit dem privaten Pkw zurück. Doch circa ein Drittel der Befragten teilte uns mit, den privaten Pkw in Zukunft nicht mehr für den Arbeitsweg nutzen zu wollen. Das Fahrrad soll bevorzugt genutzt werden oder besser noch ein Dienstrad. Circa 33 Prozent der Beschäftigten planen die Beschaffung eines E-Bikes, Lastenrades oder eines herkömmlichen Fahrrads und ein Großteil davon gerne über den Arbeitgeber. Eigentlich eine Steilvorlage, denn an dieser Stelle können Unternehmen bei ihren Mitarbeiter:innen punkten und darüber hinaus ihr Image in Sachen Nachhaltigkeit und Modernität aufpolieren.

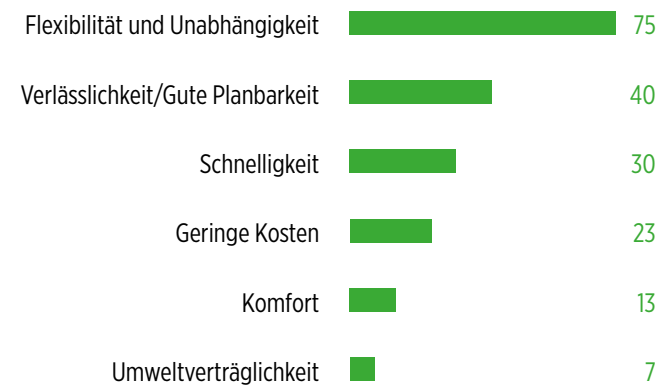
Mobilitätsangebote der Unternehmen stellen eine hervorragende Ergänzung oder Erweiterung der individuellen Mobilität dar. Jedoch sehen wir nicht, dass der Pkw oder genauer gesagt der Dienstwagen in seiner Existenz ernsthaft gefährdet sein wird. An dieser Stelle möchten wir ebenfalls einen Fuhrparkverantwortlichen zitieren, der an unserer Befragung teilgenommen hat:

„Solange allein der Dienstwagen steuerlich begünstigt wird, es also keine Option gibt, private Mobilität (außerhalb vom Jobrad) z.B. im Rahmen eines Mobilitätsbudgets steuerlich begünstigt abzubilden, werden wir auf der Stelle treten. Mitarbeiter:innen fordern eine finanzielle Gleichstellung, wenn sie keine Dienstwagen mehr nehmen, diese geht aktuell zu 100% zu Lasten der Firma. Umweltaspekte und Nachhaltigkeit spielen bei Mitarbeiter:innen und Firma meist nur eine untergeordnete Rolle. Es geht immer um Kosten, persönlichen Komfort und Zeitgewinn.“

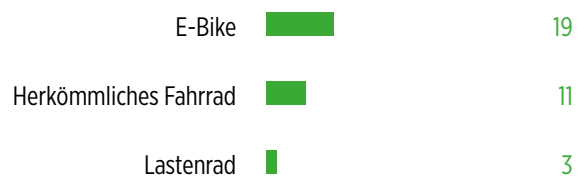
Auch wenn der Dienstwagen aktuell noch so begehrt ist und nach unserer Meinung in naher Zukunft noch bleiben wird, gilt es auch in diesem Punkt flexibel zu bleiben. Denn die Entwicklungen und kreativen Ideen der letzten Jahre zeigen, dass es immer kluge Köpfe und Pioniere geben wird, die uns neue Möglichkeiten aufzeigen.

In diesem Sinne, bleiben Sie neugierig und vor allen Dingen immer in Bewegung.

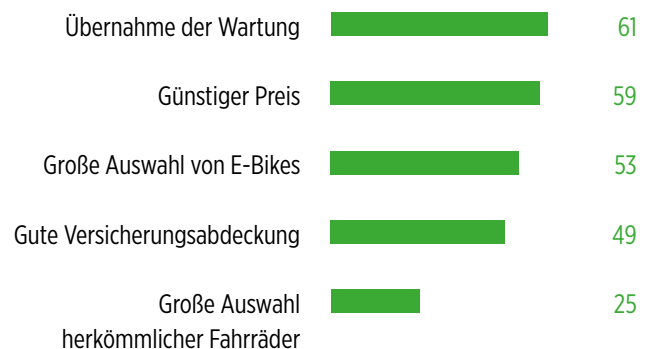
Wichtigste Aspekte persönlicher Mobilität %



Geplante Fahrradanschaffung innerhalb der nächsten zwei Jahre



Wichtigste Faktoren bei Dienstradangebot aus Arbeitnehmersicht



IN DIE ZUKUNFT MIT DER NAKOBEMO

Fahrtwind of Change!

CSR-Berichtspflichten, ökonomische und ökologische Aspekte, aber auch der Kampf um Mitarbeitende führen dazu, dass sich in Unternehmen immer mehr und mehr mit der Mobilität auseinandergesetzt wird. Dabei ist der Blick auf die gesamte betriebliche Mobilität wichtig. Noch fehlt den meisten die Erfahrung mit dem Thema.

Nur das Zusammenspiel aus Flotte und Mitarbeitermobilität kann Veränderungen schaffen. Aus diesem Grund geht der Trend auch verstärkt von einem reinen Fuhrparkmanagement in ein Mobilitätsmanagement über. **Mit diesem Komplex setzt sich die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität (NaKoBeMo) des Bundesverbands Betriebliche Mobilität e.V. (BBM) auseinander.** Am 22 und 23. November 2023 findet die Konferenz zum zweiten Mal statt. In München erwarten Mobilitätsverantwortliche zwei Tage voll spannendem Input rund um die betriebliche Mobilität.

Die zweite NaKoBeMo ist die Pflichtveranstaltung für alle Mobilitätsverantwortlichen in Unternehmen. Alle, die sich mit Fragen zur zukünftigen Gestaltung von Mobilitätsangeboten, vom Elektrofahrzeug bis zum Fahrrad und darüber hinaus befassen, finden auf der Konferenz die Möglichkeit, sich zu Entwicklungen, Trends und konkreten Anwendungsmöglichkeiten eines neuen betrieblichen Mobilitätsmanagements zu informieren.

Der Druck auf Unternehmen wird größer. Rechtliche Bestimmungen erfordern ein nachhaltiges Handeln. Die Schaffung entsprechender Mobilitätsangebote wird im Wettbewerb um Fachkräfte relevanter. Es gilt, Mobilitätsanfordernisse und -bedarfe unter Be-

achtung ökologischer und ökonomischer Aspekte zu steuern und zu entwickeln. Die Frage, welche Mobilitätsmittel genutzt werden, ist hierbei genauso spannend wie die Betrachtung der Erwartungen von Mitarbeitenden an Ihr Unternehmen.

Wurde bisher vor allem auf den Firmenwagen gesetzt, ist längst bekannt, dass flexiblere und vor allem ganzheitliche Mobilitätslösungen erforderlich sind. Daher befasst sich die Konferenz mit dem Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement der Zukunft.

Für zukünftige Entwicklungen ist der Dialog zwischen Wirtschaft und Kommunen wichtig, denn nur wenn beide Seiten Anforderungen und Möglichkeiten kennen, können gemeinsame Lösungen erarbeitet werden.

Die Konferenz bietet Mobilitätsentscheidern aller Unternehmen und Vertretern kommunaler Bereiche ideale Möglichkeiten, Wissen und Impulse zur Gestaltung einer innovativen und nachhaltigen Unternehmensmobilität zu erhalten. Wichtig dabei: **Die praktische Anwendbarkeit steht im Mittelpunkt.** Es geht um die Frage, wie das Machbare jetzt gehandhabt werden kann. Es geht aber auch um rechtliche und steuerliche Rahmenbedingungen und um die Frage,

Auf diese und weitere Referent:innen dürfen Sie sich freuen!



Daniela Kluckert, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin beim
Bundesminister für Digitales und Verkehr



Markus Emmert

Vorstandsmitglied
Bundesverband eMobilität e.V.



Prof. Dr. Christian Grotemeier

Hochschule RheinMain



Oliver Hagen

Steuerberater



Prof. Dr. Andreas Helferich

International School of Management Stuttgart



Prof. Dr. Stephan A. Jansen

Universität der Künste Berlin



Thomas Krautscheid

Leiter Mobilitätsberatung
GLS Mobility



Dr. Olga Nevska

Geschäftsführerin
Telekom MobilitySolutions



Marc Odinius

Geschäftsführer Dataforce



Prof. Dr. Axel Pöhls

HAW Hamburg



wie sich Mobilitätskosten in Zukunft darstellen können und wie eine verlässliche Kalkulation möglich wird.

BETRIEBLICHE MOBILITÄT RÜCKT IN DEN FOKUS

Wie wichtig die betriebliche Mobilität für Unternehmen ist, hat auch die erste Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität des BBM gezeigt. Neben Aspekten wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit im Fuhrparkmanagement, ging es vor allem auch um das Mobilitätsmanagement und Fragen rund um die Mitarbeitermobilität. Ziel der Veranstaltung war es, nicht nur Unternehmen auf die Relevanz des Themas aufmerksam zu machen, sondern auch die Politik zu wecken. Insbesondere beim Thema Elektromobilität gab und gibt es derzeit große Probleme – Stichwort Umweltbonus. Der Tenor der Veranstaltungsteilnehmer:innen: Es entsteht der Eindruck, dass die politischen Entscheider:innen die Vorreiter- und Multiplikatorenfunktion der Unternehmen unterschätzen, wenn nicht sogar ignorieren.

Das neue Format kam bei den Teilnehmenden gut an und die Konferenz hat gezeigt, dass die betriebliche Mobilität in den Unternehmen immer mehr in den Fokus rückt. Neben spannenden Impulsvorträgen

und Best-Practice-Beispielen profitierten die Teilnehmer:innen vor allem von der Expertise der Referent:innen in den informationsgeladenen Workshops. Abgerundet wurde die Konferenz durch einen Netzwerkabend am ersten Tag der Veranstaltung.

Die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität hat viele Antworten und umsetzbare Anregungen gegeben. Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche sowie Geschäftsführer sind in der Pflicht, diese umzusetzen und die betriebliche Mobilität in den Unternehmen zu verändern. **Die Mitarbeitermobilität muss auf den Prüfstand gestellt werden, um langfristige Veränderungen zu bewirken und einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.** Noch lange sind Themen wie Mitarbeitermobilität, Mobilitätsbudget und alternative Antriebe noch nicht in allen Unternehmen angekommen, weshalb die Konferenz auch in diesem Jahr eine Fortsetzung findet. Die Beschäftigung mit sämtlichen Themen rund um die betriebliche Mobilität ist nicht nur zukunftsweisend, sondern auch ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement steigert sich die Nachhaltigkeit im Unternehmen und gleichzeitig lassen sich Kosten einsparen. Die Konferenz leistet einen wichtigen Beitrag für die betriebliche Praxis, um das Thema Mobilität angemessen meistern zu können. Und das besser gestern als heute. ▶

► HOCHKARÄTIGES FACHPROGRAMM

Die Teilnehmer:innen der zweiten NaKoBeMo dürfen sich auch in diesem Jahr auf ein informationsgeladenes Fachprogramm freuen mit spannenden Expertinnen und Experten aus der Branche. Am ersten Tag wird es Keynotes von Prof. Dr. Christian Grotemeier zum Thema Mobilitätsmanagement geben sowie von Dirk Kannacher zur Mobilität der GLS Bank und Christoph Rummel befasst sich ebenso mit dem Thema Mobilität. Zur Konferenzeröffnung spricht Daniela Kluckert, parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, deren Themenschwerpunkt unter anderem Mobilität der Zukunft ist. Auch die Workshops und Impulsvorträge bieten am ersten Tag spannenden Input zu höchstrelevanten Themen. Thomas Krautscheid wird mit den Teilnehmenden darüber sprechen, wie sich divergierende Interessengruppen im Unternehmen zu einem Mobilitätskonzept einbinden lassen. Markus Emmert wird in einem Panel-Gespräch über THG-Quoten diskutieren und Prof. Dr. Andreas Helfrich leitet einen Workshop zum Thema Mobilitätsdatenbanken. Prof. Dr. Christian Grotemeier wird einen Panel-Talk zum Thema Deutschlandticket moderieren und Stephan Tschierschwitz hält einen Vortrag zum Thema Mobil ohne Auto und moderiert Best-Practice-Beispiele zu Mitfahrangeboten als Bestandteil des Mobilitätskonzepts.

Selbstverständlich hält auch der zweite Tag der Konferenz ein umfassendes Programm bereit. Steuerberater Oliver Hagen wird eine

Keynote halten, in der er auf die Potenziale bei Steuern und Abgaben in der betrieblichen Mitarbeitermobilität eingeht. Außerdem wird es eine Keynote zum Thema „Klimaneutralität bei Autos beginnt auf dem Meer“ geben. Dr. Olga Nevska wird weiterhin in einem Best-Practice-Beispiel erläutern, wie Mobility as a Service für Mitarbeiter:innen bei der Telekom funktioniert. Teilnehmende dürfen sich außerdem auf einen Vortrag von Thomas Krautscheid freuen, der **brandneue Erkenntnisse einer Studie des Mobilitätsverbandes vorstellt**. Marc Odinius hält in seinem Vortrag Erkenntnisse aus der Marktforschung zum Thema Mobilitätsmanagement bereit und Markus Emmert erzählt, auf was es für Unternehmen beim Thema Regulatorik ankommt. Axel Schäfer wird in einem Panel-Talk mit seinen Gästen auf die Dos and Dont's auf dem Weg zum nachhaltigen Mobilitätsmanagement eingehen und Prof. Dr. Axel Pöhls spricht über die Antriebe der Zukunft. Außerdem erläutert Thomas Krautscheid, wie der Umstieg von Fuhrparkmanagenden zu Mobilitätsmanagenden gelingt.

Weitere Themen und Vorträge sind bereits angefragt, weshalb das Programm laufend aktualisiert wird. Weitere Informationen sowie die Möglichkeit zur Anmeldung gibt es unter www.nationale-konferenz-mobilitaet.de. Ordentliche Mitglieder und Fördermitglieder des Verbandes erhalten jeweils ein kostenloses Ticket.

Jetzt informieren
und anmelden



VERANTWORTLICH FÜR DIESEN BEITRAG IST „GRAF HARDENBERG“

Tanken oder Laden – Zukunftsaussichten für synthetische Kraftstoffe und Elektromobilität

Umweltfreundliche Alternativen zu herkömmlichen Kraftstoffen: synthetische Kraftstoffe und Elektromobilität. Beide könnten den Verkehrssektor und die Treibhausgasreduktion revolutionieren. Ein Vergleich der Vor- und Nachteile:

Synthetische Kraftstoffe

Vorteile:

- Kompatibel mit aktuellen Fahrzeugen: Umrüstungen entfallen weitgehend.
- Emissionsreduktion: Bei Herstellung aus erneuerbaren Quellen sinken CO₂- und Schadstoffemissionen erheblich.
- Einsatz in energieintensiven Branchen: Luft- und Schifffahrt profitieren, wo E-Mobilität nicht praktikabel ist.

Nachteile:

- Hohe Herstellungskosten: Einführung könnte beeinträchtigt sein.
- Energieaufwand: Herstellung erfordert oft nicht-erneuerbare Quellen, schmälert Umweltvorteile.
- Skalierbarkeitsprobleme: Großflächige Produktion ist herausfordernd.

Fazit: Beide Technologien haben Vor- und Nachteile. Synthetische Kraftstoffe könnten eine Übergangslösung mit bestehender Infrastruktur sein. Elektromobilität ist langfristig vielversprechend durch emissionsfreien Betrieb und technologische Fortschritte. Die Kombination beider Technologien könnte eine nachhaltige Verkehrszukunft gestalten. Die Entscheidung ist abhängig von erneuerbaren Energien, Ladeinfrastruktur und Nutzeranforderungen. Die politische Ausrichtung für alternative Antriebe bleibt aber leider noch unklar.

Elektromobilität

Vorteile:

- Emissionsfreiheit: Elektrofahrzeuge reduzieren Treibhausgasemissionen mit erneuerbaren Energien.
- Kosteneffizienz im Betrieb: Niedrigere Kosten pro Kilometer durch geringere Wartung und keine teuren Kraftstoffe.
- Fortschrittliche Technologie: Batterieeffizienz, Reichweite und Ladegeschwindigkeit verbessern sich kontinuierlich.

Nachteile:

- Reichweitenangst: Begrenzte Batteriereichweite noch Hindernis, obwohl Reichweiten wachsen.
- Ladeinfrastruktur: Flächendeckende Ladestationen fehlen, beeinträchtigen Alltagstauglichkeit.

MIRKO ILGENSTEIN, GRAF HARDENBERG FUHRPARKMANAGEMENT GMBH, WWW.GRAFHARDENBERG.DE



Nein, meine Daten kriegt Ihr nicht!

DSGVO versus Fahrzeugführerbenennungspflicht?

VON INKA PICHLER UND DR. WOLF-HENNING HAMMER

Was tun, wenn ein Zeugenfragebogen wegen einer mit einem Fahrzeug aus dem Fuhrpark begangenen Verkehrsordnungswidrigkeit den Schreibtisch erreicht? Klar: Ausfüllen und zurückschicken ist die Devise, andernfalls droht eine Fahrtenbuchauflage (§ 31a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)).

Aber: War da nicht etwas mit Datenschutzrecht?

„Datenschutz geht vor und meine Fahrerdaten darfst Du nicht herausgeben!“ So oder ähnlich sind teilweise die Worte von Dienstwagennutzenden, die schon einmal etwas von der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) gehört haben und auf diese Weise die Nennung des Namens gegenüber der Bußgeldbehörde und Konsequenzen des Verkehrsverstoßes verhindern wollen. Auf den ersten Blick könnte das auch durchaus schlüssig erscheinen, doch die Rechtsprechung schiebt hier einen Riegel vor, wie das nachfolgende, brandaktuelle Urteil zeigt. Die DSGVO soll zwar dem Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten dienen und die Grundrechte und Grundfreiheiten natürlicher Personen und insbesondere deren Recht auf Schutz personenbezogener Daten wahren. Grenzenlos und so weit, dass jede Namensnennung in einen Schadens- oder Schmerzensgeldanspruch mündet, geht der Schutz dann aber doch nicht.

Ergo: Die Herausgabe der Fahrerdaten verstößt nicht gegen den Datenschutz!

Als Leitlinie gilt, personenbezogene Daten dürfen nur für festgelegte, eindeutige, legitime Zwecke erhoben und verarbeitet werden. Außerdem muss die Datenverarbeitung erforderlich sein, zum Beispiel um eine Aufgabe wahrzunehmen, die im öffentlichen Interesse liegt (vgl. Artikel 6 f DSGVO).

Genau hier liegt der Trumpf der Flottenmanagenden. Denn die Herausgabe der Daten der Fahrzeugführenden kann ja erforderlich sein, damit die Behörde ihrer Arbeit, die ja auch vermeintlich öffentlichen Interessen gilt, nachgehen kann. Bereits in der Vergangenheit hatten weder das OLG Koblenz (Beschluss vom 02.10.2020, [Az. 3 OWi](#)

[6 SsBs 258/20](#)) noch das OVG Hamburg (Beschluss vom 01.12.2020, [Az. 4 Bs 84/20](#)) Probleme im Hinblick auf die Übermittlung von Fahrerdaten an die Bußgeldbehörde.

Das OVG Koblenz hat in seinem aktuellen Beschluss vom 20.06.2023 ([Az. 7 B 10360/23](#)) zwar ausdrücklich offengelassen, ob der sachliche Anwendungsbereich der DSGVO im Ordnungswidrigkeitenverfahren überhaupt eröffnet ist. Für den Fall, dass dem so sein sollte, stellte es aber folgendes fest:



1. Die Preisgabe persönlicher Daten der Fahrzeugführer an die Polizei- oder Bußgeldbehörden ist gemäß Artikel 6 Abs. 1 lit. f) DSGVO zur Wahrung der berechtigten Interessen der Behörden, eines Dritten im Sinne von Artikel 4 Nummer 10 DSGVO, **zulässig**. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Verkehrsverstoß von einigem Gewicht war und mit (mindestens) einem Punkt geahndet werden kann (vgl. VG Regensburg, Urt. v. 17.04.2019, [Az. RN 3 K 19.267](#)).

2. Behörden haben ein berechtigtes Interesse daran, die ihnen im öffentlichen Interesse obliegenden Aufgaben zu erfüllen, zu denen die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten gehört (vgl. BayVGh, Beschluss vom 22.07.2022, [Az. 11 ZB 22.895](#)). Gleiches gilt für das Führen eines Fahrzeugbuchs und die damit verbundene Datenerhebung durch den Fahrzeughalter (vgl. BayVGh, Beschluss vom 30.11.2022, [Az. 11 CS 22.1813](#); ferner OVG Hamburg, Beschluss vom 01.12.2020, [Az. 4 Bs 84/20](#)).



Fazit

Die Idee, eine Fahrtenbuchauflage unter Hinweis auf datenschutzrechtliche Aspekte und die DSGVO zu verhindern, erscheint für Fahrer vielleicht als charmant und als flotte Idee. Die existierende und als gefestigt zu betrachtende Rechtsprechung hilft aber eher den Fuhrparkmanagenden als den flotten Fahrenden. Wenn Fuhrparkverantwortliche die Verhängung einer Fahrtenbuchauflage verhindern und den Halterpflichten ordnungsgemäß nachgehen wollen, ist das Mittel eben die datenschutzrechtskonforme Benennung der Fahrzeugführenden.

Autonomes Fahren

Ein rechtlicher Überblick VON PETER RINDSFUS

Die technische Entwicklung der Fahrzeuge schreitet immer weiter voran. Autonome Fahrzeuge sind längst kein Zukunftsgedanke mehr, sondern werden immer mehr zur Realität. Damit kommt aber auch die Frage nach den rechtlichen Bestimmungen auf. Wer ist verantwortlich, wenn hochautomatisierte Fahrzeuge in einen Unfall verwickelt sind?

Die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und Betriebsverordnung (AFGBV), die vom Bundesrat verabschiedet wurde, regelt die Einzelheiten zum autonomen Fahren. Zu unterscheiden ist dabei zwischen dem automatisierten und dem autonomen Fahren (→ Abbildung 1). Soweit es sich um das automatisierte Fahren handelt, behalten Fahrer nach § 1 Absatz 4 Straßenverkehrsgesetz (StVG) immer den Status der Fahrzeugführenden. Beim autonomen Fahren gibt es keine Fahrer mehr, nur noch Passagiere. Allerdings bedarf es der technischen Aufsicht durch eine natürliche Person, die im Notfall eingreifen kann. Sie muss das Fahrzeug allerdings nicht ständig überwachen, sondern nur reagieren, wenn sie vom Fahrzeug selbst informiert wird, dass dieses an seine Systemgrenzen gelangt oder eine Gefahrenlage vorliegt.

ANFORDERUNG AN DIE FAHRZEUGE

Neben der üblichen Betriebserlaubnis und Zulassung muss das Fahrzeug eine **technische Ausrüstung** vorweisen, die in der Lage ist, selbstständige Fahraufgaben zu bewältigen und die Verkehrsvorschriften einzuhalten. Außerdem ist ein System der Unfallvermeidung notwendig. Grundsätzlich müssen die Fahrzeuge dabei selbstständig andere Verkehrsteilnehmende, unbeteiligte Dritte, Tiere und Dinge im Umfeld des autonomen Fahrzeugs erkennen. Deren Verhaltensweisen werden bewertet und aufgrund dessen Vorhersagen über das weitere Verhalten getroffen, um geeignete Fahrmanöver, insbesondere Brems- oder Ausweichmanöver, durchzuführen.

PFLICHTEN BEIM BETRIEB

Der Halter hat für den Betrieb autonomer Fahrzeuge einen **geografisch festgelegten Betriebsbereich** zu bestimmen, der Bestandteil der Genehmigung für das autonome Fahren ist. In dem Antrag zur Genehmigung ist zudem eine technische Aufsichtsperson zu benennen, die wiederum zahlreiche eigene Voraussetzungen wie

Führungszeugnis, Fahrerlaubnis und Auszug aus dem Fahrzeugsregister et cetera zu erfüllen hat. Während des Betriebs muss der Halter die aktiven und passiven Sicherheitssysteme überprüfen, vor jedem Fahren eine erweiterte Abfahrkontrolle durchführen, das Fahrzeug alle 90 Tage einer Gesamtprüfung nach den Herstellerangaben unterziehen und alle sechs Monate eine Hauptuntersuchung durchführen lassen. Deren Ergebnisse müssen dokumentiert und dem Kraftfahrt-Bundesamt vorgelegt werden.

Übernimmt der Halter nicht selbst die technische Aufsicht, muss das eingesetzte Personal zunächst eine **technische Qualifikation als Einstellungs voraussetzung** vorweisen. Die technische Aufsicht muss auf die Anforderungen des Fahrzeugs, die ihr angezeigt werden, reagieren und die erforderlichen Maßnahmen ergreifen. Der Hersteller ist verpflichtet, die Fahrzeuge mit Systemen auszurüsten, die zum autonomen Fahren geeignet sind. Das ist im Rahmen der Typgenehmigung für das Fahrzeug und entsprechender Stichproben im Rahmen der Marktüberwachung durch das Kraftfahrt-Bundesamt zu gewährleisten. Der Hersteller trägt die volle Verantwortung für die jeweils verbauten Systeme und deren Zuverlässigkeit. Außerdem hat er für die am Betrieb der Fahrzeuge beteiligten Personen Schulungen anzubieten, in denen die technische Funktionsweise vermittelt wird.

DATEN

Laut § 63a StVG müssen Daten, insbesondere geografische, an denen das Fahrzeug in den vollautomatischen Modus schaltet, aufgezeichnet werden und der Halter ist verpflichtet, diese auf Anfrage herauszugeben. Außerdem müssen die Daten entsprechend aufbewahrt und eine Datenschutzrichtlinie entwickelt werden. Weiterhin hat der Hersteller dem Halter die Möglichkeiten der Datenweitergabe zu geben und ihn über die Einstellungsmöglichkeiten zur Privatsphäre zu informieren.

Der Umstand, dass autonome Fahrzeuge riesige Mengen personenbezogener Daten verarbeiten müssen, um das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender vorherzusagen, um risikoangemessen zu reagieren und Unfälle zu vermeiden, wird sicherlich noch erhebliche juristische Probleme mit sich bringen. Die jetzige Verordnung, die an verschiedenen Stellen auf die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und andere datenschutzrechtliche Vorschriften verweist, lässt erahnen, wie schwierig der Schutz der Verkehrsteilnehmenden einerseits und die Einhaltung der Datenschutzvorgaben andererseits sind.



DIE 5 STUFEN ZUM AUTONOMEN FAHREN

ABB. 1

	DAS SYSTEM	DER FAHRER
AUTO-MATISIERT 1	<ul style="list-style-type: none"> erhöht den Komfort und unterstützt den Fahrer beim Lenken oder Beschleunigen/Bremsen 	<ul style="list-style-type: none"> fährt selbst und trägt die volle Verantwortung
TEIL-AUTOMATISIERT 2	<ul style="list-style-type: none"> erhöht den Komfort und unterstützt den Fahrer beim Lenken und Beschleunigen/Bremsen 	<ul style="list-style-type: none"> fährt selbst und trägt die volle Verantwortung
HOCH-AUTOMATISIERT 3	<ul style="list-style-type: none"> fährt auf freigegebenen Strecken (z. B. Autobahn) automatisch kann automatisch Überhol- und Ausweichmanöver einleiten, Gas geben und bremsen 	<ul style="list-style-type: none"> kann sich zeitweise mit anderen Dingen beschäftigen muss in der Lage sein, die Führung des Fahrzeugs jederzeit wieder zu übernehmen
VOLL-AUTOMATISIERT 4	<ul style="list-style-type: none"> fährt in einem definiertem Bereich (z. B. Autobahn) automatisch kann auch ohne Passagiere fahren 	<ul style="list-style-type: none"> kann sich mit anderen Dingen beschäftigen wird zum Passagier, muss jedoch fahrtüchtig sein, um im Bedarfsfall fahren zu können
AUTONOM 5	<ul style="list-style-type: none"> fährt in allen Verkehrsbereichen vollautomatisch kann auch ohne Passagiere fahren 	<ul style="list-style-type: none"> Es gibt keinen Fahrer mehr, nur noch Passagiere

Da die Fahrzeuge selbst alle möglichen Daten aufzeichnen müssen, lassen sich daraus personenbezogene Daten ableiten, gegebenenfalls auch Benutzerprofile erstellen. Im Personenbeförderungsgesetz ist angestrebt, dynamische Mobilitätsdaten, Standortdaten oder Ähnliches zu übermitteln, um Verkehrsströme und Auslastung zu prüfen. Dies stünde dem individuellen Datenschutz entgegen.

BESONDERE HALTERPFLICHTEN

Mit dem autonomen Fahren ergeben sich außerdem erhebliche Halterpflichten. Solange sich Fahrende im Fahrzeug befinden, die selber über das autonome Fahren oder auch die Vorstufe des automatischen Fahrens entscheiden können, trifft den Halter die Verpflichtung, die Fahrenden entsprechend einzuweisen. Das heißt, sie müssen unter anderem mit den Gefahren, den Reaktionsweisen des Fahrzeugs und des autonomen Fahrens vertraut gemacht werden. Die bereits jetzt schon bestehende Verpflichtung, entsprechend der Unfallverhütungsvorschriften eine jährliche Schulung der Fahrenden bezüglich der Fahrzeuge vorzunehmen, wird um weitere Aspekte ergänzt und erheblich ausgeweitet werden müssen.

AUSBLICK FÜR FUHRPARKVERANTWORTLICHE

Vermutlich wird das autonome Fahren zunächst im **Logistikbereich** eine große Rolle spielen. Regelmäßige Verbindungen zwischen Logistikzentren/Kontenpunkten bieten sich für die Festlegung geografischer Betriebsbereiche an, um diese Dienste autonom zu erledigen. Hier wird dann die Frage der Ausstattung, der Ausbildung und des einzusetzenden Personals eine wichtige Rolle spielen. Im Gegensatz zu den üblichen Fahrzeugen bedürfen autonome Fahrzeuge eine erheblich erhöhte technische Überwachung durch den Halter.

Innerbetriebliche Prozesse wie die Beschaffung der passenden Fahrzeuge, die Genehmigungen für Personen, die die technische Aufsicht

ausführen werden, deren Überwachung und Schulung werden auf die Fuhrparkverantwortlichen zukommen ebenso wie die erhöhten Anforderungen an die Unfallverhütungsvorschriften. Damit einhergehend bedarf es nicht nur beim Kraftfahrt-Bundesamt, sondern auch bei den Sachverständigenorganisationen und Organisationen, die die Hauptuntersuchung durchführen, eines erheblichen Personalmehrbedarfs, um den Anforderungen des Gesetzes gerecht zu werden.

HAFTUNG

Die Frage nach der Haftung ist im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren nirgendwo gesondert angesprochen. Es bleibt deshalb bei den bestehenden **Grundsätzen der Halterhaftung** nach § 7,17 StVG. Soweit die Pflichten der Beteiligten definiert sind, lässt sich nicht erkennen, ob etwa die technische Aufsicht im Falle eines Schadens mit den Fahrzeugführenden vergleichbar wäre und diese ein Verschulden treffen könnte. Vermutlich wird es im Zuge des autonomen Fahrens auch Fälle geben, in denen alle Geschädigten den Schaden selber tragen müssen, weil die jeweiligen Systeme des Fahrzeugs die Kollision mit dem anderen Fahrzeug als risikoärmere Alternative anerkannt haben, wenn beispielsweise ein Kleinkind auf die Straße rennt. Dann wäre für beide Fahrzeuge der Unfall unabwendbar im Sinne des § 17 Absatz 3 StVG. Die Haftpflichtversicherungen haben die technische Aufsicht in den Bereich der versicherten Personen bereits mit aufgenommen.

Mit der vorliegenden Verordnung wird der Grundstein für das autonome Fahren auf der praktischen Ebene gelegt und die spezifischen Anforderungen an Hersteller und Halter definiert und geregelt. Es wird abzuwarten sein, welche tatsächlichen und rechtlichen Probleme erst noch entstehen werden und wie sich die Lösung dazu abzeichnen wird.

Diesen Beitrag finden Sie in voller Länge in unserem Fleet & Mobility-Cockpit.

Compliance-Unterweisungen in Unternehmen

Warum müssen Unterweisungen durchgeführt werden?

Arbeitgeber müssen ihre Mitarbeiter zu Maßnahmen der Unfallverhütung und zum Arbeitsschutz regelmäßig unterweisen – dazu verpflichtet sie das Gesetz. Unterweisungen sollten einmal im Jahr und zusätzlich bei Bedarf erfolgen. Festgelegt sind diese Regelungen in Paragraf 12 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), Paragraf 12 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) und Paragraf 4 DGUV Vorschrift 1. Werden Unterweisungen nicht oder nicht ausreichend umgesetzt, drohen hohe Bußgelder.

Möglichkeiten der Unterweisung

Unterweisungen können als Präsenzveranstaltungen oder per E-Learning stattfinden. Bei der Planung von Präsenzveranstaltungen müssen viele Aspekte berücksichtigt werden, wie Termine, Räumlichkeiten und Personenkreis. Dabei können hohe Aufwände und Kosten für Unternehmen entstehen.

Alternativ werden bei der digitalen Variante die Unterweisungsinhalte interaktiv aufbereitet und als E-Learning zeit- und ortsunabhängig bereitgestellt. Dadurch sparen alle Beteiligten Zeit.

Unterweisungsthemen im Unternehmen

Die durchzuführenden Unterweisungen richten sich nach der jeweiligen Gefährdungsbeurteilung. In Unternehmen mit Fuhrpark ist die klassische Pkw-Fahrerunterweisung Pflicht, aber auch Themen wie Elektromobilität müssen unterwiesen werden. Gleiches gilt für den Umgang mit Gefahrgütern und dem Lkw.

Aber auch andere Compliance-Unterweisungen sind für Unternehmen relevant: Hierzu zählen das Lieferkettengesetz, Datenschutz und IT-Sicherheit aber auch Themen wie Gleichbehandlung im Beruf.

Per E-Learning können Mitarbeiter selbstständig innerhalb von 15 bis 60 Minuten alle wichtigen Unterweisungen absolvieren. Informieren Sie sich über das Unterweisungsportfolio von Lapid und wählen Sie aus über 35 verschiedenen Modulen.

Sie möchten die Lapid E-Learning Unterweisungen kostenfrei testen? Kontaktieren Sie uns und wir besprechen gemeinsam mit Ihnen die nächsten Schritte:

www.lapid.de | 0271 48972 0 | infos@lapid.de

KROSCHKE

**DIGITALE ZULASSUNG.
IMMER UND VON ÜBERALL.**

Im Herbst kommt die digitale Zulassung für Alle. Mit DAD und Kroschke an der Seite können Sie sich zurücklehnen: Wir sorgen dafür, dass die Umstellung nahtlos passiert und Sie immer den besten Zulassungsweg erhalten. Auch dort, wo die Ämter online noch nicht startklar sind. Auch bei Vorgangsarten, die von den Behörden grundsätzlich nicht digital angeboten werden.

Mehr unter www.kroschke.de/gks

DEUTSCHER AUTO DIENST

WWW.THG-QUOTEN.DE

**THG-Quote –
Zusatzerlös für Ihren
e-Fuhrpark**

Die Treibhausgasminderungsquote ist das klimapolitische Instrument zur langfristigen Reduzierung von Treibhausgasen im Verkehrssektor. Ihr e-Fuhrpark ist bei Anmeldung vor dem 15. November jedes Kalenderjahres somit bares Geld wert.

Wir sind die THG-Quoten GmbH und helfen Ihnen, die Vermarktung und die Zertifizierung Ihrer THG-Quoten zu realisieren.

Erhalten Sie jährlich zwischen 100 und 420 Euro je e-Fahrzeug!

Sie haben weniger als 10 e-Fahrzeuge?
Registrieren Sie sich bei unserem Partner hier: maingau.thg-quoten.de

Sie haben mehr als 10 e-Fahrzeuge?
Fordern Sie unter germany.quota@stxgroup.com Ihr eigenes Angebot an.

THG – Quoten

Fahren ohne Risiko

Wie künstliche Intelligenz (KI) hilft, die Sicherheit für kommerzielle Flotten zu erhöhen

VON WOLFGANG SCHMID, WEBFLEET HEAD OF CENTRAL REGION

Kein Fahrer will einen Unfall verursachen. Innovative Systeme analysieren deshalb, warum es zu Unfällen kommt, und warnen, bevor eine Risikosituation entsteht.

Risikosituationen im Verkehr bauen sich auf

Auch wenn es Fahrern anders vorkommt, ein Unfall entsteht nicht einfach aus dem Nichts. Die Risikosituation baut sich schrittweise auf – manchmal sehr schnell, manchmal sogar lange im Voraus. Für die Verkehrsteilnehmer ist das aber meist nicht zu erkennen.

Was Fahrer nicht sehen, „sieht“ Technologie für maschinelles Sehen. Gemeinsam mit dem KI-Experten und Webfleet-Partner Lytx sammelt Webfleet Unmengen von Verkehrsdaten, wertet sie mit KI aus und will so verstehen, warum es zu Unfällen kommt. Zum Einsatz kommen dabei hoch entwickelte Sensoren und Kamertechnologie für Video-Telematik.

Künstliche Intelligenz erkennt die wirklichen Unfallursachen

Die derart intensive Forschung nach den Gründen für Unfälle ist neu: Bisher wurden solche Daten nicht fundiert gesammelt und ausgewertet. Viele Unfälle im kommerziellen Flottenbereich geschehen zum Beispiel beim Abbiegen. Allerdings wird bei der offiziellen Dokumentation nur vermerkt, dass es zu einem Unfall kam. Die angenommene Unfallursache wird nicht dokumentiert.

Die Analyse der tatsächlichen Unfallursachen erfordert unzählige Daten. Auf der Straße passiert viel, was Fahrer nicht im Blick haben können, sei es aufgrund der Entfernung, aufgrund des Blickwinkels oder weil das eigene Fahrzeug noch gar nicht betroffen ist. Jeder Vorfall wirkt sich aber auf die gesamte Verkehrssituation aus. Es ist also nicht nur wichtig zu wissen, dass ein Fahrer scharf gebremst hat, sondern vor allem, warum er oder sie so hart bremsen musste und wie sich das auf die Verkehrssituation auswirkt.

Um die Straßen sicherer zu machen, werden mit Hochleistungssystemen Daten aus Video und Telematik analysiert: 100.000 Risikovorfälle jeden Tag. 1.000 Kilometer Daten jede Sekunde. Diese Größenordnungen sind notwendig, damit die Maschinen so schnell wie möglich lernen können.

Beste Unfallvermeidung: Risikosituationen vermeiden

Ziel der Analyse ist es, dem Fahrer alle Tools zu geben, die er für sicheres Fahren braucht. Mit Video und Sensoren hat die KI einen

360-Grad-Blick auf das Fahrzeug – innen und außen. Der Computer erkennt Muster in Fahrsituationen oder im Fahrverhalten genauso wie Hindernisse von außen. Die künstliche Intelligenz bewertet dann das damit verbundene Risiko.

Die Forschung hat bereits einige Erfolge erzielt: Mit dem Wissen zu Mustern von Risikosituationen wird der Fahrer in der Kabine aktiv unterstützt. Durch Risikowarnung in Echtzeit aus seinem Telematik-System erkennt er zum Beispiel mögliche Zusammenstöße, zu nahes Auffahren oder ungünstiges Fahrverhalten. Schaut man etwa zu lange auf das Handy, erkennt das System das bereits an der Kopfhaltung und warnt per Audiosignal. Genauso beim Rauchen, Trinken oder bei Schwindelanfällen. Gewarnt wird aber nur, sobald etwas passiert. Die Warnungen sind nie unbegründet und leuchten dem Fahrer immer ein. Das ist die Grundlage für die Akzeptanz der Systeme. Der Erfolg gibt den Forschern recht: Bisher konnte man bei aktivem akustischem Alarm eine Verhaltensveränderung bei rund 50 Prozent der Fahrer und Fahrerinnen feststellen.

So hilft die künstliche Intelligenz heute in kommerziellen Flotten

KI-Warnsysteme verbessern die Fahrsicherheit und senken das Unfallrisiko in kommerziellen Flotten. Sie können die Fahrer effektiv vor Unfällen schützen und gleichzeitig auch die Rentabilität der eigenen Fahrzeuge erhöhen, denn Unfälle nützen niemandem.

So lassen sich KI-Daten heute im Unternehmen einsetzen:

- ▶ **Fahrer warnen bei Dingen, die sie nicht sehen können:** Durch Mess-Systeme wird der Fahrer aktiv informiert, wenn sich gefährliche Situationen aufbauen, und kann seine Aufmerksamkeit gezielt auf die schwierige Situation richten.
- ▶ **Fahrern helfen, fokussiert zu bleiben:** Die sofortige akustische Warnung zum Beispiel beim langen Blick auf das Handy hilft, das Fahrverhalten nachhaltig zu verändern – bei der Hälfte der Fahrer. Video-Telematik ist dafür nicht notwendig.
- ▶ **Einbinden in Flottenmanagement und Disposition:** Verkehrssituationen bauen sich langsam auf. Der Disponent kann deshalb bei Bedarf reagieren und bei länger anhaltenden Gefahrensituationen die Tour anders planen.

Wir bei Webfleet stellen uns eine Welt vor, in der kein Berufsfahrer Unfälle verursacht. Webfleet Video bringt uns dieser Idee näher: Nicht nur heute und morgen im bemannten Straßenverkehr, sondern auch in Zukunft beim autonomen Fahren.

Künstliche Intelligenz im Fuhrpark

Die Digitalisierung ist ein wesentlicher Bestandteil für die Zukunft betrieblicher Fuhrparks. Unternehmen müssen sich zunehmend mit dem Thema auseinandersetzen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Zudem hat das Thema Künstliche Intelligenz (KI) gerade Hochkonjunktur und bietet umfassende Möglichkeiten, auch den Fuhrpark voranzubringen und langfristig zu verändern. Es gibt jedoch einiges zu beachten.

Künstliche Intelligenz ist längst kein Trend mehr, sondern ein nahezu alltäglicher Begriff. ChatGPT ist bereits in aller Munde und die Diskussion für oder gegen den Einsatz von künstlicher Intelligenz ist in vollem Gange. Bei allem Für und Wider ist jedoch absehbar, dass es weitreichende Veränderungen durch den Einsatz von KI geben kann und wird – auch im betrieblichen Fuhrparkmanagement.

Der Einsatz von KI im operativen Fuhrparkmanagement ist in vielen Bereichen denkbar. Zunächst einmal ermöglicht sie die **Verbesserung der Fahrzeugüberwachung und -wartung**. Durch diese Optimierung lassen sich Betriebskosten senken und die Betriebszeit maximieren. Mithilfe der Nutzung von Daten und Sensoren der Fahrzeuge, kann KI den Wartungsbedarf vorhersagen. Durch die Auswertung von Daten über den Zustand von zum Beispiel Motor, Bremsen oder Reifen werden Wartungsintervalle besser, und vor allem entsprechend einer Notwendigkeit, planbar. So lassen sich potenzielle Ausfallzeiten minimieren und die Lebensdauer der Fahrzeuge maximieren.

Gleichzeitig kann KI Fehlfunktionen frühzeitig erkennen. Die genutzten Daten geben Aufschluss über Anomalien im Betrieb von Fahrzeugteilen, die auf eine Fehlfunktion hinweisen können. Das frühe Erkennen ermöglicht eine zeitnahe Reparatur. Das wiederum gewährleistet, dass die Fahrzeuge einsatzbereit bleiben, und verhindert unvorhergesehene Ausfälle. Die Daten von Sensoren und Telematiksystemen können außerdem die Fahrweise überwachen und somit nachhaltig verbessern. Analysieren Unternehmen die Geschwindigkeit

und den Kraftstoffverbrauch, können Effizienz und Verschleiß der Fahrzeuge durch eine Optimierung positiv beeinflusst werden. Die Auswertung von Fahrprofilen bietet zudem die Möglichkeit, Fahrerinnen und Fahrer für eine umsichtige und effiziente Fahrweise zu sensibilisieren.

ROUTENOPTIMIERUNG STEIGERT NACHHALTIGKEIT BEI DER MOBILITÄT

Weiterhin ist eine Optimierung von Routen möglich. **Durch den Einsatz von KI können Routen effizienter geplant werden, indem Daten wie Verkehrs- und Straßenbedingungen sowie Wetterberichte berücksichtigt werden.** Die Nutzung von Echtzeit-Daten ermöglicht es, die besten Wege zu finden und somit Zeit und Geld zu sparen. Dadurch können ebenso Staus und Unfälle in Echtzeit erkannt und alternative Routen vorgeschlagen werden. Unternehmen haben somit die Möglichkeit, schnell zu reagieren und Verzögerungen und Ausfallzeiten zu minimieren. Ein weiterer Aspekt bei der Routenoptimierung ist die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsfaktoren. CO₂-Reduzierung spielt für die Unternehmensmobilität eine immer wichtigere Rolle. Durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz können umweltfreundlichere Routen gefunden werden, die den CO₂-Fußabdruck der Fuhrparks reduzieren. Die Vermeidung unnötiger Fahrten und die Nutzung umweltfreundlicherer Transportoptionen führen dazu, dass Unternehmen ihre Nachhaltigkeitsziele erreichen und gleichzeitig ihre Betriebskosten senken.



Das **Echtzeit-Tracking** stellt eine weitere Einsatzmöglichkeit von KI im betrieblichen Fuhrparkmanagement. Dazu können die gesammelten Daten ausgewertet werden. Hierbei handelt es sich um eine Funktion, die es ermöglicht, die Position und den Status der Fahrzeuge in Echtzeit zu bestimmen. Mithilfe der so gesammelten Daten können Unternehmen den Verkehrsfluss besser steuern, die Route optimieren und dadurch Verzögerungen minimieren. Außerdem kann KI die Sicherheit erhöhen, indem sie aus den Daten potenziell gefährliche Situationen in Echtzeit ermittelt und entsprechend reagiert. So kann die KI beispielsweise Unfälle vermeiden, indem sie die Fahrer:innen auf Gefahren hinweist oder Notbremsungen durchführt, wenn ein Zusammenstoß droht. Durch die Echtzeitüberwachung der Flottenkennzahlen kann nicht nur der Zustand der Flotte, sondern auch die Auslastung überwacht werden. Das hilft insbesondere bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge, da zunächst der Bedarf ermittelt werden muss.

EINSATZ VON KI REDUZIERT DIE KOSTEN

Kommt KI im Fuhrparkmanagement zum Einsatz, lässt sich dadurch nicht nur Zeit sparen, sondern auch Kosten minimieren. Das beginnt mit einer datenbasierten, verbesserten Mobilitätsplanung, die über die automobilen Mobilität hinausgeht und auch **weitere Mobilitätsformen** vorsieht. Beim Fahrzeugeinsatz können durch die Verwendung von Algorithmen und Sensoren Daten zur **Kraftstoffeffizienz** gesammelt und analysiert werden. Der Kraftstoffverbrauch macht

einen erheblichen Teil der Kosten aus, weshalb hier großes Einsparpotenzial besteht.

Bereits jetzt gibt es telematikbasierte **Versicherungstarife**. Durch die Verwendung von Sensoren kann die Sicherheit erhöht werden und Daten können genutzt werden, um sicheres Fahrverhalten anonymisiert über den kompletten Fuhrpark nachzuweisen und bessere Versicherungsraten zu erzielen. Durch die Optimierung von Routen lässt sich außerdem die Kilometerleistung senken, was sich positiv auf die Treibstoffkosten und den Verschleiß auswirkt. Gleichzeitig kann durch die Umgehung von Staus die Fahrzeit verringert werden – und Zeit ist ja bekanntlich Geld.

DATENSCHUTZ BEACHTEN

Auch wenn das Thema Künstliche Intelligenz auf den ersten Blick viele Vorteile bietet, ist wie so oft bei neuen Technologien auch Vorsicht geboten. **Durch die Nutzung von Unmengen an Daten ist es besonders wichtig, den Datenschutz zu wahren.** Gleichzeitig warnen Expertinnen und Experten vor einem uneingeschränkten Einsatz von Künstlicher Intelligenz. Hier sei es wichtig, von Beginn an Regeln für den Umgang aufzustellen. Außerdem müssen sich Nutzende vor Augen führen, dass Technik fehleranfällig ist.

Bei der Beschäftigung mit dem Thema wird aber klar, dass der Einsatz von KI einige Möglichkeiten bietet, das Fuhrparkmanagement zu

Wie kann das betriebliche Fuhrparkmanagement mit Hilfe von KI Kosteneinsparungen erreichen?

- ▶ **Mobilitätsbedarf analysieren**
- ▶ **Routenplanung automatisieren**
- ▶ **Alternativen zur automobilen Mobilität vorschlagen**
- ▶ **Kraftstoffverbrauch senken**
- ▶ **Fahrzeugwartung optimieren**
- ▶ **Fahrzeugbezogene Versicherungskosten minimieren**

optimieren und auch einen positiven Beitrag zum übergeordneten betrieblichen Mobilitätsmanagement zu liefern. **Dennoch sollten sich Mobilitätsverantwortliche nicht von der KI abhängig machen.** Am Ende des Tages sollte der Mensch noch immer die Macht über die Maschine haben und umsichtig mit dem Thema umgehen.

Insgesamt ist es wichtig, dass Fuhrparkverantwortliche die Vor- und Nachteile des Einsatzes von KI im Unternehmen sorgfältig abwägen und entsprechende Vorsichtsmaßnahmen treffen, um potenzielle Risiken zu minimieren und die Vorteile der Technologie optimal zu nutzen. Es ist wichtig sicherzustellen, dass die Daten sauber, genau und aktuell sind und den Datenschutzanforderungen genügen. Zu beachten ist auch Verantwortlichkeit und Haftung. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind in Bezug auf KI und autonome Systeme noch nicht vollständig geklärt, daher ist es wichtig, die rechtlichen und regulatorischen Aspekte sorgfältig zu prüfen.

Außerdem sind Ethik- und Fairnessfragen einzubeziehen, um Diskriminierung zu vermeiden und gleiche Chancen für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Fuhrparkverantwortliche müssen sich bewusst sein, dass KI-Systeme nicht fehlerfrei sind und dass die Überwachung und Intervention von Menschen nach wie vor in einigen Fällen erforderlich sein werden. Zu achten ist vor allem auch auf Akzeptanz und Mitarbeiterbeteiligung. Die Menschen im Betrieb müssen frühzeitig in den Implementierungsprozess einbezogen werden, um Bedenken anzusprechen und sicherzustellen, dass die Vorteile der KI-Technologie verständlich und transparent kommuniziert werden. **Werden diese Aspekte beachtet, kann der Einsatz von KI einige Möglichkeiten bieten, das Fuhrparkmanagement zu optimieren und einen positiven Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zu liefern.**

ANZEIGE

Compliance-Unterweisungen digital und clever via E-Learning

- Datenschutz, IT- und Informationssicherheit
- Geldwäschegesetz, Anti-Korruption, Interessenkonflikte
- und viele weitere Module

LAPID

+49 (0) 271 48972 0 | infos@lapid.de | www.lapid.de



Beschaffung von Elektrofahrzeugen

Ein Leitfaden

.....

Elektrofahrzeuge finden immer mehr und mehr Einzug in die Flotten von Unternehmen. Doch der Einstieg ist häufig ein großes Hindernis und die Verantwortlichen müssen einiges bei der Beschaffung beachten. Welche Aspekte wichtig sind und wie man das richtige Fahrzeug auswählt, zeigt der Leitfaden für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen. Der Leitfaden beschränkt sich auf den eigentlichen Beschaffungsprozess von reinen E-Fahrzeugen.

.....

VON SASCHA BRAUN

NUTZEN UND KOSTEN EINER ELEKTROFAHRZEUGFLOTTE

Bevor Fahrzeuge für die Flotte geordert werden, ist es sinnvoll, sich mit dem Nutzen und den Kosten auseinanderzusetzen. Denn **neben ökologischen Aspekten sind auch wirtschaftliche zu berücksichtigen**. Die Elektromobilität trägt aktiv zur Reduzierung von CO₂-Emissionen und zur Erreichung der Klimaschutzziele bei. Weiterhin haben Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor weniger bewegliche Teile, was zu geringerem Verschleiß und niedrigeren Wartungskosten führt. Es entfallen beispielsweise der Ölwechsel oder der Austausch von Zündkerzen. Dies ermöglicht Einsparungen bei den Instandhaltungskosten und verringert die Ausfallzeiten der Fahrzeuge durch kürzere Standzeiten in der Werkstatt. Obwohl Elektrofahrzeuge in der Anschaffung zunächst teurer zu sein

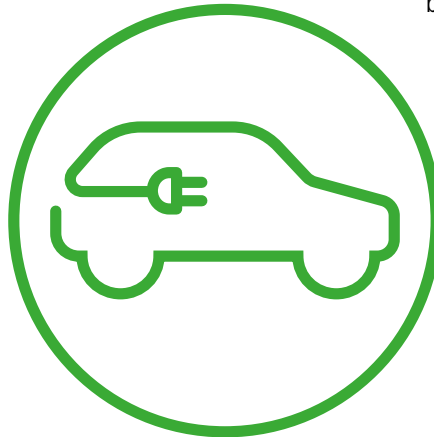
scheinen als herkömmliche Fahrzeuge, ergeben sich über die gesamte Lebensdauer betrachtet mehr Kostenvorteile.

Neben diesen Vorteilen sollten auch mögliche Nachteile berücksichtigt werden. Die meist teurere Anschaffung kann zunächst höhere Investitionskosten bedeuten und erfordert eine sorgfältige Kosten-Nutzen-Analyse. Hierbei ist eine TCO-Betrachtung wichtig. Zudem ist eine gute Ladeinfrastruktur entscheidend, um Elektrofahrzeuge sinnvoll zu nutzen. Unternehmen müssen in den Aufbau von Ladestationen investieren. Diese Kosten sollten bei der Entscheidung berücksichtigt werden. Ebenso zu bedenken sind mögliche Vorbehalte und Widerstände bei den Mitarbeitenden, welche die Einführung von E-Fahrzeugen mit sich bringen können. Eine umfassende interne Kommunikation, Schulungen und die Möglichkeit zur Beteiligung der Belegschaft können helfen, diese Vorbehalte zu überwinden und Akzeptanz zu schaffen.

SCHRITTE ZUR EINFÜHRUNG VON ELEKTROFAHRZEUGEN

Zunächst ist es wichtig, die Ziele festzulegen, die mit der Einführung von Elektrofahrzeugen erreicht werden sollen. Dabei sollten sich Mobilitätsverantwortliche auch die Frage stellen, welche Rolle die Fahrzeugnutzenden und deren Wünsche spielen, welche Gewichtung Kostenaspekte haben und wie wichtig ökologische Aspekte sind. Als weiterer Schritt ist eine Segmentierung sinnvoll. Bei näherer Betrachtung besteht ein Fuhrpark häufig aus mehreren Teilfuhrparks. Daher ist es sinnvoll, die einzelnen Fahrzeuge in Gruppen zu unterteilen und sie entsprechend der Einsatzart, der Fahrerprofile oder der geographischen Zuordnung zu unterscheiden. Im Anschluss sollte eine **Ist-Analyse erfolgen, die die einzelnen Fahrzeugsegmente hinsichtlich der Anforderungen untersucht**. Im Rahmen der Angebotsanalyse erfolgt die Überprüfung, ob die benötigten Fahrzeuge am Markt verfügbar sind, welche Finanzierungsmöglichkeiten bestehen und mit welcher Preissituation zu rechnen ist. Ebenfalls muss untersucht werden, mit welcher Technik, welchen Marken und welchen Modellen die Anforderungen erfüllt werden können. Wichtig ist zudem die Überprüfung, in welchen Fällen Fördermöglichkeiten bestehen.

Abschließend sollte eine **Folgenabschätzung stattfinden, die die Kostenwirkung der Elektromobilität für Fahrende zeigt**. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen kann finanziell vorteilhaft für Mitarbeitende mit Privatnutzungsrecht sein. Dabei sind mögliche Kosten für Ladeinfrastruktur zuhause oder kurzzeitige Ersatzmobilität zu berücksichtigen. Bei der Umstellung auf E-Mobilität kann außerdem der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge in bestimmten Unternehmensbereichen erforderlich sein, um die Mobilitätsanforderungen zu erfüllen. Hier ist zu analysieren, welche Auswirkungen das auf die Arbeitsorganisation hat.



AUSWAHL DER FAHRZEUGE

Um zu bestimmen, welche Elektrofahrzeuge für die Unternehmensflotte geeignet sind, sind eine Mobilitätsbedarfsanalyse sowie die Betrachtung der Fahr- oder Nutzerprofile entscheidend. Hier sind vor allem die Mindestvoraussetzungen wie Laufleistung, Lademöglichkeit oder Batteriekapazität von Bedeutung. Bei der Erstellung von Nutzerprofilen ist außerdem unter anderem darauf zu achten, wie der Fahrzyklus ist, welche Lademöglichkeiten es gibt und wie oft und wie lange das Fahrzeug genutzt wird. Die Auswahl geeigneter Fahrzeuge ist für das Unternehmen von entscheidender Bedeutung. Bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge ist sicherzustellen, dass die neuen Elektrofahrzeuge auf vergleichbarem Niveau wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor betrieben werden können.

Nachdem der Mobilitätsbedarf ermittelt und eine Auswahl an Fahrzeugen getroffen wurde, gilt es vor der Kaufentscheidung weitere

Überlegungen zu tätigen. Zunächst muss ein Budget für den Kauf und die Ladeinfrastruktur festgelegt werden. In diesem Zusammenhang ist außerdem die Frage zu beantworten, ob die Fahrzeuge gekauft oder geleast werden sollen. Da ein Großteil der Fuhrparks aus Leasingfahrzeugen besteht, sollte es eine klare Vereinbarung zur Rückgabe der Fahrzeuge und einer möglichen Weiternutzung zum Vertragsende geben. Zudem ist es wichtig, sich über die Lieferzeiten und Verfügbarkeiten von Fahrzeugen zu informieren. Das kann entscheidenden Einfluss auf die Fahrzeugauswahl haben.

TCO VON ELEKTROFAHRZEUGEN

Bei der Umstellung der Flotte auf Elektrofahrzeuge ist es entscheidend, die Gesamtbetriebskosten (TCO) zu berechnen. Diese umfassen neben den Kosten für die Anschaffung auch sämtliche weiteren Kosten während der Nutzung eines Fahrzeugs. Ein Verständnis der TCO hilft zu bestimmen, ob der Einsatz von Elektrofahrzeugen für das Unternehmen überhaupt sinnvoll ist. Eine sinnvolle Vorgehensweise ist die Berechnung der TCO sowohl für ein Elektrofahrzeug als auch für ein gleichwertiges kraftstoffbetriebenes Fahrzeug. Ergibt sich, dass die Kosten des E-Autos niedriger als die des Vergleichsfahrzeuges sind, ist dies wirtschaftlich sinnvoll. Die Berechnung sollte einen direkten Vergleich folgender Faktoren beinhalten: Anschaffungskosten, Instandhaltungskosten, Stromkosten, Förderungen und Subventionen sowie gegebenenfalls anteilige Kosten für Ladeinfrastruktur.

Auch zu berücksichtigen ist, dass die derzeit hohe Nachfrage nach Elektrofahrzeugen dazu geführt hat, dass der Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos nahezu leergefegt ist. Zudem werden für gute E-Gebrauchte Preise abgerufen, die nur geringfügig unter dem Neuwagenpreis liegen. Jedoch ist davon auszugehen, dass sich dies mittel- bis langfristig ändern wird. Zusätzliche Dynamik bringen die allmählich sinkenden Neuwagenpreise.

WICHTIGE ASPEKTE NEBEN DER EIGENTLICHEN BESCHAFFUNG

Sobald sich Unternehmen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen entschieden haben, besteht eine weitere Entscheidung in der Ladeinfrastruktur. Es ist wichtig sich mit den Lademöglichkeiten auseinanderzusetzen. Gleichzeitig gibt es Möglichkeiten, die Implementierung von Elektromobilität in Unternehmen durch Softwareanwendungen zu erleichtern und zu verbessern. Außerdem sollten sowohl die Car Policy als auch die Nutzungsüberlassungsverträge angepasst werden, damit sie auf Elektrofahrzeuge zugeschnitten sind.

Weitere Informationen sowie der vollständige Beitrag von Sascha Braun sind abrufbar im Fleet & Mobility Cockpit des Verbandes.

Zukunftsfähiger Fuhrpark

Wie das IT-Unternehmen Bechtle schrittweise alle Standorte in Deutschland elektrifiziert

Bei der zweitägigen Verbandsveranstaltung, Fachtagung für Elektromobilität im Schloss Ettlingen, welche im April unter dem Aspekt Elektromobilität mit Fokus auf die Elektrifizierung des Flottenfuhrparks stattfand, waren sich Praktiker und Experten einig: Die Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein eines nachhaltigeren Verkehrskonzepts. Zumal E-Autos in der Flotte nicht nur auf Themen wie die deutliche Verringerung von Treibhausgasemissionen sowie die Außenwahrnehmung und Arbeitgeberattraktivität eines Unternehmens einzahlen; auch kostenseitig wird die Elektromobilität immer attraktiver, etwa dank niedrigeren Verbrauchskosten.

Manche Fuhrparkleiter scheuen allerdings den administrativen Aufwand für die Umstellung der Fahrzeugflotte auf E-Antriebe. Die Elektrifizierung zahlt sich aber in jedem Falle aus. Ein Positivbeispiel dafür liefert das international agierende IT-Unternehmen Bechtle, das die Chancen der E-Mobilität erkennt und als Vorreiter agiert.

möglichkeiten sogar von Anfang an Teil der Planung. Ebenfalls von Beginn an mit an Bord: Das auf Ladelösungen spezialisierte Unternehmen The Mobility House, das für jeden Standort das passende Ladesystem liefert und bei der Umsetzung der administrativen Grundlagen hilft.

ALLES UNTER KONTROLLE

Mit seinem Lade- und Energiemanager ChargePilot® sorgt The Mobility House außerdem für einen reibungslosen Betrieb. Die Hard- und Software stellt unter anderem sicher, dass sich die vielen Ladevorgänge effizient und kostengünstig in die bestehende Energielandschaft am jeweiligen Standort einfügen.

Der Lade- und Energiemanager übernimmt das Monitoring und das dynamische Lastmanagement der Ladepunkte sowie die automatisierte Abrechnung der Ladevorgänge. Je nach Stromverfügbarkeit

laden die E-Autos besonders schnell mit bis zu 22 Kilowatt oder – sobald Großverbraucher wie die Herde und Öfen im Betriebsrestaurant oder im Sommer die Klimaanlage anlaufen – kurzzeitig etwas langsamer beziehungsweise zeitlich gestaffelt. Möglich ist auch die Integration von Erzeugern wie einer Photovoltaik-Anlage. Alle hierfür relevanten Informationen tauscht ChargePilot® über offene Schnittstellen zu Energiemanagement-, Flottenmanagement- und Abrechnungssystemen aus.

„Unser Ziel ist, alle rund 70 Standorte in Deutschland zu elektrifizieren. Dabei war es uns wichtig, mit einem Partner

zusammenzuarbeiten, der uns dabei so viel Flexibilität wie möglich bietet, denn die jeweiligen örtlichen Bedingungen unterscheiden sich natürlich“, erklärt Uli Drautz, der bei Bechtle für das Konzerncontrolling verantwortlich ist. Mit The Mobility House hat Bechtle genau so einen Lösungsanbieter gefunden. Und kann schon heute entspannt in die e-mobile Zukunft blicken – weil der Grundstein für eine ganzheitliche, skalierbare und flexible Ladeinfrastruktur bereits gelegt ist.

Erfahren Sie im → [Video](#) mehr über die Zusammenarbeit zwischen Bechtle und The Mobility House und wie sie gemeinsam in die elektrische Zukunft fahren.



Der Konzern verfolgt bei seinen umfassenden Nachhaltigkeitsbemühungen einen konsequenten Weg: Bis 2030 soll die ganze Flotte schrittweise auf alternative Antriebe umgestellt werden, schon jetzt (Stand 2022) verfügen mehr als 35 Prozent der konzernweit gut 4.800 Dienstfahrzeuge über einen alternativen Antrieb – sei es als Plugin-Hybrid oder reines Elektroauto.

Damit sie immer genug Energie in den Akkus haben, hat das Unternehmen an 49 Standorten in der DACH-Region bereits 686 Ladepunkte aufgebaut, 164 davon in der Konzernzentrale in Neckarsulm (Stand Juni 2023). Bei Neubauten, wie etwa in Neu-Ulm, sind Lade-

Mobilität der Zukunft – Future Mobility

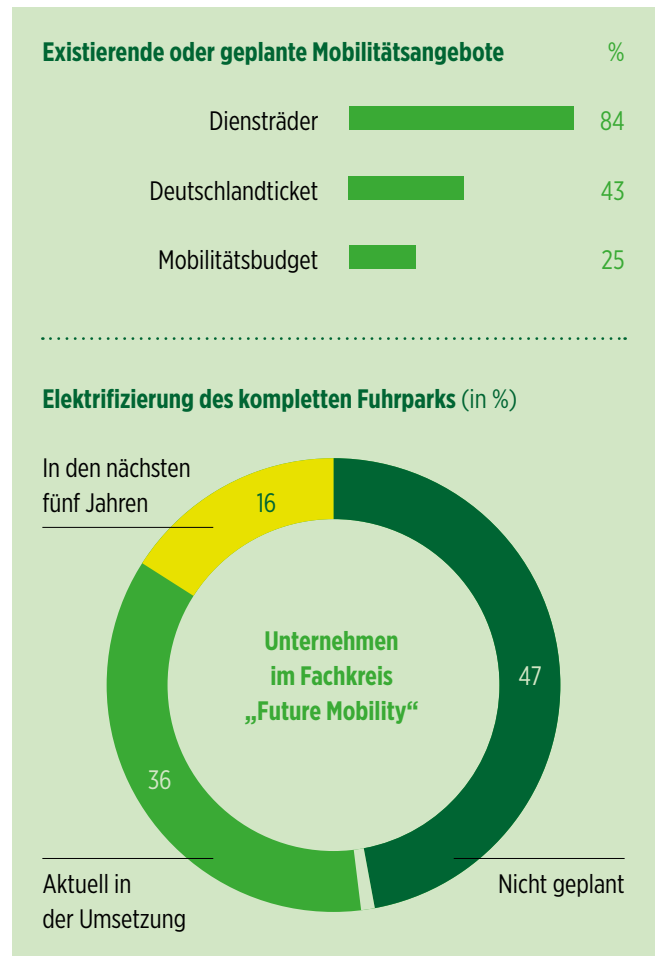
Vor kurzem hat der Verband gemeinsam mit Prof. Dr. Christian Groteimer den Fachkreis „Future Mobility“ gegründet. Dieser setzt sich mit sämtlichen Themen rund um die Mobilität der Zukunft auseinander. Im Rahmen einer Umfrage hat der Verband die Mobilitätslösungen der Unternehmen abgefragt, die bisher am Fachkreis teilnehmen.



Die Untersuchung hat gezeigt, dass schon viel in den Unternehmen gemacht wird, aber auch noch Handlungsbedarf besteht. Bei den Mobilitätsangeboten, die es bereits

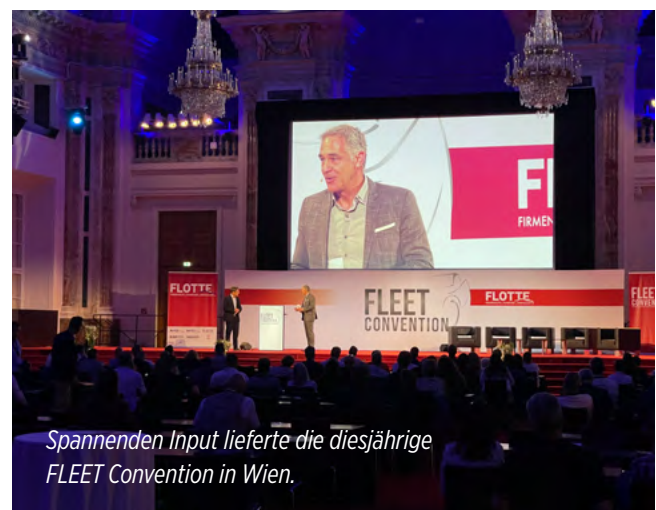
gibt oder die eingeführt werden sollen, sind die Diensträder mit 84 Prozent auf Platz eins. Platz zwei belegt das Deutschlandticket mit 43 Prozent, gefolgt vom Mobilitätsbudget mit immerhin 25 Prozent. 30 Prozent der Befragten mit über 250 Mitarbeitenden gaben außerdem an, dass es bereits Maßnahmen oder ein konkretes Programm zur Messung des CO₂-Fußabdrucks der gesamten Mitarbeiterschaft gibt.

36 Prozent der Befragten gaben an, dass sie in der Umsetzung der Elektrifizierung des kompletten Fuhrparks stecken und bei 16 Prozent ist es für die nächsten fünf Jahre geplant. Allerdings gaben 47 Prozent an, dass die vollständige Elektrifizierung nicht geplant sei. Gründe dafür seien Fahrerprofile, Reichweite und Kosten. Möglicherweise besteht hier noch Aufklärungsbedarf. Das ist eine Aufgabe des neuen Fachkreises. Mitglieder, die auch an einem Austausch zum Thema Future Mobility interessiert sind, können sich über den Fachkreis informieren und sich anmelden: www.mobilitaetsverband.de/netzwerk-future-mobility.html



Unterwegs mit dem BBM

Auch auf der diesjährigen FLEET Convention in Wien war der Mobilitätsverband durch Axel Schäfer vertreten. Mehr als 800 Teilnehmer trafen auf 55 Aussteller, um sich über die neuesten Entwicklungen rund um das Thema Fuhrpark- und Flottenmanagement zu informieren. Es ging vor allem auch um Fragen, wie es weitergeht und welcher Kraftstoff sich durchsetzen wird. **Die Diskussionen rund um E-Fuels, Elektromobilität und Wasserstoff zeigten, dass es noch einen hohen Kommunikationsbedarf gibt.** Besonders spannend waren der Beitrag von Marc Odinius von Dataforce sowie der Vortrag von Andreas Kral, der in seinem sehr guten und praxisbezogenen Beitrag Tipps für Fuhrparkmanagende lieferte. Am Rande der Konferenz konnten Gespräche zwischen dem Mobilitätsverband und dem Fuhrparkverband Austria (FVA) stattfinden. Ein Ergebnis: **Geplant ist ab dem nächsten Jahr ein D-A-CH-Event mit Informationen zum Fuhrparkmanagement.**



Spannenden Input lieferte die diesjährige FLEET Convention in Wien.

Verbände-Dialog des BBM

Am 6. Juli 2023 lud der Mobilitätsverband zum Verbände-Dialog ein. Insgesamt kamen zwölf Verbände aus der Mobilitätsbranche zusammen, um sich gemeinsam auszutauschen. Im Fokus stand das betriebliche Mobilitätsmanagement und die Frage, **wie eine größtmögliche ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit erreicht werden kann**. Der Verbände-Dialog sollte die Zusammenarbeit stärken und eine bessere Vernetzung bewirken. Unter der Mitwirkung von Prof. Dr. Christian Groteimer lud der Verband nach Berlin ein. Neben einem Impulsvortrag von Marc Odinius von Dataforce, gab es genügend Zeit sich auszutauschen und relevante Themen zu besprechen. Ein Fokus lag insbesondere auf dem Mobilitätsbudget, zu dem es steuerliche Vereinfachungen geben sollte. Die Verbände wollen deshalb ein gemeinsames Forderungspapier

ausarbeiten. Außerdem soll es eine gemeinsame Website geben, die von allen teilnehmenden Verbänden mit Informationen rund um die betriebliche Mobilität gespeist wird. Der nächste Verbände-Dialog wird am 5. September 2023 stattfinden.



Der Bundesverband Betriebliche Mobilität lud zum Verbände-Dialog nach Berlin ein.

ANZEIGE

Ihr persönliches Fuhrparkmanagement

Wir bieten als neutraler, markenunabhängiger Fuhrparkdienstleister sämtliche Dienstleistungen an, die Sie zum operativen Handling Ihres Fuhrparks benötigen. So können Sie sich auf Ihr Kerngeschäft konzentrieren.



Mirko Ilgenstein

Singener Straße 17, 78267 Aach
Tel. 07774 501 531
mirko.ilgenstein@grafhardenberg.de
www.grafhardenberg.de

Wir beraten Sie individuell, persönlich und vor Ort.

Durch unseren Service haben wir die Chancen und Herausforderungen Ihres Fuhrparks jederzeit im Blick.



PORTRÄT DES VORSTANDES

Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender

Was bedeutet der BBM für Sie?

Als Mitinitiator und Mitbegründer des BBM ist es für mich faszinierend zu sehen, wie aus einer zunächst simpel erscheinenden Idee eine solche Plattform wurde. Neben aller Arbeit macht es mir Spaß an der Weiterentwicklung unserer Angebote zu arbeiten und zusammen mit Axel Schäfer, dem Team der Geschäftsstelle und dem Vorstandsteam neue Themen aufzugreifen. Außerdem lerne ich laufend dazu, vertiefe mein Wissen und schätze den Austausch mit unseren Kolleginnen und Kollegen aus dem Mitgliederkreis.

Was sind Ihre Aufgaben?

Ich habe zum einen die Aufgaben als Vorstandsvorsitzender, vertrete den Verband somit nach außen und kümmere ich mich unter anderem um die Organisation von Vorstandssitzungen und Mitgliederversammlungen. Daneben bin ich laufend mit unserer Geschäftsführung und den anderen Vorstandsmitgliedern in Kontakt, wenn es um die Entwicklung neuer Ideen, die Diskussion von Problemen in der Branche, die Ausrichtung der Verbandsaktivitäten und die wirtschaftliche Steuerung des Verbandes geht.

Und ich bin auch als Referent auf Veranstaltungen und in beratender Funktion für unsere Mitglieder tätig.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft für den BBM?

Wir haben mit der Neuausrichtung des Verbandes einen wichtigen und richtigen Schritt gemacht. Ich wünsche mir natürlich, dass es uns weiterhin gelingt, unser Angebot so auszubauen, dass wir unseren Mitgliedern die notwendige Unterstützung in strategischer wie operativer Hinsicht bieten können. Daneben wünsche ich mir, dass unsere Positionen auch in der Politik stärker einbezogen werden und die Probleme unserer Mitgliedsunternehmen berücksichtigt werden. Der größte Wunsch ist, dass die Entwicklung des BBM weiterhin so positiv verläuft, damit wir mehr Gehör finden und die Leistungen für unsere Mitglieder entwickeln können.

Was ist die derzeit größte Herausforderung für Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche?

Der Wandel! Ich arbeite seit über dreißig Jahren in dieser Branche und was wir an Veränderungsgeschwindigkeit und -umfang davon

alleine in den letzten fünf Jahren erleben durften, ist atemberaubend. Energiewende, E-Mobilität, Digitalisierung, Mobilitätsmanagement und auch Professionalisierung in allen Bereichen erfordern ein ständiges Dazulernen, Beobachten des Marktes und Umsteuern der betrieblichen Mobilität.

Wie könnte diese Herausforderung bewältigt werden?

Durch eine laufende persönliche Weiterentwicklung der Verantwortlichen in den Unternehmen. Dazu braucht es aber das Verständnis und die Bereitschaft in Investitionen in Quantität und Qualität der Mitarbeitenden.

Privat interessieren Sie sich abseits der betrieblichen Mobilität vor allem für ihr eigenes „kleines Volk“ – Sie sind Imker. Wie kam es dazu?

Mein Sohn bekam vor circa zehn Jahren ein Bienenvolk im Rahmen eines Schulprojekts geschenkt. Nach einiger Zeit mussten wir feststellen, dass er allergisch auf Bienenstiche reagiert. Dann wurde das ganze kurzerhand zum Familienprojekt. Inzwischen wurden aus dem einen Volk sechs.

Was können wir von Bienen lernen?

Ein Bien (so nennt man ein Volk) ist wie ein Unternehmen. Alle haben ihre Aufgabe und ohne eine gute Führung (die Königin) wird kaum etwas produziert oder das komplette Chaos bricht aus. Der Imker muss ähnlich dem Staat die notwendigen Voraussetzungen schaffen und manchmal steuernd eingreifen. Wer nichts leistet, fliegt raus. Das sind dann die Dohnen (männliche Bienen), die jeden Herbst aus dem Stock geworfen werden, da sie nichts zum Überleben des Volks beitragen. Aber anders als in Unternehmen helfen sich die Bienen selbst, wenn die Leitung nichts taugt oder das Volk zu groß wird. Sie ziehen sich einfach eine neue Chefin. Die alte hat dann die Möglichkeit den Stock mit einem Teil des Volks zu verlassen oder sie wird um die Ecke gebracht.





Die betriebliche Mobilität im Wandel ist unsere Mission!

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. blickt auf eine stolze Historie von über 10 Jahren und ist Deutschlands größtes Netzwerk in diesem Themenfeld.

Unsere Mitglieder sind Unternehmen, die unsere Expertise und Leistungen zur Professionalisierung, Stärkung der Wirtschaftlichkeit und Reduktion der Risiken im Management von Mobilität und Fuhrpark nutzen.

Wir sichern die Qualifikation von Mobilitäts- und Fuhrparkmanager:innen und halten unsere Mitglieder auf der Höhe der technologischen, organisatorischen und prozessualen Entwicklungen und Trends in unserem Fachgebiet.

Wir verstärken unsere Servicegesellschaft, die BVF Service GmbH, und suchen

Mitarbeiter (m/w/d) Content-Management und Kommunikation

IHRE AUFGABEN:

- ▶ Sicherung der Erstellung allen Marketing-Materials (überwiegend online), periodische Newsletter und Verbandspublikationen
- ▶ Eigenständige Projektkoordination mit Input von Partnern, inklusive SEO- und Marktanalysen bei Mitgliedern und (potenziellen) Kunden
- ▶ Website-Management und kontinuierliche Updates

IHR PROFIL:

- Als dynamische Persönlichkeit kombinieren Sie Kreativität, Analyse und starke Kommunikationsfähigkeiten. Sie verfügen über
- ▶ Einen qualifizierten Abschluss in Marketing, Kommunikation, Medien, Öffentlichkeitsarbeit oder ähnlichem
 - ▶ Gute Kenntnis in Content-Management-Systemen (bei uns Contao) und Web-Management
 - ▶ Erste Berufserfahrung im e-Marketing in einem anderen Verband oder einer vergleichbaren Institution

UNSER ANGEBOT:

- ▶ Mitarbeit bei Zielthemen der Mobilität der Zukunft in einem führenden Verband der Branche
- ▶ Eigenes Aufgabengebiet in einem überschaubaren, dynamischen Team
- ▶ Flexible Arbeitsbedingungen mit der entsprechenden Honorierung

Mitarbeiter (m/w/d) Eventmanagement Digital & Live-Veranstaltungen

IHRE AUFGABEN:

- ▶ Vorbereitung und Durchführung von Events des Verbandes – insbesondere der ‚Nationalen Konferenz zur beruflichen Mobilität‘ – inklusive Eventscouting, Management der Location und technologischen Plattformen
- ▶ Beratung unserer Mitglieder und Stakeholder bei der Planung und Umsetzung von Veranstaltungsformaten
- ▶ Kommunikation und Abstimmung mit internen und externen Dienstleistern

IHR PROFIL:

- Sie verbinden Hands-on-Mentalität mit Organisationstalent und strukturiertem Arbeiten. Dazu haben Sie eine
- ▶ Abgeschlossene Ausbildung im Bereich Event-/Veranstaltungsmanagement oder eine vergleichbare Qualifikation
 - ▶ Erste substantielle Berufserfahrung im Schwerpunkt digitaler und/oder hybrider Events bei einem Eventveranstalter beziehungsweise im Veranstaltungsmanagement
 - ▶ Fließende Deutsch- und Englischkenntnisse

UNSER ANGEBOT:

- ▶ Mitarbeit bei Zielthemen der Mobilität der Zukunft in einem führenden Verband der Branche
- ▶ Eigenes Aufgabengebiet in einem überschaubaren, dynamischen Team
- ▶ Flexible Arbeitsbedingungen mit der entsprechenden Honorierung

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann bewerben Sie sich bitte bei Axel Schäfer, BVF Service GmbH, Am Oberen Luisenpark 22, 68165 Mannheim, schaefer@mobilitaetsverband.de



DrehMoment.

VON PROF. DR. CHRISTIAN GROTEMEIER

Im Flotten- und Mobilitätsmanagement der Unternehmen wird derzeit (erfolgreich) versucht, „das große Rad“ zu drehen. Hiermit sind nicht die 20 Zoll Reifen der neuen Elektroautos oder die 24 Zoll Räder der Pedelecs gemeint, sondern das große Rad der Veränderung: vermiedene Treibhausgasemissionen als eine neue Erfolgsgröße, Elektroautos anstelle konventioneller Verbrenner, Mobilitätsbudgets und Carsharing anstelle individueller Dienstfahrzeuge. **All dies erfordert nicht nur ein Umdenken, sondern ein neues Handeln, und dies ist leichter gesagt als getan.**

Verhaltensänderungen sind nicht nur in praktischer Hinsicht eine große Herausforderung – Stichwort Neujahrsvorsätze – sondern auch in der Theorie. Es gibt eine Vielzahl von wissenschaftlichen Modellen und Ansätzen, die Verhaltensänderungen erklären und ihre Ursache erforschen. Gemeinsam mit weiteren Wissenschaftlern hat sich die britische Psychologin Susan Michie mit einer Vielzahl von Modellen zur Verhaltensänderung befasst und als Synthese das sogenannte **Behaviour Change Wheel (BCW)** konzipiert (siehe Abbildung). Dieser Ansatz kann als Allround-Instrument bezeichnet werden, um Verhaltensänderungen zu verstehen und zu bewirken.

Der Grundgedanke des BCW ist, dass eine Verhaltensänderung das Vorliegen von drei Bedingungen erfordert:

- ▶ die **Fähigkeit**, zum Beispiel zum sicheren Fahren eines Pedelecs,
- ▶ die **Gelegenheit**, zum Beispiel durch die Bereitstellung eines Pedelecs durch den Arbeitgeber und
- ▶ die **Motivation**, zum Beispiel im Sinne der Gesundheitsvorsorge aktiv zu leben und dies mit dem Weg zur Arbeit zu verknüpfen.

Erst wenn diese drei Bedingungen erfüllt sind, ist eine individuelle Verhaltensänderung möglich.

Verantwortliche Unternehmen und Organisationen sowie die Politik haben dem BCW zufolge nun die Möglichkeit, Verhaltensänderun-

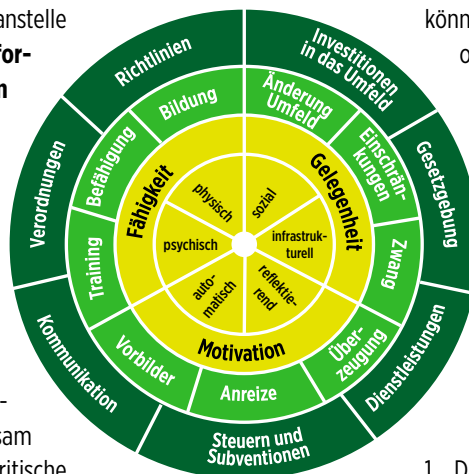
gen zu bewirken, indem sie die drei Voraussetzungen zur Verhaltensänderung (Fähigkeit, Gelegenheit und Motivation) beeinflussen. Konkrete Maßnahmen werden hierbei nach der Art und Weise unterschieden, wie sie Einfluss auf die drei Bedingungen nehmen: So können zum Beispiel durch Trainings neue Fähigkeiten erlernt werden und finanzielle Anreize zum energiesparenden Fahren können eine Motivation darstellen. Ihnen übergeordnet sind politische Maßnahmenkategorien, beispielsweise Gesetzgebung und Verordnungen, die Ursprung eines ganzen Maßnahmenbündels sein können. Es ist aber nicht zwingend, dass diese Maßnahmen von der Politik ausgehen, sie können auch wie im Beispiel einer Car-Policy von den Unternehmen gestaltet werden.

Das BCW sollte in der Praxis iterativ von innen nach außen bearbeitet werden:

1. Das Verhalten verstehen, das erwünschte Verhalten festlegen und den Veränderungsbedarf in den Kernbereichen Fähigkeiten, Gelegenheiten und Motivation identifizieren.
2. Die möglichen Verhaltensinterventionen (Maßnahmen) identifizieren und bewerten.
3. Konkrete Maßnahmen auswählen, gestalten, bündeln und umsetzen.

Das BCW ist ein wissenschaftliches Konzept, das die Aufmerksamkeit auf die (individuelle) Verhaltensänderung lenkt. Es ist kein universeller Masterplan für die betriebliche Mobilität, aber es ist in jedem Fall lohnend, seine Strukturen und Zusammenhänge bei der Planung zu berücksichtigen. Am Ende kann es einen Beitrag dazu leisten, dass aus den kleineren Autoreifen größere Fahrradreifen werden und somit größere Räder gedreht werden.

Literatur: Michie et al. (2011), The behaviour change wheel: A new method for characterising and designing behaviour change interventions, in: Implementation Science, 6:24.



In seiner Kolumne „DrehMoment“ widmet sich Prof. Dr. Christian Grotemeier den Themen rund um die (betriebliche) Mobilität. Der Autor ist Hochschulprofessor für Mobilitätsmanagement und BWL an der Hochschule RheinMain.



Möchten Sie, dass Ihre Fahrer sicher auf der Straße unterwegs sind?

Mit Webfleet gelingt es!

Sie wissen, wohin Sie Ihr Unternehmen weiterentwickeln möchten. Wir unterstützen Sie dabei, genau dorthin zu gelangen. Ganz gleich, ob Sie weniger Kraftstoff verbrauchen, die Sicherheit Ihrer Fahrer und Flotte verbessern oder Ihre Produktivität steigern wollen – Europas Nr. 1 Flottenmanagementlösung gibt Ihnen die Daten und Werkzeuge an die Hand, die Sie brauchen, um Ihre Ziele zu erreichen.

Kontaktieren Sie uns:
webfleet.com | 069 6630 8024

Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“

Um den Weg zur Arbeit klimaneutral zu gestalten, haben sich mehrere Unternehmen und Verbände in Baden-Württemberg zum Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ zusammengeschlossen. Das gemeinsame Ziel: Bis spätestens 2040 soll der Arbeitsweg klimaneutral sein. **Zu den Gründungsmitgliedern des Bündnisses zählen große Konzerne wie der Technologiekonzern Bosch und das Softwareunternehmen SAP.** Um das Ziel zu erreichen, sollen die Unternehmen spätestens ab 2027 verschiedene Maßnahmen umsetzen. Dazu gehören beispielsweise die Umstellung der Wagenflotte auf emissionsfreie Antriebe sowie der Ausbau der Lade- und Radinfrastruktur. Ebenso soll die Einführung von Mobilitätsbudgets geprüft und Fahrgemeinschaften gefördert werden. Das Bündnis „Verkehrswende in der Arbeitswelt“ ist offen für weitere Partnerinnen und Partner. Zur Umsetzung der Empfehlungen sowie zur Vernetzung sind weitere Treffen und Formate geplant. Interessierte Unternehmen und Verbände können jederzeit aufgenommen werden. Dazu können sie sich melden unter lmk-bw-verbaende@ifok.de.



NUFAM – die Nutzfahrzeugmesse



Mit über 400 Ausstellern präsentiert die achte NUFAM das gesamte Leistungsspektrum der Branche auf rund 80.000 m² Ausstellungsfläche vom **21. bis 24. September in Karlsruhe**. Die

NUFAM ist eine führende Fachmesse für die Nutzfahrzeugbranche und verbindet aktuelle Technik mit Mobilitätskonzepten der Zukunft. Teilnehmende dürfen sich freuen auf Fahrzeuge aller Gewichtsklassen, Elektromobilität, alternative Antriebe und Hybridsysteme, Aufbauten und Anhänger, Krane und Hebezeuge, Reifen, Teile, Zubehör,

Equipment und Werkstattausrüstung sowie Lösungen für Digital Services, Telematik und Dienstleistungen. Als hochkarätiger Branchentreff für persönliches Netzwerken bietet die NUFAM Fachtage zu Telematik, Werkstatt, Kommunalfahrzeugen und Ladungssicherung sowie Vorträge und Diskussionsrunden zu aktuellen Branchenthemen. Unser stellvertretender Vorsitzender, Dieter Grün, lädt alle interessierten Mitglieder, die die Messe besuchen, ein, sich mit ihm am Donnerstag, den 21. September 2023, nachmittags in Karlsruhe auf dem Messegelände zum Gespräch, Informationsaustausch und gegebenenfalls gemeinsamem Besuch der Messe zu treffen. Bei Interesse wenden Sie sich bitte direkt per → [Mail](mailto:) an Herrn Grün.

Mitglieder des Mobilitätsverbandes können an der Messe kostenfrei teilnehmen. Weitere Informationen: www.mobilitaetsverband.de/konferenzen-messen/nufam-externe-veranstaltung-kopie.html

Mobilitätslösungen treffen

Das bfp Forum bietet den Teilnehmenden vom **17. bis 18. Oktober in Mainz** aktuelle und zukunftsorientierte Informationen rund um das Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement. Neben aktuellen Branchentrends geht es auch um neue Produkte wie smarte Gadgets, clevere IT-Tools und neue Fahrzeuge, die zum Testen bereitstehen. Außerdem bietet das bfp FORUM neben aktuellem Know-how auch intensive Möglichkeiten zum Netzwerken und sich auszutauschen. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität ist Partner der Veranstaltung und mit Fachreferent:innen vertreten. Freuen Sie sich neben Fachbeiträgen auf ein Barcamp New Mobility zum Thema „Der Faktor Mensch bei der Transformation vom Flotten zum Mobilitätsmanagement“ mit



Axel Schäfer und Melanie Schmahl, stellvertretende BBM-Vorsitzende. Dabei wird es vor allem darum gehen, wie Mitarbeitende bei der Implementierung eines strategischen Mobilitätsmanagements einbezogen werden können. Außerdem ein Bartalk mit Axel Schäfer „Wird und muss das Ende der User-Chooser-Car-Policy kommen?“.

Alle ordentlichen Mitglieder sowie Akademiemitglieder können beim Verband einen Code für ein kostenloses Ticket für beide Tage anfordern.

Weitere Informationen: www.mobilitaetsverband.de/konferenzen-messen/bfp-forum.html

SEPTEMBER BIS NOVEMBER 2023

Übersicht der Termine



26. September 2023, 13 bis 14 Uhr
RatStat mit Inka Pichler

5. Oktober 2023, 9 bis 13 Uhr
Starter-Kit Modul 1 – Fuhrparkmanagement – Grundüberblick und Basiswissen für die Praxis mit Axel Schäfer

19. Oktober 2023, 10 bis 11 Uhr
Dienstwagensteuer – Das wissen nur die Wenigsten mit Gerhard Nolle

24. Oktober 2023, 9 bis 17 Uhr
Fleetricity-Workshop mit Marc-Oliver Prinzing und Christof Kiesel

Ergänzend zum Fleetricity-Kurs des Verbandes, der einen umfassenden Einblick in die Elektromobilität gibt, bietet der Workshop eine Vertiefung der Inhalte. Die praktische Anwendung und Umsetzung von Elektromobilität stehen im Vordergrund des Workshops. Die Themen werden anhand von Praxisbeispielen und Praxisszenarien behandelt. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, bei praktischen Übungen, Diskussionen und beim Erfahrungsaustausch den Workshop aktiv mitzugestalten.

2. November 2023, 9 bis 14:30 Uhr
Starter-Kit Modul 2 – Car Policy, Nutzungsüberlassung und Dienstwagenmanagement mit Marc-Oliver Prinzing und Roman Kasten

7. November 2023, 10 bis 11 Uhr
Car Policy bei E-Fahrzeugen – In 8 Schritten zum Erfolg mit Marc-Oliver Prinzing

Kaum ein Thema wird in der letzten Zeit so intensiv diskutiert wie die Frage, wie sich Elektrofahrzeuge sinnvoll in eine bestehende Dienstwagenordnung integrieren lassen. Anders als bei klassischen Verbrennern, gilt es, das gesamte Umfeld der späteren Nutzung genau zu betrachten. Das Online-Seminar zeigt auf, welche Fragestellungen im Vorfeld geklärt sein müssen, wie eine zielführende Integration in eine bestehende Car-Policy gelingen kann und wie man böse Überraschungen vermeidet.

8. November 2023, 11 bis 12 Uhr
CSR-Berichtspflichten – Anforderungen an den Fuhrpark mit Peter Rindsfus

14. November 2023, 11 bis 12 Uhr
Mobilitätsmanagement in der Praxis – den Wandel gestalten mit Melanie Schmahl

16. November 2023, 9 bis 12 Uhr
Starter-Kit Modul 3 – Dienstwagensteuer mit Gerhard Nolle

24. November 2023, 9 bis 12 Uhr
Starter-Kit Modul 4 – Kostenrechnung und Controlling mit Marc-Oliver Prinzing

Die Fuhrparks werden immer komplexer, die Mobilitätskosten in vielen Unternehmen steigen permanent. Aufgrund dieser Entwicklungen der letzten Jahre gewinnt eine genaue Betrachtung der Fuhrparkkosten zunehmend an Bedeutung. In diesem Online-Seminar bekommen Sie eine kompakte Einführung in die zentralen Begriffe und Arten der Kostenrechnung und in die Besonderheiten, die im Fuhrpark zu beachten sind. Anschließend haben Sie einen umfassenden Überblick über die wichtigsten Kennzahlen im Fuhrpark und wissen zum Beispiel um die Bedeutung von „TCO“, also der „Gesamtbetriebskosten“.



28. September 2023, 15 Uhr
Gießen/Mittelhessen unter Leitung von Isa Dettweiler

28. September 2023, 15:30 Uhr
Hamburg unter Leitung von Claudia Westphal und Peter Rindsfus

28. September 2023, 17:30 Uhr
München unter Leitung von Martin Kaus

24. Oktober 2023, 16 Uhr
Stuttgart unter Leitung von Sibylle Zighmi

14. November 2023, 15 Uhr
Düsseldorf unter Leitung von Maik Lodyga

16. November 2023
Bodensee unter Leitung von Roland Wiggerhauser

VERANSTALTUNGEN

26. bis 27. September 2023

Future Mobility Summit, Berlin und online

Der Future Mobility Summit verbindet Entscheider:innen, die die Transformation der Mobilität gestalten. Sprecher:innen aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft diskutieren die gemeinsame Zukunft von Mobilität und Nachhaltigkeit. Zum diesjährigen Kongress kommen rund 1.500 Teilnehmende zur Leitfrage „What moves you?“ zusammen. Das Programm bietet Einblicke in neueste Innovationen, Lösungen und Technologien, die die Mobilität revolutionieren werden.

www.mobilitaetsverband.de/konferenzen-messen/future-mobility-summit-2.html

22. bis 23. November 2023

Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität (NaKoBeMo), München

Die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität, die bereits zum zweiten Mal stattfindet, setzt sich mit sämtlichen Themen rund um die betriebliche Mobilität auseinander. Im Fokus steht die Mobilität der Zukunft und es geht vor allem darum, wie die Transformation hin zu einer nachhaltigen Mitarbeitermobilität gelingen kann. Die Teilnehmenden dürfen sich auf hochkarätige Expertinnen und Experten freuen, die in Panel-Talks, Diskussionen, Workshops, Keynotes und Impulsvorträgen ihr Wissen teilen. Neben der Wissensvermittlung steht auch das Netzwerken im Vordergrund.

Weitere Informationen im Beitrag auf → Seite 14 und unter www.nationale-konferenz-mobilitaet.de

ANZEIGE

17.-18. Oktober 2023
Halle 45 in Mainz

E-Mobility
Fleet Management
New Mobility

Das Event
für Mobilitäts-
verantwortliche!

Infos &
Tickets

bfpforum.de

bfp FORUM
meet your mobility solutions

FLEETRICITY
DER KURS FÜR ELEKTROMOBILITÄT
IM FUHRPARK

Onlinekurs und Workshop **im Paket** buchen!
[Mehr Infos](#)

Start jederzeit möglich!

**Der Weg zur Elektro-
mobilität im Fuhrpark**

Alle relevanten Aspekte finden Sie in unserem umfassenden Kurspaket. Selbstlernkurs, Webmeeting und Workshop – alles garantiert abgestimmt auf die Fuhrparkpraxis und als Gesamtpaket oder auszugsweise nutzbar.

Impressum

Herausgeber

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V.
Am Oberen Luisenpark 22
68165 Mannheim
info@mobilitaetsverband.de

Vorstand

Vorsitzender: Marc-Oliver Prinzing
Stv. Vorsitzende: Melanie Schmahl, Claudia Westphal, Dieter Grün

Geschäftsführer

Axel Schäfer (V. i. S. d. P.)

Kontakt zur Redaktion

presse@mobilitaetsverband.de

Folgen Sie uns in den
sozialen Medien:



Bundesverband
Betriebliche Mobilität
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement