

Best Practise

Effizient und Mitarbeiterfreundlich: Mercers Weg zum erfolgreichen Mobilitätskonzept

Best Case: Gestaltung des Mobilitätskonzepts am Beispiel Mercer / Viele weitere Impulse auf der Nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität am 19. und 20. November in Mainz

Mannheim, im November 2024. Auf der Nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität (NaKoBeMo) in Mainz werden einige Best-Practice-Initiativen vorgestellt und diskutiert. Wir haben einen der Impulsgeber – Stefan Mackscheidt von der Mercer Deutschland GmbH – gefragt, auf welche wesentlichen Schritte es bei den Überlegungen zur Gestaltung eines Mobilitätskonzepts im Unternehmen ankommt. Eines wird deutlich: Eine sorgfältige Analyse der bestehenden Mobilitätssituation im Unternehmen ist unerlässlich, um fundierte Entscheidungen zu treffen.

Vier Fragen an Stefan Mackscheidt, Fleet-Manager bei der Mercer Deutschland GmbH.

Wie fängt man an, wenn man vor der Aufgabe steht, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten?

Zunächst einmal sollte man sich die Frage stellen, aus welcher Motivation heraus ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden soll. Möchte man die Verkehrseffizienz verbessern, die CO₂-Emissionen reduzieren oder die Mitarbeiterzufriedenheit steigern? Ziele festzulegen hilft dabei, den Fokus der zu treffenden Maßnahmen zu bestimmen.

In diesem Kontext wird man sich unweigerlich auch die Frage nach Art und Umfang der Finanzierung stellen müssen. Daneben gilt es zu klären, ob alle Arbeitnehmer gleichermaßen von etwaigen Lösungen partizipieren können und sollen oder ob hier eine Differenzierung vorgesehen ist.

Im nächsten Schritt gilt es, die unternehmensinternen Ressourcen zu ermitteln, die mittel- oder unmittelbarer Bestandteil anhängiger Prozesse sind und diese entsprechend einzubinden. Neben Vertretern aus dem Personalbereich (Payroll, Benefits etc.), der Geschäftsführung und anderen Fachbereichen (zum Beispiel Steuern, Buchhaltung, Fuhrpark-/Reisemanagement, Facility Management etc.), kann es sich anbieten, auch – sofern vorhanden – eine Interessenvertretung der Arbeitnehmer (zum Beispiel Betriebsrat) zu involvieren. In vielen Fällen kann auch eine direkte Einbindung der Mitarbeitenden selbst vorteilhaft sein oder zumindest eine positive Signalwirkung haben, sofern damit keine Begehrlichkeiten geweckt werden oder eine falsche Erwartungshaltung impliziert wird.

Bevor es an die eigentliche Konzeption geht, bedarf es einer umfassenden Analyse der aktuellen Mobilitätssituation im Unternehmen. Hierzu müssen eine Vielzahl an Informationen zusammengetragen werden. Art und Umfang dieser Maßnahme hängen

natürlich von den individuellen Zielen des Unternehmens ab. Wie sieht zum Beispiel das aktuelle Mobilitätsangebot aus? Wer bekommt was? Wo befinden sich die Unternehmensstandorte? Wie ist die infrastrukturelle Anbindung an die Standorte? Werden Parkmöglichkeiten angeboten? Ist Ladeinfrastruktur vorhanden? Gibt es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder? Gibt es Umkleide-/Duschkmöglichkeiten für die Mitarbeitenden? Wie groß ist die durchschnittliche Entfernung Wohnung zur ersten Tätigkeitsstätte? Welche Verkehrsmittel werden in welchem Umfang genutzt? Wie viele Firmenwagen hat das Unternehmen? Gibt es Poolfahrzeuge? Gibt es Regelungen in der Reise- beziehungsweise Firmenwagenrichtlinie, die berücksichtigt werden müssen? Und so weiter.

Wie sieht Ihr Mobilitätskonzept aus und was ist das Besondere daran?

Über die letzten Jahre hinweg hat sich die seitens des Arbeitgebers angebotene Möglichkeit des hybriden Arbeitens mehr und mehr durchgesetzt. Die Motivation zur Rückkehr ins Büro wurde gemäß einer internen Umfrage unter anderem mit dem unzureichenden beziehungsweise unattraktiven Angebot an Mobilitätslösungen für einen Großteil der Pendler und den Pendlerkosten allgemein begründet.

Das Mobilitätsangebot für alle unsere Mitarbeitenden reduzierte sich bis dahin auf die Nutzung eines ganz oder teilweise aus Entgeltumwandlung finanzierten Firmenwagens und/oder bis zu zwei Leasingfahrräder. Ein Teil der Mitarbeitenden erhielt darüber hinaus eine von der Funktion abhängige Autozulage.

Mit Einführung des Deutschland-Tickets eröffnete sich uns zum einen die Möglichkeit, auf die Bedürfnisse unserer Mitarbeitenden einzugehen, gleichzeitig jedoch auch das vorhandene Potenzial auszuschöpfen beziehungsweise zu optimieren. Im Rahmen einer Mitarbeiterumfrage und der Analyse der aktuellen Mobilitätssituation im Unternehmen stellte sich heraus, dass ein bestimmter Mitarbeiterkreis von diesem Angebot mehrheitlich keinen Gebrauch macht. Das bestehende Konzept wurde aus diesem Grunde modifiziert und vereinheitlicht.

Die auf eine Gesamtbetriebsvereinbarung beruhende Firmenwagenrichtlinie wurde schlussendlich durch eine Mobilitätsrichtlinie ersetzt, die hinsichtlich der Rahmenbedingungen für den Firmenwagen einen einheitlichen Ansatz verfolgt. Eine Finanzierung erfolgt nunmehr ausschließlich im Modell der Entgeltumwandlung.

Mitarbeitende, die zuletzt weder eine Autozulage noch sonstige Zuschüsse seitens des Arbeitgebers erhalten haben, profitieren nunmehr von einem Zuschuss in Höhe des gesetzlich vom Arbeitgeber geforderten Anteils am Deutschland-Ticket, der sich vollumfänglich aus den Kosteneinsparungen bei den Neuregelungen zum Firmenwagen finanziert.

Zu den Einzelheiten werde ich in Mainz bei meinem Vortrag mehr berichten.

Was machen Sie anders als andere Unternehmen und warum funktioniert Ihr Konzept?

Ich glaube nicht, dass wir unbedingt so viel anders machen als andere Unternehmen, die bereit sind, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen. Ich denke jedoch, dass es einen entscheidenden Unterschied machen kann, wie man bei der Konzeption vorgeht und ob man beispielsweise auch die Mitarbeitenden selbst in das Projekt mit einbezieht. Es ist immer gut zu signalisieren, dass man auch versucht, auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden einzugehen.

Was empfehlen Sie anderen Unternehmen aus Ihrer Erfahrung heraus?

Das Thema aktiv anzugehen und nicht vor sich herzuschieben. Und vor allem: Mitarbeitende mit einbeziehen.

+++

Weitere Impulse auf der Nationalen Konferenz betriebliche Mobilität

Die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität bietet eine ideale Plattform, um sich mit den Herausforderungen und Chancen der zukünftigen Mobilitätsgestaltung auseinanderzusetzen. Experten aus Wissenschaft und Praxis teilen ihre Erfahrungen und geben wertvolle Tipps zur erfolgreichen Umsetzung von Mobilitätskonzepten. Gemeinsam wird diskutiert, wie Unternehmen eine nachhaltige Mobilität für ihre Mitarbeitenden gestalten können und welche Schritte notwendig sind, um den Wandel in der Praxis voranzutreiben. Beiträge dazu präsentieren unter anderem:

- Fahrgemeinschaften als Mobilitätslösung im Pendelverkehr; Sven Domroes, Mitfahrverband e.V.
- BestPractice: Gestaltung eines erfolgreichen Mobilitätskonzepts am Beispiel Mercer, Stefan Mackscheidt, Mercer Deutschland GmbH
- Mobilitätskonzept in der Praxis, Praxisbeispiel BioNTech, Kerstin Wolf, BioNTech SE
- Mobilitätskonzepte – Best Cases, Michaela Antz, Giesecke + Derivant

Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter www.nakobemo.de.

Über die Nationale Konferenz für Betriebliche Mobilität

Die Nationale Konferenz für Betriebliche Mobilität ist die wichtigste Plattform in Deutschland, um innovative Mobilitätslösungen im betrieblichen Kontext zu diskutieren. Die Konferenz bietet Führungskräften die Gelegenheit, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen, erfolgreiche Ansätze kennenzulernen und neue Impulse für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte im eigenen Unternehmen zu gewinnen. Sie bringt jährlich Fachleute aus den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zusammen, um die Mobilitätswende aktiv mitzugestalten.

Über den Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM)

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität wurde im Oktober 2010 als Bundesverband Fuhrparkmanagement und Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Themenschwerpunkte des Verbandes sind alle Aspekte der nachhaltigen betrieblichen Mitarbeiter-Mobilität. Mit rund 650 Mitgliedsunternehmen ist der Verband das größte Netzwerk rund um diese Themen. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder und stellt seine Expertise bereit. Der BBM ist Mitbegründer und Mitglied der FMFE Fleet and Mobility Management Federation Europe.

Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Heinrich Coenen (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Berliner Verkehrsbetriebe BVG), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze), Melanie Schmahl (stv. Vorsitzende, Leiterin Fleetmanagement und Passenger Transport, Boehringer Ingelheim), Axel Schäfer (Geschäftsführer und Vorstandsmitglied). Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

Axel Schäfer, Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V., presse@mobilitaetsverband.de

Über den Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM)

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität wurde im Oktober 2010 als Bundesverband Fuhrparkmanagement und Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Themenschwerpunkte des Verbandes sind alle Aspekte der nachhaltigen betrieblichen Mitarbeiter-Mobilität. Mit über 650 Mitgliedsunternehmen ist der Verband das größte Netzwerk rund um diese Themen. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder und stellt seine Expertise bereit. Der BBM ist Mitbegründer und Mitglied der FMFE Fleet and Mobility Management Federation Europe.

Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Heinrich Coenen (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Berliner Verkehrsbetriebe BVG), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze), Melanie Schmahl (stv. Vorsitzende, Leiterin Fleetmanagement und Passenger Transport, Boehringer Ingelheim), Axel Schäfer (Geschäftsführer und Vorstandsmitglied). Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

Axel Schäfer, Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V., presse@mobilitaetsverband.de