

UNTERNEHMEN MOBIL

Impulse für Fuhrpark
und betriebliche Mobilität



Mobilitätsbudget

Vom User-Chooser zum Mobility-Chooser

Großes Special

ab Seite 16

 **Nationale Konferenz
für betriebliche Mobilität**

**Interview zur Zukunft
der Mobilität**

Von der Car- zur Mobility-Policy
(Seite 14)

**Im Sammelwahn –
Autos und der Datenschutz**

Der BBM hat Forderungen
(Seite 28)

EDITORIAL

Betriebliche Revolution: Wie Mobilitätsbudgets Unternehmen verändern können 3

TITELTHEMA

Mobilitätsbudgets – der Weg in die Zukunft? 4

Das Mobilitätsbudget und der steuerliche Vorteil – ein Reality Check 7



4

Eine wesentliche Stellschraube auf dem Weg zum nachhaltigeren Unternehmen ist die Mitarbeitendenmobilität. Diese lässt sich durch Mobilitätsbudgets maßgeblich verändern.

FUHRPARK UND MOBILITÄT

Fuel & Charge-Anbieter für Flotten 12

Fahrtwind of Change! Die Zukunft der Mobilität 14

Special zur Nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität – Eindrücke, Stimmen und Nachbericht 16

RECHT UND STEUERN

Das Mobilitätsbudget aus rechtlicher Sicht 22

ORGANISATION UND MANAGEMENT

Vom User- zum Mobility-Chooser 24

24

Das heutige User-Chooser-Modell ist längst nicht mehr zeitgemäß, um die Mobilität zukunftsfähig zu gestalten.



16

Referent:innen betonen die Relevanz des Themas.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Im Sammelwahn: Autos und der Datenschutz 28
Autos werden zu echten Datenkraken. Das führt besonders beim Datenschutz zu vielfältigen Problemen.

DREHMOMENT

Eine Kolumne von Prof. Dr. Christian Grote meier 31

VERBANDSMATERIAL

Felix Pflanz verstärkt Team des Mobilitätsverbandes 32

Jetzt zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in werden! 32

Gewusst wie – Mobilitätsbudget 33

Netzwerk Future Mobility 33

Umfassendes Know-how: Future Fleetmanagement 33

AKTUELLE MELDUNGEN

P+R Anlagen im Test 34

Mobilität im Wandel 34

Allianz pro Schiene fordert langfristige Lösung für Deutschlandticket 35

TERMINE

Übersicht der Termine 36

IMPRESSUM 38



Betriebliche Revolution

Wie Mobilitätsbudgets Unternehmen verändern können

Fachkräftemangel – ein Stichwort, das derzeit in aller Munde ist und das Verantwortliche in Unternehmen längst nicht mehr hören können. In nahezu allen Branchen fehlt es an Personal. Umso wichtiger ist es, die Mitarbeitenden zu halten und vor allem auch im Wettbewerb um neue Angestellte positiv hervorstechen. Die Benefits, die dazu beitragen können, liegen auf der Hand: angemessene Bezahlung, genügend Urlaubstage und passende Arbeitszeiten. Aber auch eine moderne Mitarbeitermobilität – zum Beispiel in Form eines Mobilitätsbudgets – bietet heutzutage wichtige Anreize, um sich für ein Unternehmen zu entscheiden. **Mobilitätsbudgets können somit eine echte Waffe im Kampf um Fachkräfte sein, die Unternehmen nur zu nutzen wissen müssen.**

Längst spielt Geld nicht mehr die einzige Rolle bei der Entscheidung für ein Unternehmen. Die gesamten Rahmenbedingungen müssen stimmen und dazu gehört auch die Mobilität in Unternehmen. Insbesondere für junge Fachkräfte spielen Nachhaltigkeitsaspekte eine immer größere Bedeutung. Um sich langfristig nachhaltig auszurichten, ist es deswegen entscheidend, die Mitarbeitermobilität zu verändern. Mobiles Arbeiten ist dabei genauso ein Stichwort wie das Mobilitätsbudget.

Während mobiles Arbeiten längst kein Trend mehr ist und in sehr vielen Unternehmen bereits fester Bestandteil des Alltags, sieht das beim Mobilitätsbudget noch anders aus. Zwar befassen sich mehr und mehr Unternehmen mit dieser Möglichkeit, die Mitarbeitermobili-

lität nachhaltiger zu gestalten, wirklich angekommen sind die Mobilitätsbudgets aber noch nicht. Dabei können sie Großes leisten auf dem Weg in die Mobilitätswende. Grob gesagt geht es darum, den Mitarbeitenden ein Budget zur Verfügung zu stellen, das sie frei für ihre Mobilität nutzen können. Mögliche Mittel sind beispielsweise das Leasing oder der Kauf eines Fahrrads, die Nutzung des ÖPNV, etwa in Form des Deutschlandtickets, oder auch Carsharing. Den Mitarbeitenden steht es somit frei, wie sie ihren Weg zur Arbeit bestreiten. Das fördert nicht nur die Flexibilität, sondern trägt auch maßgeblich zu einer nachhaltigeren Ausrichtung der betrieblichen Mobilität bei. Außerdem können Mobilitätsbudgets bei passenden Rahmenbedingungen eine gute Alternative zum Dienstwagen darstellen.

Um die Relevanz von Mobilitätsbudgets für Unternehmen zu verdeutlichen und auf diese Form der Ausgestaltung der Mitarbeitermobilität aufmerksam zu machen, beschäftigt sich diese Ausgabe von Unternehmen mobil schwerpunktmäßig mit dem Thema. Der Fachbeitrag auf Seite 5 macht deutlich, welche Vorteile das Mobilitätsbudget für Unternehmen bietet, zeigt aber auch auf, dass die Mitarbeitenden von Anfang an in die Planung einbezogen werden müssen. Denn wie so häufig hängt es letzten Endes an ihnen, ob sich das Mobilitätsbudget etabliert und sinnvoll genutzt werden kann. **Wir appellieren an alle Unternehmen, sich intensiv mit dem Thema auseinanderzusetzen** und die Möglichkeiten der Umsetzung zu prüfen. Lassen sie uns gemeinsam die betriebliche Mobilität nachhaltiger gestalten und revolutionieren.

Ihr

Marc-Oliver Prinzing

Vorstandsvorsitzender

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM)



Mobilitätsbudgets – der Weg in die Zukunft?

.....

Unternehmen müssen und wollen nachhaltiger agieren, also auf eine hohe Nachhaltigkeit, Effizienz, Kostenreduktion und Flexibilität achten. Dazu ist es auch wichtig, die betriebliche Mitarbeitendenmobilität in den Fokus zu rücken. Schließlich handelt es sich hierbei um eine wichtige – in vielen Fällen sogar die wichtigste – Stellschraube für Unternehmen, um langfristige Veränderungen der Mobilität zu bewirken.

.....

VON AXEL SCHÄFER

Obwohl Mobilitätsbudgets in diesem Zusammenhang immer mehr an Bedeutung gewinnen, stellt sich deren Umsetzung häufig noch als Herausforderung dar. Alle reden über Mobilitätsbudgets, wollen sie verstärkt einsetzen. Doch es herrscht auch noch viel Unwissen und großes Erstaunen, wenn die Umsetzung erfolgt ist und die Nutzung durch die Mitarbeitenden zu wünschen übrig lässt. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätsbudgets reicht es eben nicht, nur ein gutes Softwaretool zur Verfügung zu stellen. Mitarbeitende müssen mitgenommen, der Bedarf genauer analysiert und auf die Bedürfnisse abgestimmt werden.

DEFINITION DES MOBILITÄTSBUDGETS

Den Mitarbeitenden steht ein Budget zur Verfügung, welches auf verschiedene Transportmittel aufgeteilt werden kann, wie beispielsweise ein Dienstfahrrad, das Deutschlandticket beziehungsweise generell die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder Carsharing. So haben Mitarbeitende nicht nur die Möglichkeit, das für sie passende Mobilitätsmittel auszuwählen, Unternehmen können die Mitarbeitendenmobilität gleichzeitig auch nachhaltiger gestalten. Denn das Ziel des Mobilitätsbudgets ist es, die Umweltbelastung zu reduzieren, indem alternative und umweltfreundlichere Transportmittel gefördert werden. ►

► VORTEILE DES MOBILITÄTSBUDGETS

In jedem Fall sollten sich Unternehmen mit dem Mobilitätsbudget als mögliche Maßnahme für die Transformation der Mitarbeitendenmobilität auseinandersetzen. Damit verbunden sind nämlich nicht nur steuerliche Vorteile sowie die nachhaltige Verbesserung der Unternehmensmobilität, auch das Image des Unternehmens kann sich erheblich verbessern. Viele Arbeitnehmende – insbesondere in der jüngeren Generation – würden das Mobilitätsbudget einem Dienstwagen vorziehen. Attraktiv ist vor allem, dass auch die Nutzung alternativer Transportmittel gefördert wird. Das begeistert nicht nur viele Beschäftigte, sondern stärkt auch das Image des Unternehmens in der Öffentlichkeit. Das Mobilitätsbudget kann deshalb in jedem Fall ein wichtiger Wettbewerbsfaktor im Kampf um neue Mitarbeitende werden.

Für Arbeitnehmende ergibt sich durch das Mobilitätsbudget vor allem der Anreiz für nachhaltiges Mobilitätsverhalten und die Flexibilität innerhalb der Mobilität steigt. Außerdem bedeutet der Umstieg auf Alternativen zum Pkw auch weniger Stau und keine Parkplatzsuche. Zudem sind Mobilitätsbudgets insbesondere auch für Personen ohne Führerschein interessant. Mobilitätsbudgets können aber auch maßgeblich zu einem verbesserten Betriebsklima und zur Gleichberechtigung beitragen. Während Dienstwagen meist nur Führungskräften, leitenden Angestellten oder Vertriebsmitarbeitenden zur Verfügung stehen, können im Rahmen eines kleineren monatlichen Fixbetrages auch Mitarbeitende davon profitieren, die bislang keine Dienstwagenberechtigung hatten. Je nach Unternehmen gibt es sogar eine Auszahlung des nicht genutzten Budgets beziehungsweise Zuschüsse zu Kita-Plätzen, zusätzliche Urlaubstage oder andere Prämien.

HERAUSFORDERUNGEN UND HEMMNISSE

Auch wenn das Mobilitätsbudget in der Theorie schön und gut klingt, scheuen sich dennoch viele Unternehmen vor der Einführung. Eine Befragung des Bundesverbands Betriebliche Mobilität e. V. (BBM) im Rahmen des neuen Verbandsnetzwerks Future Mobility hat gezeigt, dass bei 25 Prozent der befragten Unternehmen bereits ein Mobilitätsbudget eingeführt wurde, beziehungsweise die Einführung in Planung ist. In Relation zu sämtlichen Unternehmen mit Mobilitätsbedarf in Deutschland fällt die Zahl wohl eher geringer aus. Das zeigt, dass sich mit dem Thema auseinandergesetzt wird, aber noch Handlungsbedarf besteht, damit das Mobilitätsbudget breitere Akzeptanz findet.

In vielen Fällen ist die Hemmschwelle zur Einführung des Mobilitätsbudgets sehr hoch. Das liegt vor allem daran, dass Unternehmen Bedenken hinsichtlich des personellen und finanziellen Aufwands haben. Die zahlreichen lohnsteuerlichen Vorschriften für die Besteuerung der verschiedenen Mobilitätsleistungen sowie der hohe Verwaltungsaufwand für die Personalabteilung stellen aus Sicht vieler Unternehmen ein großes Problem dar. Hinzu kommt, dass einige Unternehmen zwar das Mobilitätsbudget bereits eingeführt haben, es aber von den Mitarbeitenden nicht genutzt wird. Das liegt daran, dass kein Bedarf besteht beziehungsweise es keine Nutzungsmöglichkeiten gibt. Wenn die meisten Mitarbeitenden beispielsweise auf

dem Land wohnen, die Anbindung an den ÖPNV nicht gegeben ist und der Weg mit dem Fahrrad nicht möglich ist, dann macht die Einführung eines Mobilitätsbudgets wenig Sinn.

DER WEG ZUM MOBILITÄTSBUDGET

Deswegen ist es zwingend notwendig, vor der Einführung – ja sogar noch vor der Planung – den Mobilitätsbedarf der Mitarbeitenden abzufragen. Eine Übersicht über die benötigten Mobilitätsformen kann die Einführung des Mobilitätsbudgets erleichtern. In einem nächsten Schritt müssen sich Unternehmen mit der Frage auseinandersetzen, wie das Mobilitätsbudget eingeführt werden kann – entweder durch das Unternehmen selbst oder indem das Thema outgesourct wird und sich ein externer Dienstleister um die Abwicklung kümmert. Das kann den Vorteil mit sich bringen, dass kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entsteht und das erforderliche Know-how zu Steuerfragen und Ähnlichem bereits vorhanden ist. Außerdem bieten viele Dienstleister die Möglichkeit, die Plattform für das Mobilitätsbudget direkt in das bestehende HR-Tool des Unternehmens zu integrieren. Entscheiden sich Unternehmen für die Zusammenarbeit mit einem Mobilitätsbudgetanbieter, sollte außerdem darauf geachtet werden, dass der Datenschutz gewahrt wird. Dazu ist beispielsweise eine Verschlüsselung der Daten notwendig sowie die regelmäßige Überprüfung von Sicherheitsvorkehrungen.

Zur Einführung des Mobilitätsbudgets ist es weiterhin notwendig, die Mitarbeitenden von Anfang an daran teilhaben zu lassen. Nicht nur, damit der Bedarf abgefragt wird, sondern auch damit von Anfang an Akzeptanz geschaffen wird. Denn die Einführung eines Mobilitätsbudgets erfordert häufig eine Veränderung der Gewohnheiten und Arbeitsweisen der Mitarbeitenden. Daher ist es wichtig, diese in den Prozess einzubinden und sie ausreichend zu informieren. Wie so häufig ist es auch hier so, dass das beste Konzept nichts bringt, wenn die Mitarbeitenden es nicht annehmen.

In jedem Fall bedeuten Mobilitätsbudgets eine Veränderung des klassischen Fuhrparks im Hinblick auf Größe und Zusammensetzung der Flotte, aber auch in Bezug auf die Kosten- und Verwaltungsstruktur. Wie bei allen Aspekten der Nachhaltigkeit entscheiden auch hier die individuelle Situation und die Mobilitätsanforderungen eines Unternehmens, ob die Umsetzung eines Mobilitätsbudgets überhaupt Sinn macht. In jedem Fall müssen Mobilitätsbudgets für die zukünftige betriebliche Mobilität im Blick behalten werden, denn es wird und muss sich noch einiges ändern. Eins ist aber klar: Mobilitätsbudgets sind bei richtiger Anwendung effizient, flexibel, klimaschonend und entsprechen in vielerlei Hinsicht dem neuen alltäglichen Mobilitätsverhalten vieler Menschen.

Axel Schäfer ist seit 2010 Geschäftsführer des von ihm mitinitiierten und mitgegründeten 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.

Das Mobilitätsbudget und der steuerliche Vorteil – ein Reality Check

Das Mobilitätsbudget ist seit mehreren Jahren einer der größten Trends im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Unternehmen und Organisationen versprechen sich durch die Einführung sowohl eine Steigerung der eigenen Arbeitgeberattraktivität als auch einen sichtbaren Beitrag zur Treibhausgasreduktion. In Kombination mit dem viel genannten Steuervorteil wirkt das Mobilitätsbudget wie die eierlegende Wollmilchsau der Mobilitätswende. In welchen Fällen das zutrifft und in welchen es sich anders verhält, wird hier näher beleuchtet.

ALEXANDER SCHOBER, GLS MOBILITY

Wenn Unternehmen sich im Bereich betriebliche Mobilität gut für die Zukunft aufstellen möchten, empfiehlt es sich mit einer eingehenden Analyse zu beginnen. Bei Kunden prüfen wir dafür zunächst das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden sowie die bestehenden Angebote und Rahmenbedingungen. Anschließend erstellen wir eine Liste an Maßnahmen erstellt, die geeignet sind, sowohl den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens zu senken als auch auf das Thema Arbeitgeberattraktivität einzuzahlen. Das Mobilitätsbudget steht hierbei häufig auf der Liste der Möglichkeiten.

Die zu erzielenden Ergebnisse klingen natürlich wunderbar: Maximale Flexibilität, dadurch ein nachhaltigerer Verkehrsmittelmix und das auch noch idealerweise zu geringeren Kosten, als sie von Dienstwagen verursacht werden – in der Theorie der perfekte Ansatz. Dem gilt es jedoch in den Einzelfällen auf den Grund zu gehen.

HERAUSFORDERUNGEN UND FRAGEN

Welche Fragen interessieren ein Unternehmen bei der Umsetzung neuer Mobilitätsmaßnahmen am meisten? Neben den schon ge-

nannten Effekten in den Bereichen Emissionsreduktion und Arbeitgeberattraktivität spielen vor allem die Kosten und der „interne politische Druck“ eine wichtige Rolle. Wir alle wissen, wie sensibel das Thema Dienstwagen ist und wie emotional zum Teil Diskussionen um deren Ersatz geführt werden. Umso besser klingt da die Möglichkeit, ein für alle Seiten attraktives und kostengünstiges Angebot zu schaffen.

Wenn man zur Umsetzung des Mobilitätsbudgets dessen Rahmenbedingungen checkt, wird man feststellen, dass ein Mobilitätsbudget durchaus mit einem hohen „Integrationsaufwand“ verbunden ist. Buchhaltung, Personalabteilung, IT – die Liste der Abteilungen, die an der Umsetzung beteiligt wären, ist lang und entsprechend sollte ausreichend Zeit für die Einführung eingeplant werden. Doch dieser Beitrag thematisiert die Frage: **Wann lohnt sich ein Mobilitätsbudget wirklich für alle Seiten?**

Pauschalversteuerung – das ist das Schlagwort, welches die Ohren in diesem Zusammenhang zum Klingen bringt. Möchte man seinen Mitarbeitenden etwas Gutes tun, um beispielsweise Anerkennung ►



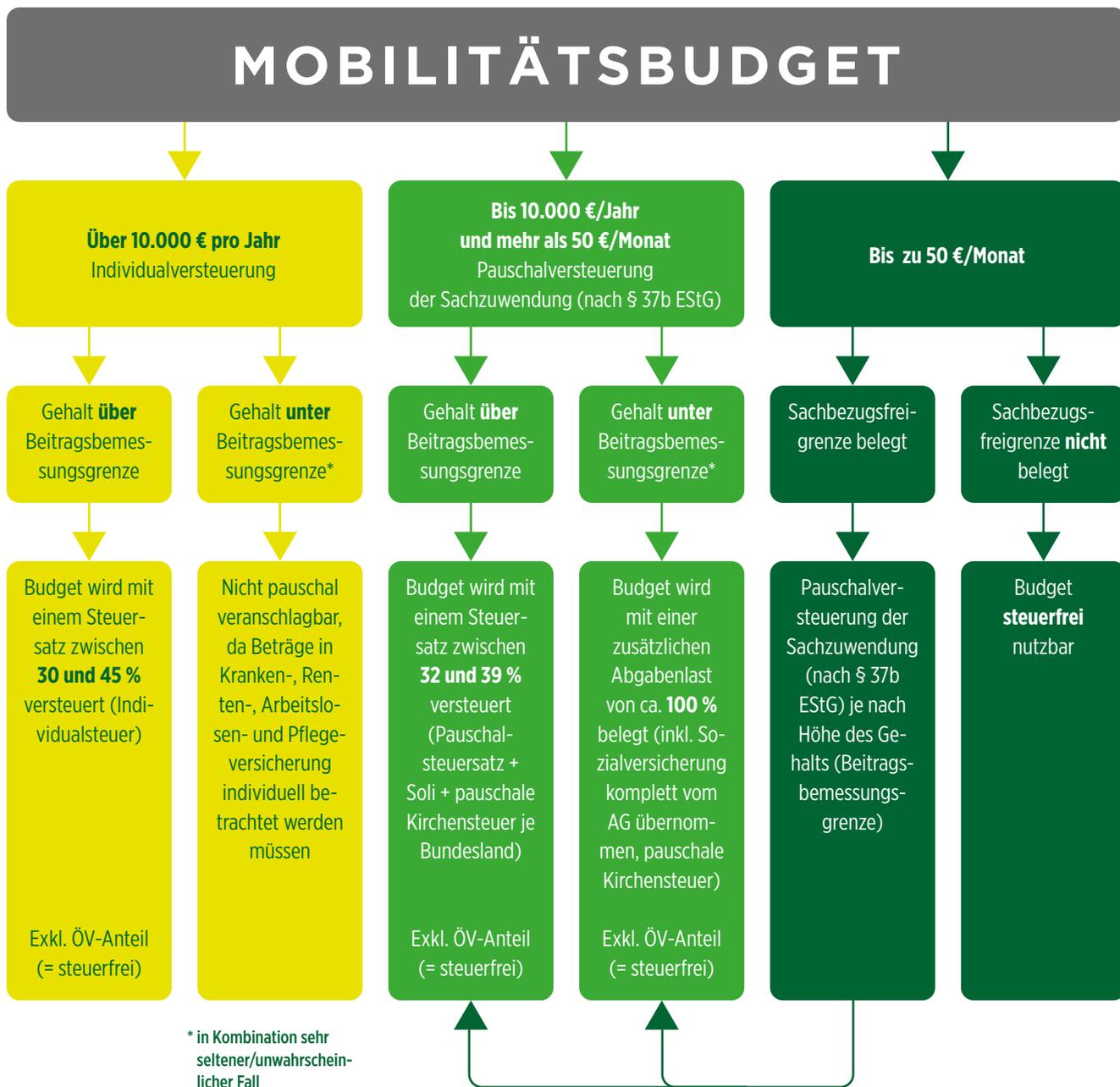


Schaubild zur Besteuerung und zu den Abgaben der Arbeitgeber:innen bei Nutzung eines Mobilitätsbudgets. Es handelt sich hierbei um einen „Überblick“, der keinen Anspruch auf die Vollständigkeit der detaillierten steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Regelungen erhebt

QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG GLS MOBILITY GMBH

► auszudrücken, liegt die Lohnerhöhung gedanklich am nächsten. Aber diese muss vollumfänglich versteuert werden - mit dem individuellen Steuersatz der Person und allen relevanten Sozialabgaben. So weit, so (teilweise) unattraktiv. Demgegenüber wird gemeinhin angenommen – und so beschreiben und bewerben es auch viele (Fach-)Artikel – dass ein Mobilitätsbudget als zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitsentgelt als Sachbezug pauschal mit 30 Prozent versteuert wird und so einen erheblichen Vorteil gegenüber einer Bruttolohnerhöhung besitzt. Brutto gleich Netto oder weniger Gesamtkosten bei gleichem Effekt – ein guter Deal für beide Seiten!

Die gute Nachricht ist: das ist richtig – aber nur unter bestimmten Voraussetzungen. In diesem Zusammenhang spielen drei „Begriffe“

eine zentrale Rolle: **Sachbezugsfreigrenze, „§ 37b“ und Beitragsbemessungsgrenze.**

VORAUSSETZUNGEN FÜR BESTEUERUNG

Die Sachbezugsfreigrenze ermöglicht es Arbeitgeber:innen, Sachbezüge an ihre Mitarbeitenden auszureichen, die unter weiteren Voraussetzungen bis zu einem Wert von neuerdings 50 Euro pro Monat steuerfrei sind. Bei „§ 37b“ handelt es sich um einen Paragraphen im Einkommenssteuergesetz. Dieser besagt, dass Sachzuwendungen pro Empfänger von bis zu 10.000 Euro im Jahr pauschal versteuert werden dürfen. Die Beitragsbemessungsgrenze wiederum stellt eine

Schwelle im Einkommen dar, ab der vom Gehalt keine Beiträge zur Sozialversicherung mehr abgezogen werden müssen. Im Kalenderjahr 2023 betragen die Beitragsbemessungsgrenzen zum einen für die Kranken- und Pflegeversicherung 59.850 Euro und zum anderen für die Renten- und Arbeitslosenversicherung 87.600 Euro (im Rechtskreis West) beziehungsweise 82.500 Euro (im Rechtskreis Ost) und sind somit der Höhe nach unterschiedlich.

Möchten Arbeitgeber:innen also ein Budget von bis zu 50 Euro im Monat für Mobilität zur Verfügung stellen, schweift der Blick in Richtung Sachbezugsfreigrenze. Ist diese noch *nicht* durch andere Sachbezüge/Sachleistungen, wie Konsum- oder Verzehrgutscheinen ausgeschöpft, so sind die aus dem Mobilitätsbudget erworbenen Leistungen für Arbeitnehmende steuerfrei. Wichtig: Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei der Sachbezugsfreigrenze, wie der Name schon sagt, um eine harte Grenze und nicht um einen Freibetrag handelt. Wird diese Grenze auch nur um einen Cent überschritten, so ist der Gesamtbetrag steuerpflichtig und nicht nur der die 50 Euro übersteigende Anteil.

Sollten die Arbeitnehmenden schon andere Vorteile im Rahmen der Sachbezugsfreigrenze genießen, so kann die Pauschalversteuerung nach § 37b Einkommenssteuergesetz angewandt werden.

Gleiches gilt für den Fall, dass ein Mobilitätsbudget mehr als 50 Euro im Monat beträgt, aber eine Grenze von 10.000 Euro jährlich nicht überschreitet. Hier wäre also ein Mobilitätsbudget in Höhe von bis zu 833 Euro monatlich pauschal versteuerbar – ein spannender Betrag, wenn man das Mobilitätsbudget als Alternative zu einem Dienstwagen denkt.

Bewegt sich das Budget also in diesem Bereich, muss zusätzlich die oben erwähnte Beitragsbemessungsgrenze in den Blick genommen werden. Liegt das Jahresgehalt über dieser Grenze, so fällt nach § 37b

.....

Ein Mobilitätsbudget
kann seine
steuerlichen Stärken
insbesondere unterhalb
von 50 Euro monatlich
auspielen.

.....

Einkommensteuergesetz (EstG) ein Pauschalsteuersatz von 30 Prozent zuzüglich Solidaritätszuschlag an sowie eine je nach Bundesland individuell hohe pauschale Kirchensteuer – der tatsächliche Steuersatz beträgt dann zwischen circa 32 und 39 Prozent.

Wenn das zur Verfügung gestellte Budget im Jahr mehr als 10.000 Euro beträgt, so ist der Paragraph 37b EstG nicht mehr anwendbar und



damit keine Pauschalversteuerung möglich. Das Budget muss mit dem individuellen Steuersatz der Person versteuert werden.

Wenn Arbeitgeber:innen nun noch die Arbeitnehmende ein Stück weit entlasten möchten und den Arbeitnehmeranteil mit übernehmen, so summiert sich die zusätzliche zu dem genannten Budget zu erbringende Leistung an „Nebenkosten“ auf etwa dieselbe Höhe wie das Budget selbst. Die Belastung betrüge somit gut 100 Prozent. Da muss man als Arbeitgeber:in erst einmal schlucken. Der schöne Klang der Steuerfreiheit und der Pauschalversteuerung sind hier nur noch ein Echo der eigenen Wünsche.

FAZIT

Ein Mobilitätsbudget kann seine steuerlichen Stärken insbesondere im kleinen Maßstab ausspielen – also unterhalb von 50 Euro monatlich. Dies mag auf den ersten Blick vielleicht geringfügig erscheinen. Das Deutschlandticket ist mit seinem Preis von 49 Euro, als sogenanntes Jobticket nach § 3 Nr. 15 EstG, immer als steuerfreier Sachbezug möglich (so wie auch jede Fahrt zwischen Wohnung- und erster Tätigkeitsstätte) – und zwar in seiner Sonderrolle unabhängig von weiteren zur Verfügung gestellten Sachbezügen. Das bedeutet, dass Arbeitgeber:innen zusätzlich zum 49 Euro-Ticket oder zukünftig zu einem eventuell höheren Ausgabepreis zu erwerbenden Jobticket ein 50 Euro Mobilitätsbudget steuerfrei zur Verfügung stellen können. Und so entsteht eine Kombination aus Möglichkeiten, die eine enorme Lenkungswirkung im Bereich der Pendlermobilität entfalten kann.

Hinweis: Oben genannte Ausführungen stellen ausdrücklich keine steuerliche Beratung dar!

Gewerbliche Ladeinfrastruktur planen und betreiben

Die Zukunft fährt elektrisch. Inzwischen stellt sich nicht mehr die Frage, ob Unternehmen ihre Flotte elektrifizieren werden, sondern wann. Wer sich rechtzeitig mit passender Ladeinfrastruktur beschäftigt, kann von attraktiven Förderungen profitieren.



© Pfalzwerke Aktiengesellschaft

Jeder siebte Firmenwagen ist mittlerweile ein E-Fahrzeug oder Plug-in-Hybrid. Damit entwickelt sich die Elektromobilität im Fuhrpark deutlich dynamischer als in Privathaushalten. Das zeigt das Klimabarometer der Förderbank KfW.¹ Die Vorteile liegen auf der Hand: „Jedes elektrisch betriebene Fahrzeug trägt maßgeblich zur Reduzierung von CO₂-Emissionen bei“, sagt Melanie Ertel, Expertin für Elektromobilität bei der Pfalzwerke AG. Das ist gut fürs Klima und stärkt das nachhaltige Handeln im Unternehmen.

Und auch im Betrieb profitiert der Fuhrpark von Elektromobilität: Zum einen haben E-Fahrzeuge weniger Verschleißteile. Dadurch sinkt der Wartungsaufwand im Vergleich zu einem Verbrenner. Zum anderen fallen die Unterhaltskosten für die Stromer günstiger aus. Denn das Laden am Firmengelände ist meist weitaus günstiger als das Tanken um die Ecke. Darüber hinaus bietet der Bund attraktive Förderprogramme an.

Förderung für schnelles Laden

Neben Steuerersparnissen und Investitionskrediten für klimafreundliche Pkw sowie leichte Nutzfahrzeuge fördert der Bund auch nicht-öffentliche Schnellladeinfrastruktur.^{2, 3} „Wer diese Förderung bestmöglich ausschöpfen möchte, braucht für seine betriebliche Ladeinfrastruktur ein Konzept, das sowohl auf aktuelle als auch zukünftige Bedürfnisse zugeschnitten ist“, sagt Ertel. Denn jede Firma kann hierfür genau einen Antrag stellen. Das gilt selbst dann, wenn das Unternehmen verschiedene Standorte mit Schnellladeinfrastruktur ausstatten möchte.

„Die Planung ist komplex und viele Unternehmen haben weder mit der Projektierung von Ladeinfrastruktur noch mit der Auslegung ei-

nes Netzanschlusses Erfahrungen gesammelt“, berichtet Ertel. „Daher bieten wir unseren Kunden Beratung, Planung, Errichtung und Betrieb aus einer Hand an.“

Vom großen Ganzen bis ins kleine Detail

Wie setzt sich der Fuhrpark zusammen? Handelt es sich überwiegend um Pkw oder sind leichte sowie schwere Nutzfahrzeuge zu berücksichtigen? Wie sehen die Einsatzprofile der Fahrzeuge aus. Bei der Planung betrachten die Pfalzwerke sowohl die aktuelle Größe des Fuhrparks als auch die künftig geplante Anzahl an Fahrzeugen. „Zudem schauen wir uns die Gegebenheiten vor Ort an und bewerten, welche Standorte für die Ladesäulen infrage kommen“, erklärt Thomas Hau, der ebenfalls bei den Pfalzwerken als Experte für Elektromobilität tätig ist. Dabei berücksichtigen die Pfalzwerke auch bestehende Prozesse. „Idealerweise fügt sich die Ladeinfrastruktur in die Fahrtrouten auf dem Betriebsgelände ein“, sagt Hau. Auf dieser Grundlage entsteht dann ein Planungsangebot.

In der Detaillierungsphase dimensionieren die Pfalzwerke den Ladepark, legen die Trafostation aus und stimmen den Netzanschluss mit dem zuständigen Netzbetreiber ab. Dabei fließen die Fuhrparkinformationen ein. Schließlich soll die heute geplante Ladeinfrastruktur auch in zwei bis drei Jahren noch ausreichend bemessen sein. Gibt der Kunde das Projekt frei, kümmern sich die Pfalzwerke um die Tiefbauarbeiten, errichten die komplette Ladeinfrastruktur und nehmen die Ladepunkte in Betrieb.

Laden mehrere Fahrzeuge parallel, kann es zu Lastspitzen kommen. Diese lassen sich durch ein intelligentes Lastmanagement glätten. Dynamische Lastmanagementsysteme verteilen die zur Verfügung stehende Leistung auf die einzelnen Ladepunkte. Dafür verringern sie entweder die Ladeleistung für die belegten Ladepunkte oder laden die Fahrzeuge nacheinander. „Das ist für Unternehmen in der Regel günstiger, als Netzleistung und Ladeinfrastruktur größer zu dimensionieren“, erklärt Hau.

Weitere Informationen unter → www.pfalzwerke.de/bbm

1 KfW Research: Der Unternehmensfuhrpark – ein wichtiger Hebel für die Klimaneutralität. August 2023

2 Förderbank KfW: Vier Fördermöglichkeiten für Elektromobilität, die Sie miteinander kombinieren können. Abgerufen am 18. Oktober 2023

3 Projektträger Jülich (ptj): Förderung von nicht-öffentlicher Schnellladeinfrastruktur für KMU und Großunternehmen. Abgerufen am 18. Oktober 2023



Holman

Jederzeit den Überblick behalten.

Richtig transparente Lösungen.

Lieferschwierigkeiten, Preisschwankungen und viele Dienstleister im Markt – als Fuhrparkmanager ist es zurzeit nicht leicht, einen klaren Überblick zu behalten. Daher ist es umso wichtiger, sich vor allem im Leasing die Konditionen ganz genau anzuschauen. Gerade in stressigen Zeiten können Sie so am Ende teure Überraschungen vermeiden, die sich manchmal im Kleingedruckten verstecken.

Oder Sie wählen gleich einen Vertrag, der transparent und flexibel ist. Die Marktgegebenheiten ändern sich schließlich gerade von Tag zu Tag. Wäre es da nicht praktisch, wenn der Leasingvertrag einfach so gestaltet und spontan geändert werden kann, wie es Ihr Fuhrpark gerade benötigt? Wenn Sie keine Laufleistung oder Laufzeiten im Vorhinein festlegen müssten und am Ende des Vertrages keine Minderwertabrechnung auf Sie wartet? Lassen Sie sich von unseren Experten beraten.

Willkommen bei Holman.
www.holmanfleet.de

Driving What's Right

Fuel & Charge-Anbieter für Flotten

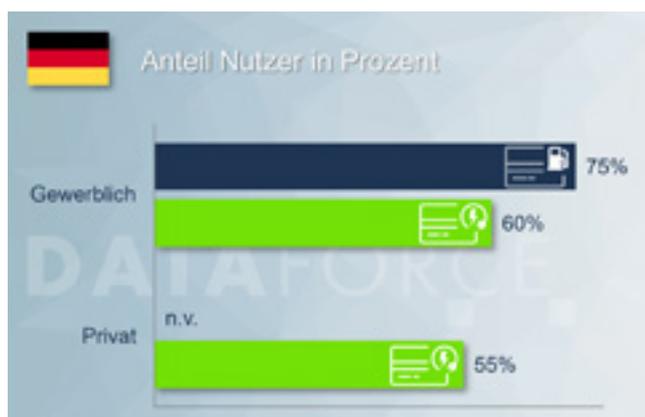
Tankkarten sind seit vielen Jahren ein wichtiger Bestandteil in Flotten und eine erhebliche administrative Erleichterung für Dienstwagenfahrer:innen und auch Fuhrparkverantwortliche. In unseren regelmäßigen Fuhrpark-Befragungen erheben wir wichtige Marktinformationen, um diese gebündelt zurückzugeben. Dabei richten wir uns auch immer an aktuelle und zukünftige Entwicklungen im Markt, um wichtigen Input für Entscheidungen rund um den Fuhrpark zu geben. **VON LEVENT SIMAL, DATAFORCE**

Unser heutiger Blick richtet sich auf das Thema Tanken und Laden. Durch die wachsende Anzahl von Elektrofahrzeugen ist die Hinzunahme von Ladekarten beziehungsweise Apps ein Must-have in unserer aktuellen Befragung. **Besonders vor dem Hintergrund, dass allein im Jahr 2024 circa 90 neue Pkw Elektromodelle auf den Markt kommen werden.** Ein zusätzlich interessanter Aspekt ist, dass der Fuel & Charge-Anbietermarkt sich im Grunde neu formiert hat. Zum einen mit den etablierten Tankkarten-Anbietern und zum anderen durch unter anderem Energieversorger als neue Charging-Anbieter.

Aktuell nutzen 75 Prozent der deutschen Unternehmen Tankkarten für ihre Firmenfahrzeuge. Damit ist die Quote im Vergleich zu den Vorjahren sogar noch weiter angestiegen. Ausschlaggebend dafür sind vor allem die kleinen und mittleren Flotten mit bis zu 49 Fahrzeugen, denn bei Großflotten ist die Tankkarte sowieso fast immer gesetzt.

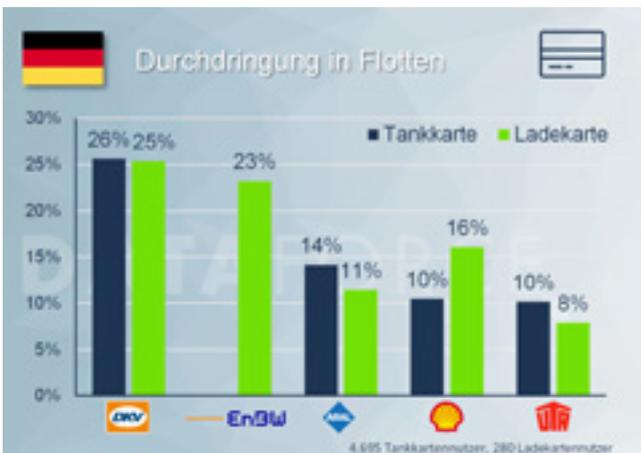
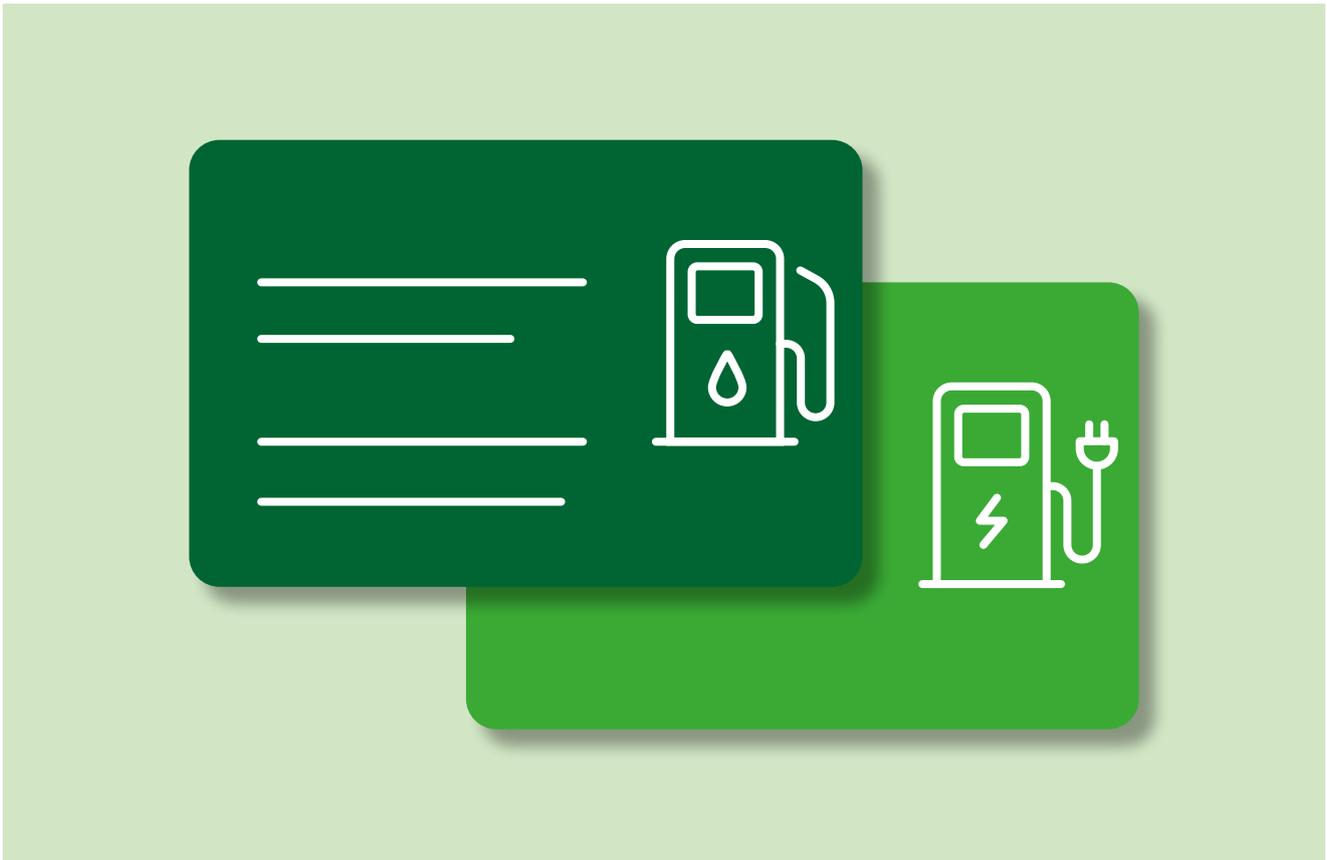
Im Gegensatz dazu sieht es bei Ladekarten mit 60 Prozent noch anders aus. Hier wurden Fuhrparks mit Elektrofahrzeugen und reinen Lade- oder kombinierten Tank- und Ladekarten im Einsatz befragt. Viele setzen bei einer überschaubaren Anzahl von E-Fahrzeugen auf Einzellösungen. Zum Vergleich dazu haben wir ebenfalls private Nutzer:innen von Elektrofahrzeugen befragt und auch hier ist bereits eine verbreitete Nutzung zu erkennen. Durch die rasante Entwicklung von E-Fahrzeugen ist es nur eine Frage der Zeit, dass diese Anteile nach oben schnellen.

Einen Trend, den wir seit vielen Jahren bei dem Einsatz von Tankkarten beobachten, ist die Nutzung von mehreren Anbietern. Bei Tankkarten sind es 50 Prozent der Fuhrparks, die mehrere Karten nutzen und bei Ladekarten sogar 64 Prozent. Diverse Charging-Anbieter und die Unterscheidung zwischen Anbietern mit eigener Ladeinfrastruktur und reinen Roaming-Providern bieten viele Möglichkeiten zur Kostenoptimierung.



WELCHE ANBIETER SIND BEI FLOTTEN-KUNDEN BESONDERS BELIEBT

DKV bleibt der Spitzenreiter bei Tankkarten. Mehr als jedes vierte Unternehmen, das Tankkarten einsetzt, arbeitet mit diesem Anbieter zusammen. Das sind vier Prozentpunkte mehr als im Vergleichsjahr 2019. Diese Marktführerschaft hat DKV auch ins Elektrozeitalter übernommen. Bei den Ladekartennutzenden kommen sie ebenfalls auf eine Durchdringung von 25 Prozent und liegen damit knapp vor EnBw. Rang drei bei den Ladekarten geht an die Euroshell, die sich hier deutlich von Aral/BP absetzen.



Bei der Tankkartendurchdringung konnten auch UTA und Logpay zulegen. UTA gewann 1,6 Prozentpunkte hinzu. Logpay hat sich mit knapp drei Prozent Durchdringung erfolgreich am Markt etabliert.

Für die Anbieter von Tankkarten bedeutet das eine drastische Änderung des Geschäftsmodells. Nicht nur treten mit den Stromkonzernen und Autoherstellern neue Wettbewerber auf, sondern auch die Softwarelösungen werden entscheidend. Diese müssen einerseits den Fuhrparkverantwortlichen das Leben bei der Abrechnung erleichtern, andererseits aber auch den Fahrer:innen eine alltagstaugliche App bieten.

VON DER KARTE ZUR APP

In 38 Prozent der befragten Unternehmen nutzen die Dienstwagenfahrenden Tank-Apps. Im Vordergrund steht dabei das Finden von Tankstellen. Doch die Studie zeigt, dass die Elektrifizierung der Digitalisierung einen weiteren Schub gibt. Denn bei den Ladekarten-Nutzenden setzen schon 75 Prozent zusätzlich auf Apps, die dann auch breiter eingesetzt werden.

ÜBER DIE STUDIE

In der Dataforce Tank- und Ladekartenstudie 2023 wird nicht nur die Nutzung von Tank- und Ladekarten in Fuhrparks beleuchtet, sondern auch ein Fokus auf das Ladeverhalten von privaten Elektroautofahrenden gesetzt. Neben der Durchdringung, Bewertung und Auswahlkriterien von Tankkarten, wird zusätzlich der Markt von Ladekarten- und Appanbietern unter die Lupe genommen. Dabei geht es neben den wichtigsten Auswahlkriterien für Flotten und für Privatpersonen auch um die Zahlungsmethoden an öffentlichen Ladeplätzen. Werden hier Karten, Apps oder die direkte Zahlung über EC/Kreditkarte bevorzugt? Und welche Rolle spielt die Software im Fahrzeug? Datengrundlage sind neben dem hauseigenen Fuhrparkleiterpanel FleetBase (6.241 Fuhrparks) auch Befragungen von 500 Privatpersonen und 306 Fuhrparkverantwortlichen.

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Fahrtwind of Change!

Wie die Mobilität der Zukunft aussieht, steht für viele Unternehmen noch in den Sternen. Bereits jetzt ist aber klar, dass ein „weiter so“ nicht möglich ist, Veränderungen müssen her. Ein wichtiger Schritt, um die Unternehmensmobilität langfristig zu verändern und nachhaltiger auszurichten, kann die Mobility Policy sein. Was sich hinter dem Begriff verbirgt, macht Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbands Betriebliche Mobilität e.V., im Interview deutlich.

Was verbirgt sich hinter dem Begriff Mobility Policy?

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



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

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

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

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

Haben Unternehmen nun verstärkt den ganzheitlichen Blick auf das Mobilitätsmanagement?

Ich denke schon. Das geht so ein bisschen einher mit der allgemeinen Diskussion von Nachhaltigkeit und der Sinnhaftigkeit von Automobi-

save the date

* Terminänderung noch möglich

Alle, die in diesem Jahr nicht an der „Nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität“ teilnehmen konnten, dürfen sich auf das nächste Jahr freuen – und selbstverständlich auch alle, die bereits in diesem Jahr dabei waren.

Am 19. und 20. November* wird die dritte #NaKoBeMo stattfinden.



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

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

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

Der Verband hat letztes Jahr die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität ins Leben gerufen. Die zweite Auflage fand im November 2023 statt. Warum ist diese Veranstaltung wichtig für Unternehmen?

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

Außerdem ist der ganzheitliche Blick auf die betriebliche Mobilität jetzt und in Zukunft essenziell. Wir haben im Verband beispielsweise das Netzwerk Future Mobility ins Leben gerufen und gefragt: ‚Wer möchte sich denn intensiver und noch intensiver mit Future Mobility beschäftigen?‘. Und da haben sich sofort 100 unserer Mitglieder gemeldet und haben gesagt: ‚Ja, das ist ein Thema für uns, da möchten wir dabei sein, da möchten wir mitentwickeln.‘ Die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität ist gut, um sich mit den aktuellen Themen vertraut zu machen, sich mit wichtigen Akteuren in diesem Thema zu vernetzen. Und wir verfolgen keinen rein wissenschaftlichen Ansatz bei der Konferenz. Wir holen andere Spieler mit an Bord. Die, die sich auch mit dem Thema betriebliche Mobilität oder der Bereitstellung von Instrumenten für betriebliche Mobilität auseinandersetzen. Deswegen dürfen die Teilnehmenden sich auch im nächsten Jahr auf ein unglaublich breites Themenangebot und unterschiedliche Sichtweisen freuen.

Wohin geht die Zukunft der betrieblichen Mobilität?

Also was sich definitiv ändern muss ist die Handhabbarkeit des ÖPNV für Unternehmen. Das zweite Thema, bei dem wir immer anecken, ist die Versteuerung. Wir diskutieren ja das sogenannte Dienstwagenprivileg – auch so ein Reizthema. Meines Erachtens gibt es das so gar nicht. Das wird immer wieder herausgezogen, nach dem Motto ‚man muss die vorteilhafte Versteuerung der Privatnutzung einfach nur wegnehmen, dann wird alles gut‘. Manche sind so naiv zu glauben, dass dieses Geld dann automatisch in den ÖPNV fließt. Ich erreiche damit gar nichts.

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



Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität

Stimmen und Eindrücke

Die „Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität“ hat Ende November 2023 in München stattgefunden. Wir geben Ihnen ein paar Einblicke und präsentieren Ausschnitte aus Experteninterviews, die die Relevanz der betrieblichen Mobilität für die Mobilitätswende betonen. Sie zeigen auf, welche Möglichkeiten Unternehmen in Bezug auf das Mobilitätsmanagement haben und machen deutlich, welche Mobilitätsmittel Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt werden können.

Mobilität der Zukunft ist vielfältig, vernetzt und multimodal



„Durch den konsequenten Umstieg auf klimaneutrale Antriebe leisten Unternehmen einen signifikanten Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zum Schutz unseres Klimas. Deswegen unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr Unternehmen im Rahmen der Initiative ‚mobil gewinnt‘ mit einem breit angelegten Förderprogramm für Betriebliches Mobilitätsmanagement: für Arbeitswege der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, den Fuhrpark, Lieferantenverkehr oder innenbetrieblichen Verkehr. Mit der Förderrichtlinie Elektromobilität werden gewerbliche Flotten und der dazugehörige Ladeinfrastrukturaufbau gefördert.“

Daniela Kluckert, MdB
Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Digitales und Verkehr



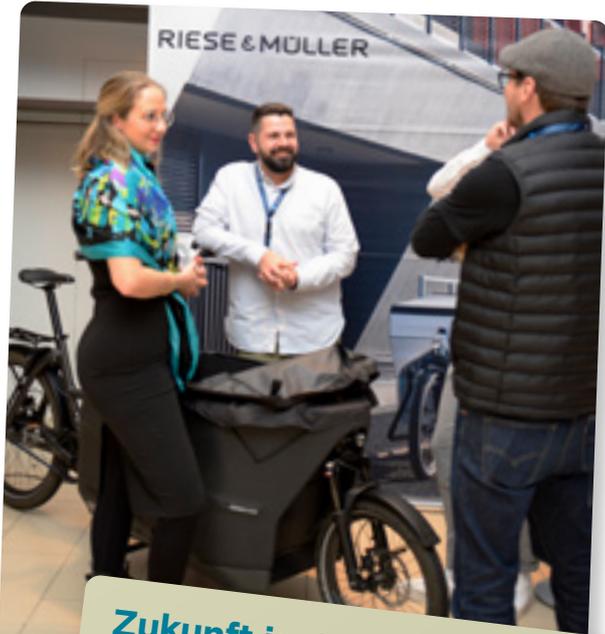
Mobil ohne Auto – entspannt Reise-/Pendelzeit produktiver nutzen



„Unterwegs zu sein ohne das eigene Auto bedeutet vor allem auch eine andere Organisation von Terminen und es ist mehr Vorplanung notwendig. Man muss sich im Vorfeld über die Abfahrtszeiten der Bahn oder des Busses informieren und immer einen Puffer einplanen, sofern es zu Ausfällen kommen sollte. Außerdem brauche ich andere Gadgets beziehungsweise digitale Helfer. Meine ständigen Begleiter sind mein Rucksack, meine Fahrradtasche, ein Licht, meine Powerbank, hilfreiche Apps und Accounts bei diversen Mobilitätsanbietern. Was mir aber vor allem auffällt ist, dass ich entspannter bin und meine Reise- beziehungsweise Pendelzeit produktiver nutzen kann. Zudem tut mir mehr Bewegung gut.“

Stephan Tschierschwitz
Bereichsleiter Mobilitätslösungen
bei Schwarz Mobility Solutions GmbH





Umparken im Kopf – das sollten wir alle

„Wenn ich mich an einem Werbeslogan der Automobilindustrie aus 2014 orientieren darf: ‚Umparken im Kopf‘ – das sollten wir alle. Ein Beispiel dazu: Wenn ich im Zug von Bochum nach München fahre und 15 Minuten später als ursprünglich geplant ankomme, dann sprechen alle über die Unzuverlässigkeit der Bahn. Das ist scheinbar immer eine Geschichte wert. Wenn ich jedoch mit dem Auto 15 Minuten Verspätung habe, dann interessiert es kaum jemanden. Stau ist angeblich völlig normal. Dieses Umparken im Kopf entsteht, indem Mitarbeitende es nach außen tragen.“



Dirk Kannacher
Vorstand der GLS Bank

Zukunft im Visier: Spielen Wasserstoff oder E-Fuels eine Rolle?

„Solange Batterien – im Vergleich zu Wasserstoff und anderen Kraftstoffarten sowie E-Fuels als Energiespeicher – noch eine so geringe Energiedichte und so lange Ladezeiten haben, werden andere Energiespeicher immer eine interessante Option bleiben. Aktuell sieht es dennoch so aus, dass die aussichtsreichste Antriebsart für die meisten neuen Fahrzeuge der batterieelektrische Antrieb sein wird – trotz aller Nachteile, die die Batterien mit sich bringen. Alternativlösungen wird es hauptsächlich im Bereich des Schwerlastverkehrs und des Fernverkehrs (schwere Lkw und Reisebusse, teilweise auch Lkw im Kommunalverkehr) geben.“



Prof. Dr. Axel Pöhls
Professor für Fahrzeugtechnik und Flugzeugbau
an der HAW Hamburg



Chancen durch Regulatorik!



„Wenn man das Stichwort ‚Regulatorik‘ hört, denkt man oft zuerst an deutsche Bürokratie, mehr Papierkram und mehr Arbeit. Aber das ist nicht die ganze Wahrheit, insbesondere im Kontext der Nachhaltigkeit. Dies wird zu einem zentralen Element in Unternehmen. Es ist wichtig, dabei den Fokus nicht zu verlieren, was für viele, insbesondere kleinere und mittelständische Unternehmen, herausfordernd sein kann. Für sie steht die Produktion von Waren und die Weiterentwicklung von Produkten oft an erster Stelle, und Nachhaltigkeit hat keine hohe Priorität. Die Regulatorik ändert jedoch die Gewichtung und eröffnet gleichzeitig erhebliche Chancen.“

Markus Emmert

Vorstand Bundesverband eMobilität e.V. (BEM)



Zauberformel: Diversifizierung, Dekarbonisierung, Digitalisierung



„Ich stelle mir vor, dass in Zukunft alle Mobilitätsformen nahtlos miteinander vernetzt sind. Über intelligente Plattformen werden wir unsere Strecken auf einfache Weise planen und verschiedene Transportmittel miteinander kombinieren können. Der Individualverkehr wird an Bedeutung verlieren, Staus in der Rush Hour werden wir nicht mehr kennen. Vielmehr nutzen wir geteilte Mobilitätsformen, die jeder individuell auf seine Bedürfnisse abstimmen kann. Die Fahrrad- und ÖPNV-Netze sind gut ausgebaut, das autonome Fahren ist nicht mehr aus dem Alltag wegzudenken. Wir werden viel weniger Zeit im Straßenverkehr verbringen und die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen wird zunehmen.“

Dr. Olga Nevska

Geschäftsführerin Telekom MobilitySolutions



Mobilitätsdatenbanken: Unterstützung bei nachhaltiger Bewegung



„Der Beitrag von Mobilitätsdatenbanken zum Klimaschutz kann sehr groß sein. Denn ich kann erstens über eine App meine Mitarbeitenden unterstützen, sich tatsächlich nachhaltiger zu bewegen. Und zweitens kann ich – anonymisiert – die Gesamtmenge an CO₂ berechnen, welche die Nutzenden dieser App verursacht haben. Mobilitätsdatenplattformen bieten also signifikante Möglichkeiten, um im Thema betriebliches Mobilitätsmanagement aktiv zu werden und auch deutlich zu machen: ‚Bei uns ist das wichtig, wir bemühen uns ernsthaft und können sogar Erfolge nachweisen‘.“

Prof. Dr. Andreas Helferich

Professor für International and Digital Management an der privaten Hochschule ISM International School of Management und Sektionsleiter Südwest von ITS Germany



Die Konferenz bot Impulse zu Dauerbrennern wie Elektromobilität, Mobilitätsmanagement und CO₂-Reporting, widmete sich aber genauso den Trendthemen wie Mobilitätsdatenbanken und Mobilitätsbudgets.

Verschiedene Blickwinkel wurden in KeyNotes, Vorträgen, Diskussionen, Workshops und Best-Practise-Präsentationen transparent gemacht.



Mobility Hubs: Gamechanger der betrieblichen Mobilität

„Wir definieren ‚Social Mobility Hubs‘ als einen dritten Ort bei einem Arbeitgeber beziehungsweise in einem Quartier, an dem Mobilitätsmittel (Auto-, Rad-, Mikro-Mobilität im Sharing für betriebliche Pendler- oder auch Einkaufsverkehre sowie Kundenverkehre), mobile Leistungen (zum Beispiel Logistik, Telemedizin, Gastro/Handel) mit sozialen Leistungen (Packstation, Werkstatt, Concierge) bis hin zum Beispiel zur Lade-, Umkleide-, Spind- und Dusch-Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden.“



Prof. Dr. Stephan A. Jansen

Professur für Urbane Innovation an der Universität der Künste Berlin & Geschäftsführender Gesellschafter bei MOND Mobility New Designs



Mehr Freiheiten können kreativere Lösungen hervorbringen

„Bis 2030 wird die Elektromobilität bei Neufahrzeugen der Standard, Verbrenner werden zur Nische für Petrolheads und Edge-Cases. Aber: Kurzfristig ist der Wegfall der Förderung ein Rückschlag für die Elektromobilität. Gerade in einer Zeit, wo der Kostendruck im Fuhrparkmanagement zunimmt, wären weitere Anreize wichtig gewesen. Und der Staat muss deregulieren und die Unternehmen mehr machen lassen. Strafzettel, wenn man mehr als zwei Stunden am AC-Lader steht, um das Auto auch voll zu laden, Vorschriften, die den Ausbau privater oder öffentlicher Ladeinfrastruktur verhindern, oder das Verbot von bidirektionalem Laden sind nur einige Beispiele für die Hindernisse auf dem Weg zur E-Mobilität. Mehr Freiheiten können kreativere Lösungen hervorbringen.“



Marc Odinius

Geschäftsführer Dataforce GmbH



Daniela Kluckert, MdB, stellte sich kritischen Fragen.

Auch das Networking kam nicht zu kurz.



Sie möchten sich die Interviews in voller Länge nicht entgehen lassen? Leicht zu finden hier:

→ [Pressemeldungen](#)

(nationale-konferenz-mobilitaet.de)

NACHBERICHT

#NaKoBeMo mit vielversprechenden Impulsen

Zukunft gestalten mit betrieblicher Mobilität

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM) blickt zufrieden auf die zweite Ausgabe der „Nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität“ 2023 in München zurück.

„Wir konnten Persönlichkeiten aus der Wissenschaft, der Unternehmenspraxis, aus Verbänden und Politik sowie Rechts- und Steuerexperten zusammenbringen“, sagt BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer. Ergebnisse waren Impulse zum Weiterdenken, Wissenslücken wurden geschlossen und durch die vielen Best-Practice-Beispiele haben die Teilnehmenden ein gutes Gefühl dafür bekommen, wie die verschiedenen Konzepte funktionieren. „Ich habe jetzt richtig Lust, sofort in die Firma zurückzufahren und anzufangen“, so eine Teilnehmerin.

Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Daniela Kluckert, MdB, unterstrich in ihrer Eröffnungs-Keynote der „Nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität“ 2023 in München, dass Unternehmen eine bedeutende

Rolle bei der Mobilitätswende spielen. Nicht nur, weil die meisten Neuzulassungen in Deutschland gewerblich sind, sondern weil innovative Mobilitätskonzepte über Fahrzeuge hinaus gehen und auch die Mitarbeitenden- und Pendlermobilität positiv beeinflussen werden. „Eine Größenordnung, die einen enormen Beitrag Richtung Klimaneutralität schaffen wird“, unterstreicht Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbands Betriebliche Mobilität e.V.

KLUCKERT: ES GIBT VIEL ZU TUN

„Durch den konsequenten Umstieg auf klimaneutrale Antriebe leisten Unternehmen einen signifikanten Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zum Schutz unseres Klimas“, so Kluckert, die sich

klar zur Elektromobilität bekennt. Sie sieht aber auch Handlungsbedarf und möchte Unternehmen durch steuerliche Vereinfachungen und neue Prioritäten bei Förderprogrammen unterstützen. An bestehenden Anreizen beispielsweise für Dienstwagen solle nicht gerüttelt werden, die Unternehmen spielten eine zu wichtige Rolle, wenn es darum ginge, Ressourcen schonend und effizient einzusetzen. Handlungsbedarf ergab sich auch aus dem **BBM Mobility Survey 2023**. In der aktuellen Studie des BBM in Zusammenarbeit mit GLS Mobility machten das folgende Ergebnisse deutlich:

- ▶ Pkw sind sowohl beim Pendeln als auch bei Dienstreisen dominierendes Verkehrsmittel.
- ▶ Das ÖPNV-Angebot wird von einem Drittel als unzureichend bewertet.
- ▶ Das Homeoffice-Potenzial ist noch nicht ausgeschöpft.
- ▶ Fast jede/r Zweite empfindet das Mobilitätsangebot des jeweiligen Unternehmens als limitiert und nicht attraktiv.
- ▶ Die Maßnahmen der Bundesregierung zur Erreichung der Klimaziele werden als unzureichend beurteilt.

Sich von gewohnten Verhaltensweisen zu verabschieden, ist allerdings alles andere als einfach. Wie man erfolgreich umdenken und umsteigen kann, präsentierte Mobilitätsmanagement-Professor Dr. Christian Grotemeier mit Erkenntnissen von Psychologie-Nobelpreisträger Daniel Kahneman.

DER „YETI“ MOBILITÄTSBUDGET IM FOKUS

Die Konferenz bot Impulse zu Dauerbrennern wie Elektromobilität, Mobilitätsmanagement und CO₂-Reporting, widmete sich aber auch noch eher neueren Themen wie Mobilitätsdatenbanken und Mobilitätsbudgets, die es zwar schon länger gibt, aber gerade erst so richtig im Kommen sind. Auf der Agenda vieler Unternehmen stehen außerdem Mitarbeitermobilität sowie Regulatorik, die Unternehmen in Zukunft noch maßgeblich beeinflussen wird.

An einem Thema arbeiten derzeit viele Unternehmen in Deutschland: dem Mobilitätsbudget. „Das ist ein wenig wie der Yeti der Mobilität.“



Wer viele Bälle in der Luft halten will und muss, der muss neue Techniken lernen. Teilnehmende beim Jonglier-Crashkurs.

„Wenn wir wirklich etwas ändern wollen, wenn wir die Menschen motivieren und auf Geschwindigkeit in den Veränderungsprozessen setzen wollen, dann sollten Förderprogramme nicht nur auf Technik abzielen, sondern auf die ‚Köpfe‘ der Menschen, auf Qualifikation und Überzeugung“, formuliert Schäfer eine zentrale Forderung des Mobilitätsverbandes an die politischen Entscheider. Für den BBM ist klar, dass eine gezielte Förderung von Qualifizierungsmaßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement für Praktiker essenziell ist. Im Vergleich zu anderen Fördermaßnahmen wäre hierdurch eine schnelle und direkte Einflussnahme und Beschleunigung der Änderungen hin zu einem nachhaltigen Mobilitätsmanagement erreichbar. Dass es zunächst eine Verhaltensänderung geben muss, bevor eine Veränderung der Unternehmensmobilität eintreten kann, hoben einige Referent:innen hervor: „Umparken im Kopf – das sollten wir alle.“

Alle reden darüber, aber es gibt noch wenige Lösungen und Wissen“, stellt Prinzing fest. Doch die Konferenz konnte dazu einiges präsentieren. „Auch hier gibt es eine wichtige Baustelle für die Politik“, so Schäfer: In der Praxis ist die Einführung und Handhabung von Mobilitätsbudgets auch deshalb erschwert, weil die steuerlich abweichenden Regelungen erhebliche Mehraufwände bei der Administration für Unternehmen mit sich bringen. „Wir danken allen Referentinnen und Referenten für die spannenden Einblicke und die innovativen Lösungen. Ein besonderer Dank geht auch an unsere Kooperations- und Verbandspartner sowie die Sponsoren“, resümiert Schäfer.

Link zur Studie und den Ergebnissen:

[231116_Ergebnisse Mobility Survey 2023_Fin3.pdf](#)
(mobilitaetsverband.de)

Das Mobilitätsbudget aus rechtlicher Sicht

Mobilitätsbudgets sind in aller Munde. Immer mehr Unternehmen setzen sich mit dem Thema auseinander und wollen die Mobilität der Mitarbeitenden nachhaltiger gestalten. Roman Kasten, der Verbandsjurist des BBM, klärt im Interview mit Unternehmen Mobil darüber auf, was das Mobilitätsbudget ist und welche Fallstricke es aus rechtlicher Sicht zu beachten gibt.

Was ist eigentlich ein Mobilitätsbudget?

Vereinfacht ausgedrückt kann man sagen, dass ein Mobilitätsbudget eigentlich die Dienstreiserichtlinie von gestern ist, die jetzt aber eben auch zur privaten Nutzung freigegeben wird – unter Einbeziehung verschiedener Mobilitätslösungen. Sei es ein klassischer Firmenwagen, sei es ein Mietwagen, ein Fahrrad, Pedelec, der ÖPNV. Also alle Lösungen, bei denen Mitarbeitende daraus wählen können, wie sie sich von A nach B bewegen wollen und das auch zur privaten Nutzung zur Verfügung gestellt bekommen.

Die Einführung muss dann sicherlich mit Gremien abgestimmt werden. Zum Beispiel dem Betriebsrat et cetera, oder?

Das auf jeden Fall. Aber bevor man zu diesem zweiten Schritt kommt, muss man sich erstmal als Unternehmen im Klaren darüber werden, wer mit wem überhaupt eine rechtliche Beziehung eingeht. Man muss als Unternehmen sehr genau darauf achten, ob Mitarbeitende gegebenenfalls eigene Verträge abschließen, die Mitarbeitenden Verträge im Namen der Firma abschließen oder ob das Ganze über Rahmenverträge des Unternehmens läuft, die die Mitarbeitenden nur als Option nutzen können, ohne eine eigene rechtliche Beziehung einzugehen.

Dabei haben wir dann das Problem, dass, wenn wir uns dann im zweiten Schritt auf die Mitarbeitenden konzentrieren, dass wir genauso wie beim klassischen Fuhrpark etliche Regelungen zu treffen haben. Im Hinblick auf die Haftung der Mitarbeitenden, im Hinblick darauf, ob man den Betriebsrat einbeziehen muss. Denn auch das Mobilitätsbudget zur privaten Nutzung stellt letztendlich einen Entlohnungsgrundsatz dar, bei dem der Betriebsrat mitzureden hat. Das Unternehmen muss insbesondere auch ein Augenmerk auf die Arbeitssicherheit lenken, denn bei verschiedenen Mobilitätslösungen ist es nicht mehr nur die UVV DGUV 70, die alle kennen vom klassischen Firmenwagen. Auch alle anderen Mobilitätslösungen können im Zweifel ein Arbeitsmittel darstellen, bei denen ich die Mitarbeitenden entsprechend zu unterrichten habe.

Wie verbreitet sind Mobilitätsbudgets?

Es ist ein vermeintlich neuer Trend, der aber aus unserer Sicht relativ rasant zunimmt, sodass wir davon ausgehen, dass in den nächsten Jahren die meisten Unternehmen tatsächlich irgendeine Art von Mobilitätsbudget anbieten werden. Aber davon gehen wir fest aus, dass das fester Bestandteil vieler Unternehmen werden wird.

Was sind denn die größten Fehler, die Unternehmen im Moment noch machen?

Dass die Unternehmen bei all der praktischen Umsetzung, die das Ganze schon an Problemen mit sich bringt, relativ schnell formale

Punkte wie die Besteuerung vergessen. Da haben wir schwere Abgrenzungsprobleme zwischen Sachbezug und Geldleistungen. Da gibt es Abgrenzungsprobleme, die gerne mal übersehen werden. Sei es der Datenschutz, weil ich auf einmal unzählige Dienstleister habe, die eben auch an die Daten der Mitarbeitenden rankommen.

Was muss geschehen, damit das ein bisschen glatter läuft? Muss der Gesetzgeber da was machen?

Das wäre mit Sicherheit eine wünschenswerte Option, insbesondere für die steuerliche Behandlung. Denn es ist momentan unglaublich schwierig, aus dem Pool aller Mobilitätslösungen heraus korrekt abzurechnen. Da wäre es wünschenswert, wenn die Finanzminister der Länder da zu einer einheitlichen Lösung kämen.

Was sind die nächsten Schritte, die sie angehen müssten, wenn sie ein Mobilitätsbudget einführen wollen?

Zunächst einmal muss das Unternehmen für sich die geschäftspolitische Entscheidung treffen, wer denn überhaupt in dem Unternehmen dafür infrage kommt. Dann muss man sich gegebenenfalls mit dem Betriebsrat zusammensetzen und sich vor allem anschauen, mit welchen Dienstleistern, welche Rahmenbedingungen bestehen, um zu schauen, dass die dort eingegangenen Verpflichtungen, auch möglichst eins zu eins an die Mitarbeitenden weitergegeben werden – in jeder einzelnen Mobilitätslösung.

Gibt es da Regelwerke, ähnlich der Car Policy, die man da findet?

Das Mobilitätsbudget muss genauso eine übergeordnete Regelung erhalten, wie es beim klassischen Firmenwagen die Car Policy war und dann muss es eben auch einen Vertrag mit den Mitarbeitenden geben. Denn Mobilitätsbudgets sind klassischerweise für das Privatleben ausgelegt und damit muss man den Zugriff auf einen Lebensbereich, den der Arbeitgeber normalerweise nicht hat, vertraglich regeln. Letztlich ist das Mobilitätsbudget im Arbeitsrecht verortet. Und im Arbeitsrecht gibt es Themen, die das Unternehmen alleine regeln kann (Direktionsrecht), es gibt Themen, die nur mit dem Betriebsrat geregelt werden können (Stichwort Mitbestimmungsrecht) und es gibt Themen, die nur direkt mit den Mitarbeitenden geregelt werden können.

Direktionsrecht

Was will ich es gewähren?

Z.B. welche Mobilitätsarten und Höhe des Budgets

Kollektivarbeitsrecht

Wem will ich es gewähren?

Berechtigtenkreis

Individualarbeitsrecht

Was muss ich direkt mit dem/der Mitarbeiter:in regeln?

- Ausland
- Nutzung Dritter
- Blockadegebühren
- ggf. Ladevereinbarung

„FUNCTIONS ON DEMAND“ IN DIENSTFAHRZEUGEN

Flexibilität und Effizienz im Fokus

Die Automobilbranche erlebt einen tiefgreifenden Wandel, der durch Technologie und den Bedarf an Flexibilität vorangetrieben wird. In diesem Zusammenhang gewinnt das Konzept „Functions on Demand“ in Dienstfahrzeugen immer mehr an Bedeutung. Es ermöglicht Unternehmen, die Ausstattung und Funktionen ihrer Flotte flexibel anzupassen und bietet zahlreiche Vorteile.

Vorteile von „Functions on Demand“:

- ▶ Kosteneinsparungen: Unternehmen müssen nur die Funktionen aktivieren, die sie tatsächlich benötigen, was Geld spart.
- ▶ Flexibilität: Die Anpassung der Fahrzeuge an wechselnde Anforderungen steigert die Effizienz.
- ▶ Fahrerezufriedenheit: Fahrer können ihre Fahrzeuge personalisieren, was die Zufriedenheit steigert.
- ▶ Nachhaltigkeit: Weniger Ressourcenverbrauch trägt zur Nachhaltigkeit bei.

Beispiele für „Functions on Demand“:

- ▶ Navigation und Telematik
- ▶ Fahrerassistenzsysteme

- ▶ Infotainment-Optionen
- ▶ Matrix-Scheinwerfer
- ▶ Erhöhung der Batteriekapazität
- ▶ Standheizung
- ▶ Sitzheizung

Die Zukunft von „Functions on Demand“:

„Functions on Demand“ wird die Effizienz von Flottenfahrzeugen steigern und die Bedürfnisse der Fahrer besser erfüllen. Mit zunehmender Digitalisierung und Vernetzung werden Funktionen schneller und einfacher aktualisiert, unterstützt durch künstliche Intelligenz. Dieser Trend passt zur Mobilität der Zukunft, die auf Flexibilität und Nachhaltigkeit setzt.

Nicht außer Acht lassen sollte man in diesem Kontext noch die Themen **Dienstwagen-Versteuerung** sowie das Thema **Kfz-Versicherung**. Gerne würde ich mich über einen Austausch mit Ihnen persönlich zu diesem sehr umfangreichen, aber durchaus spannenden Thema freuen.

Mirko Ilgenstein – mirko.ilgenstein@grafhardenberg.de

METHODENVERGLEICH

Elektronische Führerscheinkontrolle im Unternehmen

Wer sich bei der Führerscheinkontrolle für eine automatisierte Variante entschieden hat, steht vor der Frage: Welche ist die passende Kontrollmethode? Die verschiedenen Varianten im Überblick.

Führerscheinkontrolle mithilfe eines Identifikationsmediums

Bei der Kontrolle über ein auf dem Führerschein angebrachtes Identifikationsmedium gilt:

Eine autorisierte Person muss dieses anbringen und es muss sich beim Ablösen zerstören. Zurzeit befinden sich folgende Identifikationsmedien auf dem Markt:

1. QR-Codes und Barcodes: Diese enthalten eine Zeichenfolge, die dem Fahrer zugeordnet ist. Beim Auslesen per App erfolgt ein Abgleich mit den in der Datenbank hinterlegten Informationen. Diese Methode ist jedoch datenschutzrechtlich nicht abgesichert. Außerdem lassen sich QR-Codes und Barcodes leicht duplizieren.
2. NFC-Chips: Auf dem Chip ist die Siegelnummer gespeichert, die dem Fahrer zugeordnet ist. Das Lapid Siegel zum Beispiel kann über eine öffentliche Prüfstation oder über die NFC-Schnittstelle

des Smartphones kontrolliert werden. NFC-Chips erfüllen höchste Sicherheitsstandards und sind datenschutzrechtlich unbedenklich.

Führerscheinkontrolle via Smartphone-App

Erfolgt die Kontrolle direkt über das Smartphone, stehen folgende Möglichkeiten zur Auswahl:

1. Apps mit selektiver Objekterkennung: Mittels Smartphone werden Sicherheitsmerkmale „abgetastet“. Allerdings kann dabei nicht sicher festgestellt werden, ob der Führerschein im Original vorlag. Denn: Auch Zeichnungen werden mitunter als Führerschein erkannt.
2. Lapid Driver App: Bei der Kontrolle durch die App werden die Hologramme des Führerscheins durch ein integriertes KI-System auf Echtheit geprüft. Im Anschluss erfolgt eine nachgelagerte Prüfung des Führerscheins. Der Fahrer kann die Kontrolle selbstständig durchführen. Die Prüfung per Lapid Driver App ist außerdem rechts- und manipulationssicher.

Kontaktieren Sie uns: www.lapid.de | [0271489720](tel:0271489720) | infos@lapid.de

Vom User- zum Mobility-Chooser

Um die Mobilität in Unternehmen nachhaltig zu verändern, ist die Mitarbeitendenmobilität eine zentrale Stellschraube. Denn die Mitarbeitenden machen einen wesentlichen Anteil an der betrieblichen Mobilität aus. Ist ein Schlüssel zur Optimierung der Mobilität das Ende von User-Chooser-Konzepten bei Car Policies?

Der Begriff „User-Chooser“ heißt eigentlich nichts anderes als „Auswahl durch Nutzer“, wird aber im Grunde nur im Zusammenhang mit Dienstwagen gebraucht. Man assoziiert Dienstwagennutzende, die sich nach eigenem Belieben das Dienstfahrzeug zusammenstellen dürfen und aus allerlei exklusiven Extras auswählen können. Böse Zungen sprechen auch von „fahrbaren Weihnachtsbäumen“, die im Wettbewerb um „wer hat den schöneren Baum“ mithalten können müssen. In den meisten Fällen zahlt die Firma dann eine in der Car Policy festgelegte Ausstattung und zusätzliche Extras können auf eigene Kosten hinzugebucht werden.

Neue Entwicklungen wie Functions on demand könnten dem User-Chooser noch Möglichkeiten bringen. Die Automobilhersteller bieten – schon heute oder in Zukunft – zahlreiche Möglichkeiten, die Bedürfnisse des User-Choosers zu stillen. Dabei geht es nicht mehr darum, die Fahrzeuge ab Werk mit den tollsten Features auszustatten, die Nutzenden haben vielmehr die Möglichkeit, diese Extras nach eigenem Belieben hinzu zu buchen. So ist es dann möglich, das Navigationssystem nur für einen Monat – beispielsweise während eines längeren Auslandsaufenthalts – zu buchen. Aber auch besondere Scheinwerfer, die Sitzheizung oder andere Sonderausstattungen sind nicht mehr ab Werk verfügbar. Das individualisiert Fahrzeuge und erhöht die Möglichkeiten des User-Choosers.

USER-CHOOSER NOCH NOTWENDIG?

Schon längst ist der klassische User-Chooser aber nicht mehr zeitgemäß. Lange galt die Möglichkeit, Fahrzeugkonfigurationen durch

individuelle Komponenten erweiterbar zu machen, als Aspekt der Motivation. Für viele ist ein Firmenwagen allerdings so selbstverständlich, dass kein zusätzlicher Motivationseffekt erwartbar ist. Und wenn, dann ist dies nur von kurzer Dauer, da es völlig normal ist, umfangreich ausgestattete Firmenwagen zu erhalten. Außerdem haben Vorgaben des Unternehmens und Standardisierung sowohl ökologische als auch ökonomische Vorteile. Das Unternehmen kann gemäß seiner hoffentlich existierenden Nachhaltigkeitsstrategie oder einem aus den Ergebnissen der ECSM (Europäische Zertifizierung für nachhaltige Unternehmensmobilität) abgeleiteten Fahrplan die angebotenen Modelle Right- und Downsizen.

DER BEGRIFF DES MOBILITY-CHOOSERS

Die traditionelle Vorstellung vom „User-Chooser“ im Unternehmenskontext dreht sich derzeit also ausschließlich um Firmenwagen und Fahrzeugflotten. Da sich Unternehmen nicht nur um Fuhrparks kümmern und es ein ganzheitliches Mobilitätsmanagement geben sollte, sollte der Begriff des User-Choosers ausgeweitet werden. Die Nutzenden sollen weiterhin Wahlmöglichkeiten haben. Diese sollen sich aber nicht auf die Ausstattungsmerkmale des Dienstwagens beschränken, sondern vielmehr ein System zur individuellen Auswahl von Mobilitätsoptionen bieten. Aus dem „Dienstwagen-User-Chooser“ wird der „Mobility-Chooser“, unter Umständen ausgestattet mit einem Mobilitätsbudget. Wenn wir uns alle darauf einigen könnten, dann wäre das ein revolutionärer Ansatz, der dazu beitragen kann, die Pendler- und Mitarbeitendenmobilität in Unternehmen und Gemeinschaften nachhaltiger zu gestalten.



MOBILITÄTSOPTIONEN FÖRDERN NACHHALTIGKEIT

Das Mobility-Chooser-System, wie wir es definieren, sieht eine breite Angebotspalette an Mobilitätsmöglichkeiten für die Nutzenden vor. Dies umfasst nicht nur Firmenwagen, sondern auch öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder, Carsharing, Fahrgemeinschaften und mehr – wie ein Mobilitätsbudget dies auch bietet. Die Mitarbeitenden haben die Kontrolle über ihre Mobilität und können die für sie effizienteste, kostengünstigste und nachhaltigste Option auswählen.

Nachhaltigkeit ist heute ein zentrales Anliegen und für Unternehmen unumgänglich, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Aber auch regulatorische Anforderungen erfordern eine Veränderung der Mobilität. Dazu kann der Mobility-Chooser beitragen, der sich positiv auf die Nachhaltigkeitsziele auswirkt. Er bietet:

- ▶ **Umweltfreundliche Optionen:** Neben dem Firmenwagen stehen den Mitarbeitenden weitere, umweltfreundliche Optionen zur Verfügung. Durch die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad wird der CO₂-Ausstoß reduziert.
- ▶ **Kosteneffizienz und Mitarbeiterzufriedenheit:** Kosteneinsparungen und Mitarbeiterzufriedenheit gehen Hand in Hand. Der Mobility-Chooser ermöglicht es Unternehmen, ihre Mobilitätskosten zu kontrollieren, da nur die tatsächlich genutzten Dienstleistungen bezahlt werden. Gleichzeitig steigert er die Zufriedenheit der Mitarbeitenden, da diese die Wahl haben und ihre Mobilität an ihre Bedürfnisse anpassen können.
- ▶ **Reduzierung der Fahrzeugflotte:** Die Zahl der Dienstwagen kann erheblich reduziert werden, da nicht alle Mitarbeitenden

einen benötigen. Das wirkt sich positiv auf die Umwelt und den CO₂-Ausstoß des Unternehmens aus und reduziert sowohl die Ressourcen als auch die Betriebskosten.

- ▶ **Echtzeitdaten zur Verbesserung:** Mobility-Chooser-Systeme sammeln Daten zur Mobilitätsnutzung. Diese Daten können genutzt werden, um Verkehrsflüsse zu optimieren und nachhaltige Mobilitätsoptionen weiter zu fördern.

MOBILITY-CHOOSER ALS WEG IN DIE ZUKUNFT

Der neue Mobility-Chooser steht im Mittelpunkt einer echten Bewegung in der Mobilitätswende. Das ist mehr als nur ein technologischer Fortschritt. Es ist ein Paradigmenwechsel in der Art und Weise, wie wir Mobilität betrachten. Er ermöglicht es Unternehmen und Gemeinschaften, nachhaltige Mobilität zu fördern, Kosten zu senken und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden zu steigern.

Der Mobilitätsverband möchte damit den alten Dienstwagen-User-Chooser abschaffen und sieht die neue Art des Mobility-Choosers als Schlüssel zur Gestaltung einer besseren und nachhaltigeren Zukunft der Mitarbeitermobilität. Er ist die Brücke zwischen individuellen Bedürfnissen, Unternehmenszielen und Umweltschutz. Der Mobility-Chooser bietet vielfältige und einfache Möglichkeiten, die betriebliche Mobilität zu optimieren und spart dabei gleichzeitig Kosten ein. Für Unternehmen ergeben sich somit echte Vorteile. Es ist Zeit, diesen revolutionären Ansatz zu nutzen und die Pendler- und Mitarbeitendenmobilität zu transformieren.

ELEKTROMOBILITÄT HEUTE UND MORGEN

Weichenstellung für einen zukunftsfähigen Fuhrpark

In den Flotten der Unternehmen rollt der Wandel. Aber was hat sich geändert? Die Zeichen stehen klar auf Elektromobilität, wie die aktuelle Erhebung von Kfz Research belegt. Jeder siebte Firmen-Pkw ist bereits elektrisch. Die Expert:innen von The Mobility House, dem Technologieunternehmen für intelligente Lade- und Energielösungen, bestätigen dies: Die E-Mobilität ist keine Frage mehr des „Ob“, sondern des „Wie“, so Daniel Herm von The Mobility House. Zentrale Fragen zur Umsetzung treiben die Kund:innen um.

IM INTERVIEW MIT **DANIEL HERM**,
TEAM LEAD KEY ACCOUNT MANAGEMENT FLEET

Herr Herm, wenn ein Unternehmen in die Elektromobilität einsteigen möchte, welche konkreten Schritte empfehlen Sie?

Elektromobilität ist keine Einheitslösung, denn jeder Fuhrpark ist einzigartig mit unterschiedlichen Anforderungen. Es gilt also einen Partner zu finden, der ihre spezifischen Anforderungen versteht und eine maßgeschneiderte Ladelösung bietet, um den Umstieg reibungslos und effizient zu gestalten.

Worauf sollte man bei der Auswahl einer Ladelösung achten?

Entscheidend ist, eine zukunftssichere Ladeinfrastruktur zu wählen, die flexibel skalierbar und herstellernunabhängig ist. Eine kluge Investition kann spätere, höhere Kosten und Aufwand verhindern. Technologien wie etwa ChargePilot®, unser smartes Lade- und Energiemanagement, bieten standardisierte Schnittstellen und verhindern technische Einschränkungen. Dies ermöglicht die einfache Erweiterung um neue Ladepunkte verschiedener Hersteller.

Die Abrechnung von Ladestrom kann zeitaufwändig sein. Wie kann die Verwaltung entlastet werden?

Effiziente Abrechnung erfordert die Erfassung aller Ladephasen an einem zentralen Backendsystem. Mit ChargePilot® können Ladevorgänge einfach über RFID-Chips zugeordnet werden und man erhält automatisch eine konsolidierte Rechnung, um den Verbrauch pro Nutzer kWh-genau abzurechnen.

Gibt es Beispiele, bei denen Unternehmen dank Ihrer Ladelösung ihre Wirtschaftlichkeit wie auch Umweltauswirkungen optimieren konnten?

Ja, da gibt es einige Erfolgsbeispiele, wie etwa die 165-Wagen starke

Flotte von M-net, die bis 2025 rein elektrisch sein soll. Der Wunsch: Eine Komplettlösung für alle vier Standorte, welche die unterschiedlichen Bedingungen und Gegebenheiten berücksichtigt. Außerdem sollte eine einheitliche Abrechnungslösung für die Mitarbeitenden am Firmenstandort und zu Hause umgesetzt werden. An den Standorten München, Nürnberg, Augsburg und Kempten haben wir gemeinsam insgesamt 121 Ladepunkte installiert. Zum Einsatz kommt auch hier unser intelligentes Lade- und Energiemanagement ChargePilot®: Das System übernimmt das Lastmanagement, Monitoring der Ladepunkte und die Abrechnung der Ladevorgänge. Es konnten hohe Netzausbaukosten und teure Leistungsspitzen vermieden werden. Die Ladeinfrastruktur kann jederzeit erweitert werden, zum Beispiel um separate Ladepunkte für Gäste.



Sehen Sie noch weitere Geschäftsfelder und Potenziale in der Elektromobilität?

Wir erwarten ein starkes Wachstum im E-Mobilitätsmarkt aufgrund des zunehmenden Fahrzeugangebots. Elektromobilität geht jedoch über den bloßen Ersatz von Verbrennungsmotoren hinaus. Sie bietet die Chance, den Energie- und Mobilitätssektor in Einklang zu bringen. Besonders „Vehicle to Grid“ oder „bidirektionales Laden“ werden zukünftig eine tragende Rolle einnehmen. Hierbei können Elektrofahrzeuge in das Stromnetz integriert werden und bei Bedarf Energie ins Netz zurückspeisen. So gleichen sie als mobile Stromspeicher die Volatilität der erneuerbaren Energiequellen aus und Unternehmen können zusätzliche Einnahmen generieren.

Ladeinfrastruktur für deinen Firmenstandort?

Wir beraten dich gerne!

contact@mobilityhouse.com

089 – 416 143 0882

Zukunftstechnologie autonomes Fahren

Was Flottenmanager erwarten können – und welche Rolle Telematik bei der Automatisierung spielt

GASTARTIKEL VON **WOLFGANG SCHMID**,
WEBFLEET HEAD OF CENTRAL REGION, WEBFLEET/
BRIDGESTONE MOBILITY SOLUTIONS

Fuhrparkmanager stehen heute vor einer Reihe unterschiedlicher Herausforderungen: Sie sollen ihre Flotte kosteneffizient führen und zugleich gewährleisten, dass diese flexibel einsetzbar bleibt. Dabei müssen sie die Nachhaltigkeitsbilanz ihres Unternehmens unterstützen und Antworten auf den fortdauernden Fahrermangel finden. Die Entwicklung autonomer Fahrzeuge scheint diese Herausforderungen zu adressieren. Doch welche Vorteile können Unternehmen tatsächlich von dieser neuen Technologie erwarten? Und wie tragen Telematik-Lösungen dazu bei, dass autonome Flotten Wirklichkeit werden und sich betriebswirtschaftlich lohnen?

Entwicklung autonomer Fahrzeuge – Ende des Hypes?

Autonomes Fahren beherrscht die Fantasie des Menschen wie vielleicht keine Idee seit der des Fliegens vor der Erfindung des Flugzeugs. Und auch eine ähnlich abwechslungsreiche Geschichte kann die neue Technologie bereits vorweisen. Nun nimmt die Entwicklung neue Fahrt auf.

Wann wir die vollständige Automatisierung unserer Fahrzeuge, bei der der Mensch nur noch als „Passagier“ mit an Bord ist, erreichen werden, ist dabei weiterhin ungewiss. So könnten auch künftig die Realität im Straßenverkehr und gesetzliche Anforderungen verlangen, dass menschliche Fahrer in der Fahrerkabine sitzen, um in Notfällen einzugreifen. Dennoch dürfte autonomes Fahren unser Leben und Wirtschaften in naher Zukunft tiefgreifend beeinflussen.

Autonomes Fahren in kommerziellen Flotten

Bereits heute zeigen sich erste Ansätze des Ökosystems, das sich um autonome Fahrzeuge herum bilden wird. In diesem werden sich Unternehmen wie OEMs, Hard- und Softwarehersteller, Telematik-Anbieter und Versicherungen, aber auch Städte, Gesetzgeber und Brancheninstitutionen auf die Realität des autonomen Fahrens einstellen und diese mitgestalten.

Bereits in den nächsten drei bis fünf Jahren werden voraussichtlich mehr autonome Fahrzeuge im städtischen Umfeld zum Einsatz kommen, sowohl als Privatfahrzeuge als auch als Robotaxi- und Robotransit-Dienste. Ein Haupteinsatzgebiet wird sich darüber hinaus im

Transport- und Logistikbereich herausbilden. Hierfür sprechen mehrere Gründe.

Einerseits sind wesentliche Teile kommerzieller Flotten außerhalb des allgemeinen Straßenverkehrs im Einsatz, wie etwa auf Werksgeländen. Auf diesen dürfte die Bandbreite an unerwarteten Situationen, die das Eingreifen eines Fahrers benötigen, deutlich geringer ausfallen. Andererseits sind Flottenbetreiber die mit Abstand größten Profiteure der neuen Technologie.

Hierzu gehören zum einen das Lösen drängender Herausforderungen wie das des fortdauernden Fahrermangels. Andererseits dürften Unternehmen mithilfe autonomer Fahrzeuge ihre Produktivität deutlich erhöhen können. Dank ihrer effizienten Fahrweise und ihres minimierten Kraftstoffverbrauchs versprechen autonome Flotten ihren Betreibern nicht nur sinkende Betriebskosten, sondern auch einen verbesserten ökologischen Fußabdruck für ihr Unternehmen.



Unternehmen, die sich für die Vorteile autonomen Fahrens interessieren, sollten sich deshalb von dem bislang ausbleibenden breiten Siegeszug von „Level 5“ nicht entmutigen lassen. Auch eine teilautomatisierte Flotte kann sich betriebswirtschaftlich lohnen.

Telematik als Vehikel zur autonomen Flotte

Autonome Fahrzeuge in einen Fuhrpark einzuführen, bleibt jedoch weiterhin eine Herausforderung. Unternehmen werden konkret abschätzen müssen, welche Mehrwerte sie von einer Umstellung kurz- bis langfristig erwarten können. Moderne Telematik-Software kann dabei helfen, den eigenen Fuhrpark effizient und zielorientiert auf autonome Fahrzeuge umzustellen.

Zunächst ermöglicht sie Fahrzeugen sowohl miteinander als auch mit der sie umgebenden Infrastruktur besser zu kommunizieren. Dies kann dazu beitragen, Arbeitsabläufe im Betrieb sicherer und effizienter zu machen. Darüber hinaus kann Telematik durch genaue Aufzeichnungen und Berichte über die Fahrzeugleistung und -nutzung dabei helfen, Compliance-Anforderungen zu erfüllen. Und schließlich ermöglicht sie Unternehmen, den Status sowie die Leistung einzelner Fahrzeuge kontinuierlich zu überwachen. So erlaubt sie, Wartungen vorab zu planen und teure Ausfallzeiten zu minimieren. Reports zu Leistung und Effizienz ermöglichen zudem, die Leistung einer Flotte insgesamt zu optimieren.

Im Sammelwahn

Autos und der Datenschutz

VON SASCHA BRAUN

Moderne Autos sind vollgepackt mit Kameras, Mikrofonen und Sensoren, welche die Fahrzeugumgebung, als auch den Innenraum erfassen und überwachen. Assistenzsysteme wie Tempomat, Spurhalteassistent, Bremsassistenten, Klimaautomatik wären ohne diese Sensoren nicht möglich. Das Problem: All diese Sensoren sammeln permanent und unentwegt Daten. Und zwar nicht nur zu Kraftstoffverbrauch oder zum Zustand der Batterie, sondern auch zu Fahrer:in und Insassen. Im Grunde machen die Fahrzeuge das gleiche wie ein modernes Smartphone, nur in erheblich größerem Umfang.

Die Hersteller sammeln mit ihren Fahrzeugen Informationen ihrer Kundinnen und Kunden und geben diese weiter. Auch wenn sich die Hersteller nicht in die Karten blicken lassen, an wen genau, kann davon ausgegangen werden, dass es sich um Versicherungen, Datenhändler und Werbefirmen handelt.

Doch damit steigt die Gefahr von Datenmissbrauch, denn je vielfältiger der Zugriff auf diese Informationen ist, desto größer auch die potenzielle Gefahr. Denn gesammelt werden unter Umständen auch persönliche und sensible Daten, wie beispielsweise Kreditkartennummern.

Laut dem Webportal „magazin-forum.de“, dass sich auf eine Studie der Mozilla Stiftung bezieht, sind **alle Fahrzeugmarken in Bezug auf diese Praxis** als kritisch zu sehen, also auch die deutschen Hersteller.

SPION AUF VIER RÄDERN

Der chinesische Telekommunikationsriese Huawei stand und steht immer wieder in der Kritik, mit seinen Smartphones, Routern und weiteren Kommunikationsgeräten Spionage im Sinne der Volksrepublik China zu betreiben. Weltweit untersagten daher einige Unternehmen sowie Behörden die Verwendung von Huawei-Geräten. Ein Bewusstsein, welche potenziellen Gefahren durch Elektronik aus China bestehen, ist also vorhanden.

Und diese Bedrohung geht nicht nur von Huawei aus, da jedes chinesische Unternehmen dazu verpflichtet ist, mit der eigenen Regierung zusammenzuarbeiten. Umso spannender ist, dass im Bereich der E-Autos ein vergleichbares Bewusstsein wie bei der Kommunikationselektronik offenbar nicht existiert. Doch gerade durch die Vielzahl an Sensoren und Überwachungsgeräten eignet sich prinzipiell jedes Fahrzeug zur Spionage, wie kaum ein anderes technisches Gerät.

Aber auch amerikanische Hersteller, allen voran Marktführer Tesla, stehen im Verdacht der potenziellen Industriespionage. Der einzige Lichtblick bei den Amis: deren Wirtschaft fußt zumindest auf einem ähnlichen politischen System und der Gewaltenteilung, wie es auch in den meisten europäischen Staaten üblich ist. Dies ist bei den Chinesen nicht der Fall. Doch auch die vermeintliche Rechtssicherheit durch entsprechende Regelungen – eigentlich gilt in Europa ja die DSGVO – ist nicht zwingend gegeben.

DATEN WECKEN BEGEHRlichkeiten

Was aus Sicht des Datenschutzes bereits bedenklich ist, kann auch an anderer Stelle zu Problemen führen. So sind die für die Fahrzeugwartung und -reparatur erforderlichen Diagnosefunktionen häufig für unabhängige Dienstleister eingeschränkt. Dies kann für freie Werkstätten schnell zum Hindernis werden, da das Auslesen der erforderlichen Daten nur gegen Zusatzkosten ermöglicht wird und mit einem hohen Verwaltungsaufwand einhergeht, wie der „ADAC“ berichtet. Wettbewerbshüter sehen in dieser Praxis bereits einen Nachteil für die kleinen, unabhängigen Werkstattbetreiber. Aber auch kleine Unternehmen, die einen Fuhrpark bestehend aus nur wenigen Fahrzeugen haben und aus Kostengründen bisher immer freie Werkstätten gewählt haben, werden hier zukünftig wohl mit höheren Kosten kalkulieren müssen.

Im Zusammenhang mit Daten stellt sich daher die Frage, wer eigentlich Eigentümer der Daten ist. Die Hersteller sind sich sicher, dass ihnen die Daten gehören. Dem widersprechen dagegen die Kfz-Versicherer, welche gerne ebenfalls Zugriff auf die Daten hätten. Bei den Versicherern argumentiert man gerne im Sinne der Verbraucher, also



der Fahrzeugnutzenden, und ist der Auffassung, dass Daten demjenigen gehören, der sie auch produziert. Die Versicherungsbranche hofft, die gesammelten Daten von den Nutzenden zu erhalten, und würde dies mit günstigeren Prämien belohnen.

Auch der Handel könnte ein echtes Interesse an den Daten gerade von E-Fahrzeugen haben. Durch den Zugriff auf die Datensammlung kann der Wert eines Gebrauchtwagens viel leichter, und vor allem präziser ermittelt werden. So ist beispielsweise viel genauer darstellbar, in welchem Zustand sich die Batterie befindet und wie diese vom Vorbesitzer behandelt wurde. Der Zustand der Batterie hat erheblichen Einfluss auf den Preis eines gebrauchten E-Autos.

Fahrzeugnutzer:innen hingegen wünschen sich gezielte Informationen darüber, welche Daten gesammelt werden und möchten zudem, dass eine Möglichkeit zur Löschung von Daten angeboten wird.

BRINGT DER EU DATA ACT DIE LÖSUNG?

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität schließt sich im Wesentlichen der Auffassung an, die auch der ADAC formuliert hat und sieht politischen Handlungsbedarf verbunden mit der Forderung nach Verbesserungen bei:

- ▶ **Datentransparenz:** Wir fordern Transparenz darüber, welche Daten generiert, gespeichert und übermittelt werden.
- ▶ **Datenhoheit:** Die Fahrer:innen müssen entscheiden dürfen, ob ihre Daten verarbeitet und weitergegeben werden dürfen.
- ▶ **Datensicherheit:** Wir fordern, dass die Sicherheit der Daten über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs gewährleistet wird.
- ▶ **Wahlfreiheit:** Es muss sichergestellt sein, dass die Fahrzeugnutzer:innen entscheiden können, wer Zugriff auf die Daten erhält.

Der EU Data Act könnte hier Abhilfe schaffen. Mit diesem Gesetzesentwurf soll der Austausch und die Nutzung von Unternehmensdaten verbessert werden. Vorgesehen ist auch, Nutzer:innen Zugang zu den

lich auf die Hersteller, Dateninhaber und Nutzenden von vernetzten Geräten – zu denen auch moderne Fahrzeuge gehören – auswirken.

Was sich aus Sicht der Fahrzeugnutzer:innen erst einmal erfreulich anhört, wird von anderen Akteuren eher kritisch gesehen. Verständlich, dass der Verband der Automobilindustrie VDA darauf verweist, dass die Wettbewerbsfähigkeit wesentlich ist und die Behörden auffordert, eine Regulierung eher zurückhaltend zu betreiben.

Dass der EU Data Act die erhoffte Liberalisierung im Sinne von Unternehmen bringt, die eine betriebliche Mobilität mit Fahrzeugen sicherstellen müssen, muss sich jedoch zeigen. Es bleibt abzuwarten, ob das Gesetz eine Verbesserung bringt, oder Hersteller und Dienstleister durch findige Regelwerke und Einwilligungen zur Verarbeitung und Weitergabe von Daten dieses Gesetz – ebenso wie die DSGVO – erfolgreich umschiffen werden. Ob es dazu kommt, muss die Zukunft zeigen, denn der EU Data Act tritt erst im Jahr 2025 in Kraft.

FAZIT FÜR DIE PRAXIS

Fahrzeuge sind Datenkraken und welche Daten gesammelt werden, ist den Nutzer:innen häufig nicht bekannt. Das Bewusstsein für daraus resultierende Gefahren wächst nur allmählich und bei vielen scheinen die Vorteile, die ein Fahrzeug mit sich bringt, die Nachteile durch die Datensammelwut noch immer zu überwiegen. Problematisch ist auch, dass es längst nicht mehr nur um das Sammeln und die Weitergabe von sensiblen, persönlichen Daten geht, sondern moderne Fahrzeuge auch im Verdacht stehen, Spionage im großen Stil zu betreiben. Auffallend unaufgeregt, ja geradezu gefährlich desinteressiert an dieser Bedrohung, zeigen sich die deutschen Behörden.

Fuhrparkbetreibende sind gut beraten, diese Fahrzeuge nicht in sensiblen Bereichen einzusetzen, um zu verhindern, dass Geschäftsgeheimnisse erbeutet werden. Mitarbeiter:innen, die Fahrzeuge nutzen, müssen sensibilisiert werden und wissen, dass Daten gesammelt werden könnten. Auch sollten die Halter Sorge tragen, dass beim Ver-



Daten zu gewähren, die sie beim Verwenden von Produkten und den damit verbundenen Dienstleistungen generieren. Weiterhin soll Nutzer:innen auch das Recht eingeräumt werden, diese Daten weiterzugeben.

Die Nutzung von Daten würde sich durch den EU Data Act verändern, da er Regelungen für die Nutzung zwischen den Unternehmen, zwischen Unternehmen und Verbrauchern sowie für die Nutzung zwischen Unternehmen und Behörden enthält. Dies würde sich erheb-

lich auf die Hersteller, Dateninhaber und Nutzenden von vernetzten Geräten – zu denen auch moderne Fahrzeuge gehören – auswirken. Und zwar sowohl auf den Speichern des Gefährts als auch auf den Servern der Hersteller. Bei der Entscheidung für ein bestimmtes Fahrzeug sollte also gleich geklärt werden, ob der Anbieter entsprechende Möglichkeit bietet. Der Mobilitätsverband wird dies im Sinne seiner Mitglieder fordern.

Den vollständigen Beitrag finden Sie in unserer exklusiv für Mitglieder zugänglichen Online-Enzyklopädie „Fleet & Mobility Cockpit“.



Möchten Sie Ihre Flotte elektrifizieren?

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.

The screenshot displays the webfleet dashboard interface. On the left, there is a sidebar with navigation icons. The main content area is divided into sections:

- FAHRZEUGE (4/21) ASSETS (7)**: A header for the vehicle list.
- Region - Alle**: A dropdown menu and a search button labeled "Suchen".
- Vehicle List**:
 - 003 - Express**: 09:53, 46 Druid Street, London, SE1 2EH, UK
 - 004 - Service**: 09:52, Dophinstrasse 305, 1978 DL Berlin, DE
 - 005 - Express**: 29/02, 10:16, Guillaume Frederic 26, 2020 Paris, FR
 - 006 - Transport**: 09:53, AP-7, km 398 08088 Barcelona, ES
- Vehicle Detail (005 EXPRESS)**:
 - Status: Verfügbar
 - ELEKTRISCH** (Electric)
 - Akkustand: 33 % (with a progress bar)
 - Reichweite: 120 km
 - Verbleibende Ladezeit: 1 h 45 min

The background of the dashboard features an image of an electric vehicle being charged at a station.

Kontaktieren Sie uns:
webfleet.com | 069 6630 8024

Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



VON PROF. DR. CHRISTIAN GROTEMEIER

Derzeit wird viel über das Mobilitätsbudget gesprochen. Es geht dabei um Fragen zum steuerlichen Umgang, die richtigen Apps und IT-Systeme und natürlich um die Höhe und den Einbezug attraktiver Leistungsanbieter. Die Einführung von Mobilitätsbudgets ist dabei auch ein interessantes wirtschaftspsychologisches Experiment, an dem der US-Ökonom Milton Friedman (1912–2006) vermutlich seine Freude gehabt hätte.

Milton Friedman gilt als einer der bedeutendsten Ökonomen des 20. Jahrhunderts. Er war Mitbegründer der sogenannten Chicagoer-Schule. Diese Denkschule nimmt eine besonders kritische Haltung gegenüber dem Handeln des Staates ein und fordert – verkürzt – „mehr Markt und weniger Staat“.

In seinem Ruhestand war es Milton Friedman ein Anliegen, seine Ideen auch einem breiten Publikum zugänglich zu machen. Hierfür hat er sich unter anderem in ein mehrteiliges Fernsehinterview eingebracht und ein sehr populäres Wirtschaftssachbuch geschrieben.

Um die Schwächen des Staates zu illustrieren, hat er ein einfaches Schema entwickelt, das aufzeigt, welche Möglichkeiten grundsätzlich bestehen, Geld auszugeben.

Aus Sicht von Friedman sind dabei zwei Dimensionen zu unterscheiden:

1. **Wessen Geld wird ausgegeben?** Hier können nach Friedman zwei Fälle unterschieden werden: ‚eigenes Geld‘ oder ‚fremdes Geld‘
2. **Für wen wir das Geld ausgegeben?** Hier können ebenfalls zwei Fälle unterschieden werden: ‚für sich‘ und ‚für andere‘

In der Kombination dieser zwei Dimensionen mit ihren zwei Ausprägungen lassen sich vier Fälle unterscheiden:

1. **Eigenes Geld für sich selbst ausgeben.** Aus Sicht von Friedman der sparsamste Weg und derjenige, bei dem das beste Preis-Leistungs-Verhältnis angestrebt wird.

2. **Eigenes Geld für andere ausgeben.** Hier geht es auch sparsam zu. Jedoch kann, zum Beispiel aus Zeitgründen, nicht immer das beste Preis-Leistungs-Verhältnis gefunden werden.

3. **Fremdes Geld für sich selbst ausgeben.** Hier verhalten sich Menschen weniger sparsam und tendieren dazu, hohe Ansprüche zu entwickeln. Beliebtes Beispiel ist das Reisen auf „Firmenkosten“.

4. **Fremdes Geld für andere ausgeben.** Diese Konstellation ist besonders problematisch. Hier bestehen Fehlanreize, die außerhalb der eigentlichen Kaufentscheidung liegen. Beispielsweise neigen Politiker:innen dazu, mit ihren Kaufentscheidungen die Gunst der Wähler:innen gewinnen zu wollen. Sparsamkeit und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis stehen dann nicht mehr im Fokus.

Wie verändert nun das Mobilitätsbudget das Friedman'sche Geldausgeben im betrieblichen Mobilitätsmanagement? Wird das Mobilitätsbudget als Alternative zum Dienstwagen mit (unbegrenzter) Tankkarte gewählt, dann besteht die Hoffnung, dass sich das Ausgabeverhalten zeitweise etwas von der dritten Variante des Geldausgebens hin zur ersten Variante verschiebt. Schließlich hat jede Kaufentscheidung einen Einfluss auf das Restbudget der Mitarbeitenden, das diese vielleicht für einen besonderen Anlass ansparen. Bei der unlimitierten Tankkarte beziehungsweise dem unbegrenzten Laden besteht leider kein großer Anreiz zur Sparsamkeit. Die fehlende Sparsamkeit hat dabei nicht nur Auswirkungen auf die Finanzen des Unternehmens, sondern auch auf die CO₂-Emissionen – eine Kenngröße, die immer mehr in den Fokus der Unternehmen rückt. Dies ist ein Grund, weshalb bereits die Idee eines personalisierten CO₂-Budgets diskutiert wird. Dies würde vermutlich auch Milton Friedman begeistern, denn schließlich würde sich damit auch ein effizienterer Umgang mit den CO₂-Emissionen ergeben – ganz genauso wie beim Geldausgeben.



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.

Felix Pflanz verstärkt Team des Mobilitätsverbandes

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2023 hat der Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM) den neuen Leiter seiner Service GmbH begrüßt: Felix Pflanz wird den Verband tatkräftig in leitender Funktion unterstützen. **Pflanz ist bereits seit über 20 Jahren in der Mobilitätsbranche tätig und hat sich dort in verschiedenen leitenden Positionen unter anderem um die Mitarbeitermobilität gekümmert.**

„Seine umfassenden Erfahrungen und Qualifikationen machen ihn zu einer wertvollen Ergänzung für unser Team. Wir sind sicher, dass Felix Pflanz eine Bereicherung für unsere Service GmbH und unseren Verband sein wird und wir von seiner Expertise profitieren können. Im Namen des gesamten Vorstandes heißen wir Felix Pflanz herzlich willkommen und freuen uns darauf, unseren Mobilitätsverband gemeinsam erfolgreich voranzubringen“, so Axel Schäfer, Geschäftsführer des BBM.



band gemeinsam erfolgreich voranzubringen“, so Axel Schäfer, Geschäftsführer des BBM.

„Nach einigen Positionen auf Anbieter- und Dienstleister-Seite habe ich mich dazu entschieden, das Thema Mobilität von der anderen Seite zu betrachten und mich im sowie für das größte Netzwerk für nachhaltige betriebliche Mitarbeitermobilität zu engagieren. Ich freue mich über das mir entgegengebrachte Vertrauen und auf die neue Aufgabe. Die betriebliche Mobilität ist ein wichtiges Thema – und gerade im Hinblick auf die Mobilitätswende ist hier viel in Bewegung. Der Verband ist dabei eine wichtige Anlaufstelle. Ich freue mich auf eine spannende Herausforderung“, unterstreicht Felix Pflanz.

KURSSTART IM FEBRUAR

Jetzt zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in werden!

Ein effizientes und nachhaltiges Mobilitätsmanagement im Unternehmen stellt hohe Anforderungen an das Fachwissen und die Führungsqualitäten der verantwortlichen Mitarbeitenden. Deshalb ist es wichtig, sich in diesem Bereich



ZERTIFIKATSLEHRGÄNGE

umfassend weiterzubilden. Zum Thema Mobili-

tätsmanagement gibt es inzwischen zahlreiche Seminarangebote. Das Angebot des Bundesverbandes unterscheidet sich hierbei in einem wichtigen Punkt: **Statt visionärer Überlegungen steht die praktische Umsetzbarkeit im Unternehmen im Vordergrund.**

Der Zertifikatslehrgang des BBM bietet eine umfassende Ausbildung für das betriebliche Mobilitätsmanagement und vermittelt hochwertiges Know-how.



In sechs Modulen geht es um die Grundlagen des Flottenmanagements, des Travelmanagements sowie des Changemanagements.

Außerdem vermittelt der Kurs umfassendes Wissen zum Mobilitätsbudget, zu den rechtlichen Aspekten des Mobilitätsmanagements sowie zur praktischen Umsetzung. **Der Kurs findet als Online- oder Präsenzseminar statt und jedes Modul bietet einen Online-Selbstlernkurs.** Die Inhalte daraus werden als bekannt vorausgesetzt.

Erst kürzlich durfte der BBM zehn neuen Absolvent:innen gratulieren. Wer 2024 auch Mobilitätsmanager:in werden will, kann sich jetzt schon für den nächsten Zertifikatslehrgang → [anmelden](#). Start ist im Februar.

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOSER ONLINE-SELBSTLERNKURS

Gewusst wie – Mobilitätsbudget

Mobilitätsbudgets sind derzeit in aller Munde, denn um die betriebliche Mobilität langfristig nachhaltig und wirtschaftlich auszurichten, ist dieses Angebot eine echte Alternative zum herkömmlichen Dienstwagen. Viele Mobilitätsverantwortliche setzen sich mit dem Thema auseinander, informieren sich über Möglichkeiten und stoßen dabei schnell auf Herausforderungen. **Aus diesem Grund hat der Mobilitätsverband einen Selbstlernkurs zum Mobilitätsbudget entwickelt.** Mobilitätsbudgets können nicht nur eine wirkliche Alternative zum Dienstwagen sein, sondern auch zu einer besseren CO₂-Bilanz beitragen. Außerdem nimmt die Bedeutung von Mobilitätsbudgets als Motivationsmittel und Benefit für Mitarbeitende erheblich zu.

Der Kurs soll die Einführung des Mobilitätsbudgets erleichtern und etwaige Sorgen nehmen. Es wird vermittelt, was es bei der Einführung

zu beachten gibt, welche Vorteile das Mobilitätsbudget für Unternehmen und Mitarbeitende bietet und auch, welche Herausforderungen aufkommen können. **Zudem war es dem Verband wichtig, auch auf Aspekte der Besteuerung einzugehen, weil es hierbei besonders häufig zu Unsicherheiten kommt.** Eine Checkliste und Anwendungsbeispiele unterstützen den theoretischen Inhalt und helfen, die Inhalte praktisch umzusetzen.

Der Kurs kann jederzeit und von überall aus gestartet werden. Melden Sie sich auf → www.mobilitaetsverband.de an. **Für ordentliche Mitglieder des Verbandes ist der Kurs kostenfrei, alle anderen Interessierten können den Kurs gegen eine geringe Gebühr buchen.** Wer noch kein Mitglied ist, aber von den umfassenden Vorteilen profitieren möchte, findet alle Infos auf der Homepage des Verbandes.

Netzwerk Future Mobility

Um Unternehmen beim Wandel in die Mobilität der Zukunft zu unterstützen und einen gemeinsamen Austausch anzuregen, hat der Verband das Netzwerk Future Mobility ins Leben gerufen. Der Verband hat erkannt, dass Unternehmen bei der betrieblichen Mobilität Hilfe in Form von Know-how benötigen – insbesondere, wenn es um Themen wie Mobilitätsmanagement, Mobilitätsbudget oder Mitarbeitermobilität geht. **Unter der Leitung von Prof. Dr. Christian Grotemeier als wissenschaftlichem Beirat des Verbandes, tagt das Netzwerk Future Mobility regelmäßig online.** Bei der letzten Sitzung ging es um das betriebliche Mobilitätsmanagement. Prof. Grotemeier hat darin den Einfluss von Unternehmen auf die Mobilität dargestellt und ist auf die Grundsätze der nachhaltigen Mobilität eingegangen. Im Vordergrund standen auch die Ziele eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie die möglichen Maßnahmen, die ergriffen werden können.

Am Ende waren die Teilnehmenden gefragt: Bis auf eine Person waren sich alle einig, dass eine Entwicklung vom Fuhrpark- zum Mobilitätsmanagement erforderlich ist. Die Hemmnisse für diesen

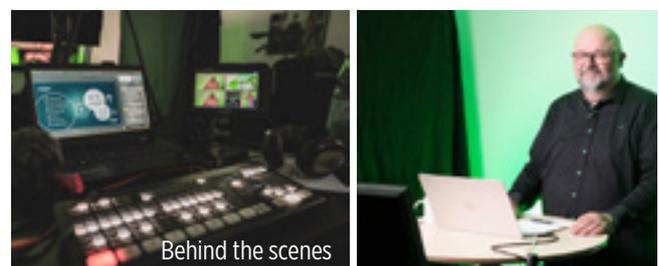


Prozess sahen die Teilnehmenden in unterschiedlichen Faktoren – zum Beispiel in fehlender Bereitschaft, in betrieblichen Vorgaben, in Vorbehalten, in Problemen mit der Besteuerung, im fehlenden Willen zum Wandel,

in zu hohen Kosten sowie in der fehlenden Infrastruktur. Wer ebenso Unterstützung beim Mobilitätswandel benötigt oder sich einfach mit Kolleginnen und Kollegen austauschen möchte, kann dem Netzwerk Future Mobility ebenfalls beitreten. Weitere Informationen finden Sie → [hier](#).

Umfassendes Know-how: Future Fleetmanagement

Am 7. und 8. November hat der Mobilitätsverband gemeinsam mit seinen Fördermitgliedern das Online-Event „Future Fleetmanagement“ ausgerichtet, in dem es um wichtige Themen des Fuhrpark- und Mobilitätsmanagements ging. **Von Neuheiten und zukunftsweisenden Themen wie digitaler Kfz-Zulassung und Künstlicher Intelligenz im Fuhrpark bis hin zu Dauerbrennern wie Elektrifizierung der Flotte, Schadenmanagement und Ladeinfrastruktur.** Die gesamte Veranstaltung ist → [hier](#) abrufbar.



P+R Anlagen im Test

Ehrenamtlich Engagierte des Auto Club Europa (ACE) haben bundesweit 652 Park-and-Ride-Plätze (P+R) getestet, um herauszufinden, wie gut es um das P+R Angebot steht und ob die Anlagen gut genug für Pendlerinnen und Pendler sind. Insgesamt wurde auf vier Bereiche besonders geachtet, dazu zählten Angebot und Ausstattung, Sicherheit, Barrierefreiheit und zusätzliche Mobilitätsangebote. Daraus ergaben sich 27 Kriterien, auf die die Anlagen geprüft wurden. Unter anderem, ob barrierefrei zugängliche Parkplätze existieren, der Platz videoüberwacht wird oder ob dort schon E-Ladesäulen installiert sind.

Die Ergebnisse sind durchwachsen. Zwar haben 68 Prozent „bestanden“, davon wurden jedoch nur sechs Prozent als „exzellent“ ausgezeichnet. Ganze 26 Prozent fielen hingegen durch. Nachholbedarf herrscht vor allem beim Thema Sicherheit, aber auch bei der Barrierefreiheit. **Immerhin positiv: 80 Prozent aller P+R Anlagen können kostenlos genutzt werden.**



Jeden Tag pendeln etwa 13,7 Millionen Menschen zur Arbeit. P+R Anlagen sind meist die idealen Orte, um auf öffentliche Verkehrsmittel, E-Bikes oder andere Mobilitätsformen wie Car-Sharing umzusteigen. Eine schlechte Anbindung führt oft zu Stress und gefährdet die Gesundheit.

„Eine gute Mitarbeitermobilität ist wichtig, um den Verkehr in den Innenstädten zu entlasten und die Fahrzeiten für Pendler:innen zu verkürzen. Viele, vor allem junge Menschen, erwarten das inzwischen auch von Arbeitgebern, das erhöht die Attraktivität von Jobs“, erklärt Dieter Grün, stellvertretender Vorsitzender des Bundesverbands Betriebliche Mobilität.

P+R Anlagen werden in Zeiten, in denen sich das Pendeln durch neue Berufe, flexiblere Arbeitszeiten und das ländlichere Wohnen verändert immer wichtiger. Daher besteht bei den P+R Anlagen noch viel Handlungsbedarf, um sie nicht nur attraktiver, sondern auch alltagstauglicher zu machen, damit sie auch gerne genutzt werden.

Mobilität im Wandel

Der Platz im Straßenverkehr wird aufgrund neuer Mobilitätsformen immer enger. Die Initiative #mehrAchtung vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) will für ein besseres Verkehrsklima sorgen und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen.

Nach wie vor ist das Auto das beliebteste Verkehrsmittel, doch auch Motorräder oder Nutzfahrzeuge wie Lkw oder Omnibusse gehören prozentual zu den am häufigsten genutzten Verkehrsmitteln. In den letzten Jahren sind immer neue Verkehrsmittel hinzugekommen, wie beispielsweise E-Scooter oder auch Sharing-Angebote für Autos,

Elektroroller oder auch Fahrräder. **All diese Mobilitätsformen müssen sich nun den begrenzten Platz im Straßenverkehr teilen und gegenseitige Rücksicht aufeinander nehmen, damit alle sicher ankommen.**

Vergleicht man die Mobilitätsformen in der Stadt mit denen auf dem Land, so stellt man fest, dass vor allem auf dem Land häufiger der Pkw benutzt wird, als es in der Stadt der Fall ist. Umgekehrt war das Zufußgehen in den Jahren 2020 und 2021 die häufigste Mobilitätsform in den deutschen Großstädten. **Erst an dritter Stelle findet sich dort der Radverkehr, welcher in den letzten Jahren jedoch kontinuierlich angestiegen ist.** Doch auch die öffentlichen Verkehrsmittel sind nach wie vor beliebt, da das Verkehrsnetz in den Städten gut ausgebaut ist und die nächste Haltestelle nie weit entfernt ist. Trotzdem schaffen es die öffentlichen Verkehrsmittel nur auf Platz vier der beliebtesten Mobilitätsform in Städten.

Neben den klassischen Verkehrsmitteln gibt es nun aber auch neuere, die ebenfalls Platz im Straßenverkehr in Anspruch nehmen und auf die Rücksicht genommen werden muss. Ein respekt- und rücksichtsvoller Umgang miteinander ist unabdingbar, damit alle sicher an ihr Ziel kommen. So steht es auch als erste Grundregel in der Straßenverkehrsordnung: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“, heißt es dort in Paragraph 1. **Ungeachtet mit welchem Verkehrsmittel man unterwegs ist, gegenseitige Rücksichtnahme ist das Wichtigste.**



Allianz pro Schiene fordert langfristige Lösung für Deutschlandticket

Die Allianz pro Schiene begrüßt das Bekenntnis von Bund und Ländern, das Deutschlandticket auch im kommenden Jahr fortzusetzen. Darauf hatten sich Bundeskanzler Olaf Scholz und die Länderchefs bei der Ministerpräsidentenkonferenz im Bundeskanzleramt verständigt. Das gemeinnützige Verkehrsbündnis appelliert nun an Bund und Länder, sich schnell auch für die kommenden Jahre über die dauerhafte Finanzierung und Ticketkosten einig zu werden.



Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, sagte dazu: **„Es ist gut, dass es mit dem Deutschlandticket weitergeht. Aber es ist schlecht, dass zentrale Fragen offenbleiben. Bund und Länder müssen sich gleich zu Jahresbeginn auf ein Gesamtpaket verständigen, das neben einer langfristigen Finanzierung auch die Einführung eines bundesweiten Sozialtickets sowie die dringend nötige Angebotsausweitung des ÖPNV enthält.“**



Insbesondere wenn Bund und Länder eine Preiserhöhung planen sollten, seien einheitliche Regelungen für ein ermäßigtes Deutschlandticket „umso dringlicher“, so Flege: „Es braucht neben einem Sozialticket auch ein bundeseinheitliches Studierendenticket – finanziert aus dem Sozialetat. Auch die Mitnahme von Kindern sollte geregelt werden. Das Deutschlandticket muss für alle erschwinglich und leicht nachvollziehbar sein – dann bringt es Schwung in die Verkehrswende.“

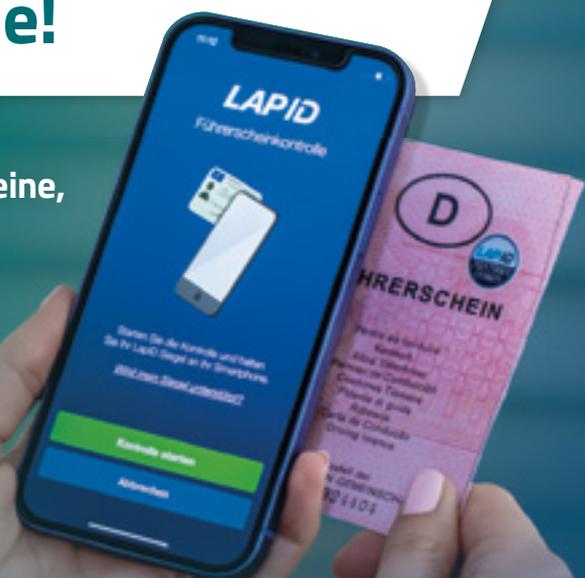
ANZEIGE

Noch mehr Flexibilität für die beste Führerscheinkontrolle!

Die Lapid Driver App - für alle Führerscheine, mit oder ohne Lapid Siegel:

- ✓ Kontrolle innerhalb weniger Sekunden
- ✓ Überall und jederzeit

LAPID
www.lapid.de



DEZEMBER 2023 BIS MÄRZ 2024

Übersicht der Termine



7. Dezember 2023, 9 bis 13 Uhr

Starter-Kit Modul 6 – Finanzierung und Leasing

mit Axel Schäfer

Unternehmen müssen sich zwangsläufig mit der Finanzierung des Fuhrparks auseinandersetzen. Das Online-Seminar, das Teil einer Reihe ist, aber auch einzeln gebucht werden kann, bietet alle Grundlagen, die für das Kfz-Leasing notwendig sind. Die Teilnehmenden lernen die Grundbegriffe und Kfz-Leasingvertragsarten kennen, werden mit den wichtigsten Leasing-AGBs vertraut gemacht und erfahren, welche Aspekte bei der Gestaltung von Leasingverträgen zu beachten sind. Ebenso werden sie über mögliche Probleme des Leasings sowie deren Lösungsansätze informiert.

11. Dezember 2023, 11 bis 12 Uhr

Ausschreibungen für Flotten – professionell gestalten, Effizienz im Fuhrpark nachhaltig steigern

mit Marcus Federhoff

12. Dezember 2023, 13 bis 14 Uhr

Rat\$Tat mit Inka Pichler

30. Januar 2024, 9 bis 13 Uhr

Starter-Kit Modul 1 – Fuhrparkmanagement – Grundüberblick und Basiswissen für die Praxis

mit Axel Schäfer

Die Aufgaben von Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlichen sind vielfältig und erfordern eine ganze Reihe von Qualifikationen. Dazu gehören sowohl umfassendes Fach- und Technikwissen als auch persönliche Kompetenzen. Um den Einstieg in dieses Berufsfeld zu erleichtern, bietet das erste Modul der Starter-Kit-Reihe einen Überblick über die wichtigsten Aufgaben von Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlichen. Die Teilnehmenden werden mit den wichtigsten Prozessen und Abläufen im Fuhrparkalltag vertraut gemacht und bekommen einen Einblick in die Haftungsrisiken. Anschließend wissen sie, welche Fehler passieren können und wie sie zu vermeiden sind.

15. Februar 2024, 9:30–17 Uhr

Fleetricity Workshop – Elektromobilität in der Praxis

mit Marc-Oliver Prinzing und Christof Kiesel (DKV Mobility)

Lassen Sie sich die Gelegenheit nicht entgehen, mit erfahrenen Praktikern und Kollegen in Erfahrungsaustausch zu treten und wertvolle Tipps für Ihre Praxis mitzunehmen!

Praktische Anwendung und Umsetzung von Elektromobilität in Unternehmen stehen im Vordergrund des Workshops. Die in dem Online-Kurs „Fleetricity“ vermittelten Inhalte werden auf Ihre praktischen Aspekte hin beleuchtet und vertieft. Die Themen werden anhand von Praxisbeispielen und Praxisszenarien behandelt. Bei praktischen Übungen, Diskussionen und beim Erfahrungsaustausch gestalten Sie den Workshops aktiv mit und bringen Ihr Wissen und ihre Erfahrungen mit ein.

23. Februar 2024, 9 bis 14:30 Uhr

Starter-Kit Modul 2 – Car Policy, Nutzungsüberlassung und Dienstwagenmanagement

mit Marc-Oliver Prinzing und Roman Kasten

ab 27. Februar 2024

Kursstart Zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in (BBM)

(Sechs Module bis November 2024)

6. März 2024

Starter-Kit Modul 3 – Dienstwagensteuer

mit Gerhard Nolle

12. März 2024, 9 bis 12 Uhr

Starter-Kit Modul 4 – Kostenrechnung und Controlling

mit Marc-Oliver Prinzing



7. Dezember 2023, 17 Uhr

München unter Leitung von Martin Kaus

25. Januar 2024, 15:30 bis 18 Uhr

Hamburg unter Leitung von Claudia Westphal und Peter Rindsfus



ZERTIFIKATS
LEHRGÄNGE

JETZT ANMELDEN



Zertifizierte:r

Mobilitätsmanager:in (BBM)

KURSSTART AM 27. FEBRUAR 2024

Investieren Sie jetzt in die Zukunft und profitieren Sie
vom Wissen unserer Fachleute
für ein besseres Mobilitätsmanagement.



Bundesverband
Betriebliche Mobilität
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement

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