

UNTERNEHMEN MOBIL

Impulse für Fuhrpark
und betriebliche Mobilität



Digitale Revolution im Mobilitätsmanagement

Wie Unternehmen profitieren

Der Wandel im Mobilitätsmanagement

Digitale Prozesse und Systeme
sind Alltag (Seite 4)

Nutzen von Mobilitäts- datenplattformen

Prof. Andreas Helferich
im Interview (Seite 24)

Nicht verpassen!

Die wichtigsten Branchentermine
bis Ende August (Seite 30)

EDITORIAL

Der digitale Change – die digitale Chance 3

TITELTHEMA

Digitalisierung: Der Wandel im Mobilitätsmanagement 4

FUHRPARK UND MOBILITÄT

Mobilitätsangebote im Flottenmarkt 8

Expertentipp:
E-Transporter im Fuhrpark – Hürden und Lösungen 10

8 **Mobilitätsangebote im Flottenmarkt: Welche Mobilitätsformen werden angeboten und wie hat sich das verändert? Eine Studie von Dataforce.**



VERBANDSMATERIAL

Prof. Dr. Christian Grote meier
wird wissenschaftlicher Beirat des BBM 11

Rückblick Fachtagung Elektromobilität 12

Rückblick Flotte und Elektromobilitätskonferenz 2023 13

Mitgliederporträt: Susanne Spatz 14

Mobilitätsverband wirbt für mehr Achtung
Qualität von Zertifizierungen am Markt 15

RECHT UND STEUERN

Fahrzeugsicherheits- und Fahrerassistenzsysteme 16

Datenschutz im Fuhrpark 18



4

Digitale Revolution im Mobilitätsmanagement: Gestern war es noch die Excel-Datei, heute stehen viele digitalisierte Prozesse und Werkzeuge für die Digitalisierung.

ORGANISATION UND MANAGEMENT

Digitales Schadenmanagement: Schäden effizienter abwickeln 22
Digitale Lösungen können dabei unterstützen, die lange Prozesskette im Schadenmanagement zu automatisieren und optimieren.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Interview: Mobilitätsdatenplattformen 24

DREHMOMENT

Eine Kolumne von Prof. Dr. Christian Grote meier 29

TERMINE

Die wichtigsten Branchentermine bis Ende April 30

IMPRESSUM 32

24

Mobilitätsdatenplattformen: Wozu gibt es Mobilitätsdatenbanken und wie können Entscheider in Unternehmen sie für die betriebliche Mobilität nutzen?





Der digitale Change – die digitale Chance

Die Digitalisierung hat Unternehmen im Mobilitätsmanagement vor Herausforderungen, aber auch vor neue Möglichkeiten gestellt. Sie kann begeistern, erstaunen, aber auch überfordern und nachdenklich machen. Fakt ist, wir können sie nicht ausblenden, ignorieren oder verbieten, wie Elon Musk neulich die Weiterentwicklung von Artificial-Intelligence-Systemen auf Eis legen wollte. **Die Digitalisierung ist wie eine Sprache, die jeder sprechen muss, um in der modernen Welt erfolgreich zu sein.**

Es kommt jetzt darauf an, sie als Chance zu nutzen, die betriebliche Mobilität effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Also Prozesse zu verbessern, zu investieren aber in der Folge Kosten einzusparen, Ressourcen besser zu nutzen und Nachhaltigkeit zum Programm zu machen. Deswegen beschäftigen wir uns mit dem Titelthema dieser Ausgabe von „Unternehmen mobil“ genau mit diesem Schwerpunkt.

Die Digitalisierung hat in den letzten Jahren eine enorme Auswirkung auf das Mobilitätsmanagement gehabt. Durch die Einführung neuer Technologien und die Verbreitung von mobilen Endgeräten hat sich die Art und Weise, wie Menschen sich fortbewegen und wie Mobilität organisiert wird, grundlegend verändert. Insbesondere die **Sharing Economy und die Integration von intelligenten Verkehrssystemen** haben dazu beigetragen, dass Mobilität heute effizienter, flexibler und nachhaltiger gestaltet werden kann.

Mit einer Gesamtsicht auf die betriebliche Mitarbeitermobilität und den richtigen Tools haben wir die große Chance, alternative Mobilitätskonzepte zielgerichtet einzusetzen. Durch die Integration von Verkehrsinfrastrukturen, Fahrzeugen und Nutzerdaten können wir Verkehrsströme besser organisieren und Engpässe vermeiden.

Allerdings sind sich die Unternehmen auch der Herausforderungen bewusst, die die Digitalisierung im Mobilitätsmanagement mit sich bringt. **Datenschutz und Datensicherheit haben höchste Priorität.** Es muss sichergestellt sein, dass Daten ethisch und verantwortungsvoll genutzt werden und die Privatsphäre der Mitarbeiter:innen und Kunden gewahrt bleiben.

Insgesamt sehen wir die Digitalisierung im Mobilitätsmanagement als Chance, dass Geschäftsprozesse optimiert werden und der ökologische Fußabdruck der Unternehmen verringert wird. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität unterstützt dabei durch Qualifizierungsangebote, aber auch durch Werkzeuge, Erfahrungsaustausch und durch starke Partner, die den Mitgliedern ihr Know-how zur Verfügung stellen. Das vereinfacht es, innovative Lösungen zu finden, unseren Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten und gleichzeitig eine reibungslose, bedarfsorientierte betriebliche Mobilität zu gewährleisten. Gehen wir es gemeinsam an!

Ihr

Marc-Oliver Prinzing

Vorstandsvorsitzender

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM)

.....

Der Digitalisierung im Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement kommt eine immer größer werdende Bedeutung zu. Das wussten wir schon lange, dann kam Corona als Treiber und das mit der Pandemie verbundene veränderte Mobilitätsverhalten.

.....

Digitale Prozesse und Systeme helfen auch im Mobilitätsmanagement bei der Erreichung verschiedener Ziele. Die Möglichkeiten sind vielfältig, werden aber längst noch nicht flächendeckend genutzt. Dabei kann die Digitalisierung einen erheblichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Eine zielgerichtete Digitalisierung geht dabei weit über Vorteile wie Verringerung des administrativen Aufwands, Zeitersparnis und Kostensenkung hinaus. Richtig angewendet können entsprechende Systeme dazu beitragen, den CO₂-Abdruck eines Unternehmens zu reduzieren.

MOBILITÄTSWENDE VORANBRINGEN DURCH DIGITALISIERUNG

Wenngleich die letzten Jahre viele Krisen hervorgerufen haben, hatte die Pandemie auch etwas Gutes: die Beschleunigung der Digitalisierung. Neue Arbeitsformen erforderten neue Lösungen und die Zeit der Online-Meetings erlebte einen regelrechten Boom. Auch wenn digitalisierte Prozesse schon vor der Pandemie vorhanden waren, schien man sie erst durch die Pandemie schätzen zu lernen. Es offenbarten sich aber auch Lücken und Unwägbarkeiten. Dies ermöglicht die Weiterentwicklung und Verbesserung von Digitalisierungslösungen.

Darüber hinaus kann und wird die Digitalisierung Auswirkungen auf die gesamte betriebliche Mobilität haben. Das Stichwort Mitarbeitermobilität spielt schließlich auch eine tragende Rolle. **Die Digitalisierung verbessert die Nutzbarkeit umweltfreundlicher Mobilitätsangebote**, denn Apps und Smartphones bieten einen ständig verfügbaren Zugang zu Routenplanungen und Buchung für Tickets im ÖPNV. Zudem ist es sinnvoll, auch einmal über den Tellerrand der eigenen Unternehmensmobilität hinauszuschauen. Im Bereich Verkehrssteuerung sind ebenfalls erhebliche Digitalisierungsmaßnahmen im Gang. Die Nutzung entsprechender Daten für die eigene betriebliche Mobilität ist naheliegend. Bessere Verkehrs- und Routenplanungen können ebenfalls Einsparungen mit sich bringen und tragen zu einer größeren Nachhaltigkeit bei.

Die Digitalisierung könnte in vielen Bereichen des Fuhrpark- und Mobilitätsmanagements schon viel weiter sein. Allerdings scheuen

viele den Aufwand. Dies ist aber meist zu kurzfristig, denn mit einer stärkeren Digitalisierung können Prozesse verbessert werden, Einsparungseffekte erzielt und vor allem die inzwischen unabdingbaren Nachhaltigkeitsaspekte verbessert werden.

Es wird außerdem immer deutlicher, dass die Beschränkung auf ein reines Fuhrparkmanagement auch unter Einbeziehung einer stärkeren Digitalisierung nicht ausreichen wird. Mobilität wird vielfältiger. Die Elektrifizierung von Flotten ist nicht aufzuhalten. Es geht immer nach der Devise: Das Machbare tun und das Zukünftige anstreben. Ein Mobilitätsmanagement der Zukunft kann nur digital erfolgen. Das Spektrum der betrieblichen Mitarbeitermobilität reicht von Arbeitswegen über die Dienstradnutzung, die Einbindung des ÖPNV und der Dienstreisemittel bis hin zu Fahrzeugen. Es gilt also, Systeme intelligent zusammenzuführen und so zu entwickeln, dass die Anwendbarkeit auch für Mitarbeitende und deren erforderliche Mobilität gewährleistet bleibt. **Systeme, die zu komplex und nicht nahtlos nutzbar sind, verstärken gegebenenfalls die Ablehnung** und damit wäre eine Digitalisierung kontraproduktiv. Zudem müssen Systeme eine Steuerung und ein Controlling des Gesamtgeschehens ermöglichen und hier haben wir heute, zum Beispiel im Bereich der Elektromobilität, erhebliche Defizite. Verbrauchsbezogene Analysen sind teils nur mit großem Aufwand möglich, da kein Ladesäulenbetreiber auf die Idee kam, Kilometerstände zu erfassen.

MÖGLICHKEITEN FÜR DAS FUHRPARKMANAGEMENT

Für das eigentliche Fuhrparkmanagement reicht das Spektrum von neuen technischen Möglichkeiten bei Fahrzeugen, wie **Assistenzsystemen und Telematik bis hin zum autonomen Fahren**. Letzteres wird noch einige Zeit brauchen, kann aber erhebliche Bedeutung gewinnen. Telematikbasierte Versicherungstarife sind seit einiger Zeit möglich und auch Systeme für ein intelligentes Flottenmanagement werden weiterentwickelt. Bekannte Tools, wie zum Beispiel elektronische Fahrtenbücher, sind hierbei eher schon „Oldies“, haben aber immer noch Potenzial. Spannend wird es bei Management-Systemen, beispielsweise im Poolfahrzeugmanagement. Hier ist die Zukunfts-



aufgabe vor allem auch elektrisierte Flotten steuern zu können. Die digitale Verwaltung der Fahrzeuge vereinfacht Analysen von Auslastung und Fahrprofilen des Fahrzeugpools. So entsteht eine Datengrundlage, mit der die tatsächlich benötigte Fahrzeuganzahl überprüft und bedarfsgerecht angepasst werden kann.

Eine erhebliche Zeitersparnis ist im Schaden- und Wartungsmanagements möglich, denn dies nimmt einen großen Anteil in der täglichen Arbeit der Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlichen ein. Das digitale Schadenmanagement wird nicht nur vorangetrieben, weil die Digitalisierung in den letzten Jahren einen Schub bekommen hat. Auch die Interkonnektivität der Fahrzeuge ist ein Treiber der Entwicklung. Ein vernetztes Auto kann bei einem Auffahrunfall automatisch das Servicecenter des zuständigen Versicherers alarmieren oder auf drohende Schäden hinweisen. Flottenmanagementsysteme visualisieren außerdem Servicebedarfe, die Schadenakte und den Reparaturstatus von Fahrzeugen. Zudem können Reifenwechsel, Reinigung oder Reparaturen digital ausgelöst werden. Auch weitere Prozessschritte wie Terminierung und Kommunikation mit der Werkstatt können digital abgebildet werden. Neben dem Schadenmanagement kann auch das Risikomanagement durch Digitalisierung im Vorfeld transparenter werden, um auf lange Sicht Kosten zu vermeiden.

DATENSCHUTZ IM BLICK BEHALTEN

Auch wenn die Vorteile der Digitalisierung auf der Hand liegen, sind mit der Zunahme von digitalen Prozessen bei der betrieblichen Mobilität auch Herausforderungen verbunden. Wissen zum Thema Daten und Datenschutz ist unabdingbar. Verantwortliche müssen sich mit

Programmen vertraut machen, um einen richtigen Umgang mit Daten zu gewährleisten. Und der Streit, wem Daten gehören und wer welche Daten nutzen darf, ist schon in vollem Gange. Wichtig ist, sich an die Regeln zu halten, die die Datenschutz-Grundverordnung vorgibt. Dazu gehört auch zwingend die Einwilligung der Betroffenen einzuholen, bevor Daten erhoben und verarbeitet werden. Geschieht die Einwilligung nicht, ist die Verarbeitung personenbezogener Daten grundsätzlich verboten. (Ausführliche Informationen zum Thema Datenschutz finden Sie im Artikel auf Seite 18).

Fazit: Der Stand der Digitalisierung bei der betrieblichen Mobilität ist je nach Unternehmen und Anwendungsfall verschieden. Allerdings werden sich über kurz oder lange alle Unternehmen mit dem Thema auseinandersetzen müssen, denn all diejenigen, die glauben, ein „weiter so“ sei machbar, werden zeitnah merken, dass dies beachtliche Probleme mit sich bringen kann. **Fehlende digital gemanagte Mobilitätskonzepte können zu einem Wettbewerbsnachteil werden.** Es gilt, die Augen offen zu halten und offen zu sein für Innovationen. Dies alles aber in einer für Menschen verträglichen Taktung.

Der gewaltigen Aufgabe Mobilität effizient, zielgerichtet und nachhaltig zu vernünftigen Konditionen anzubieten, wird eine weitere hinzugefügt: Die Mitarbeitenden müssen zwingend in diesen Prozess einbezogen und vor allem mitgenommen werden. Denn sie sind es, die letztlich neue Konzepte leben und in ihren Alltag integrieren müssen. Fuhrparkmanagement ist im Kontext betrieblicher Mobilität keine isolierte Aufgabe mehr. Es gilt, interdisziplinäre Teams zu bilden, die die eigene betriebliche Mobilität entwickeln. Dies ist dann vor allem eine Führungsaufgabe auf der oberen Ebene. **„Läuft nebenbei“ wird nicht mehr funktionieren.**

Fuhrparkmanagement: mit digitalem Dokumentenmanagement Zeit gewinnen

Wer einen Fuhrpark betreibt, muss die Fahrzeuge seiner Fahrer regelmäßig prüfen: Sind alle Fahrzeuge betriebs-sicher? Das digitale Dokumentenmanagement inklusive Upload-Funktion von Lapid vereinfacht die Arbeit im Fuhrparkmanagement. Ein Überblick.

DIGITALE VERWALTUNG UND DOKUMENTATION

In den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) ist es klar geregelt: Arbeitgeber müssen ihre Dienstfahrzeuge einmal jährlich auf Betriebssicherheit checken – und das auch noch lückenlos und rechtssicher dokumentieren. Natürlich geht das manuell, deutlich einfacher ist es aber über eine digitale Fahrzeugakte. Hier lassen sich Fahrzeuge und Prüfberichte verwalten. Fahrer können eigenständig Prüfberichte als Foto oder PDF-Dokument einreichen. Kein Papierkram mehr, der erst verschickt werden muss. Für Fuhrparkbetreiber bedeutet dies weniger Aufwand und einen deutlichen Zeitgewinn. Sie müssen die Berichte lediglich im Anschluss überprüfen und mögliche Mängel hinterlegen. Nach einem erfolgreichen Check legt das System den nächsten Termin für die UVV-Prüfung fest. Das System erinnert die Betreiber und Fahrer automatisch.

WEITERE LÖSUNGEN

Die digitalen Angebote von Lapid unterstützen auch bei der nach UVV verpflichtenden Fahrerunterweisung sowie der Führerscheinkontrolle. Weitere digitale und rechtssichere E-Learning Unterweisungen aus den Bereichen Arbeitssicherheit und Compliance runden das Produktportfolio ab.

IHRE VORTEILE

- ▶ Kosten und Zeitersparnis für das Management und die Mitarbeiter
- ▶ Einziger Anbieter mit jährlicher Datenschutzprüfung
- ▶ Rechtssichere- und lückenlose Dokumentation
- ▶ Persönlicher Support mit umfangreichem Onboarding

Sie möchten eine der Lapid Lösungen kostenfrei testen? Kontaktieren Sie uns und wir besprechen gemeinsam mit Ihnen die nächsten Schritte:

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



Digitalisieren Sie schon Ihre Fahrzeugprüfung?

- ✓ Digitale Fahrzeugakte
- ✓ Prüfbericht-Upload durch Fahrer
- ✓ Automatische Erinnerungen

LAPID

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

Mobilitätsangebote im Flottenmarkt

.....

Neue Anschaffungsformen für Pkw und die steigende Bedeutung der Nachhaltigkeit von Fortbewegungsmitteln **verändern das Mobilitätsverhalten** der Nutzer:innen. Doch nicht nur im privaten Sektor ändert sich das Verhalten, sondern auch im beruflichen Umfeld. Welche Meinungen, Erfahrungen und Erwartungen gibt es aktuell bereits zu betrieblichen Mobilitätsangeboten? Und wie steht es um die private Mobilität? Diese Fragen beantwortet Dataforce in einer neuen Studie. Hierzu wurden 2.000 Privatpersonen und über 350 Fuhrparkverantwortliche befragt.

.....

BENJAMIN KIBIES, DATAFORCE

BETRIEBE IM WANDEL IHRER MOBILITÄT, AUFKOMMENDE FLEXIBILITÄT

Noch immer ist das **Auto die beliebteste Mobilitätsform** in Unternehmen. Standorte sind meist am besten per Auto zu erreichen und Mitarbeitende finden dort auch in der Regel einen Parkplatz vor. 79 Prozent der befragten Personen gab an, dass alle Mitarbeitenden einen Parkplatz angeboten bekommen.

Firmen zeigten sich beim Verkehrsmittel Nummer eins bereits innovativ. Im Jahr 2022 lag die **Quote an elektrifizierten Fahrzeugen** an Flottenneuzulassungen bereits bei 17 Prozent. Um noch mehr am Puls der Zeit zu sein, wollen sogar 64 Prozent der bereits teil-elektrifizierten Flotten ihre BEV-Bestände weiter ausbauen.

Aber nicht nur an das Auto wird gedacht. Auch **ergänzende oder alternative Mobilitätsformen werden gefördert**, deshalb bieten bereits 64 Prozent der Flottenkundschaft zusätzliche Formen der Mobilität, wie das Jobticket oder Dienstrad an oder haben für die Mitarbeitenden ein Mobilitätsbudget.

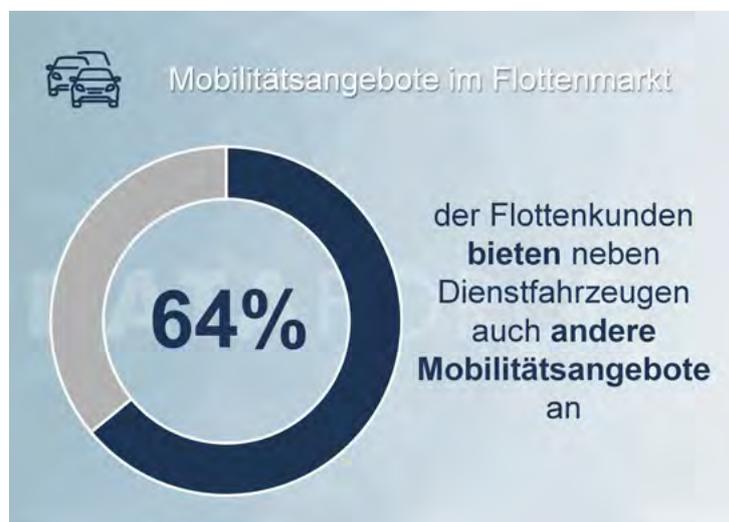
MOBILITÄTSMANAGEMENT HÄNGT VOM STANDORT AB

Nach dem Auto sind **Dienstfahrräder die zweihäufigste angebotene Form der Mobilität** in Flotten. 80 Prozent der Flottenunternehmen, welche alternative Mobilitätsangebote haben, bieten ihren Mitarbeitenden die Möglichkeit an, auch ein Fahrrad zu beziehen. Ein Jobticket bietet jedes zweite und einen Tankgutschein jedes dritte Unternehmen an.

Interessant ist auch, dass die angebotenen Alternativen abhängig vom Standort der Firma variieren. So gibt es bei Unternehmen in Städten häufig ein Jobticket, während auf dem Land mehr Tankgutscheine angeboten werden. Eben jeweils dort vermehrt, wo es die Umstände sinnvoll machen.

Das klassische Dienstrad ist ein E-Bike. Da man mit der Unterstützung des Elektromotors sowohl auf dem Land als auch in der Stadt gut unterwegs ist, sehen wir hier die geringsten regionalen Abweichungen im Angebot.

75 Prozent der befragten Privatpersonen gaben an, dass weiterhin **Flexibilität und Unabhängigkeit am wichtigsten** bei der persönlichen Mobilität sind. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass so-





wohl für private Wege als auch für den Weg zur Arbeit meistens das Auto genutzt wird.

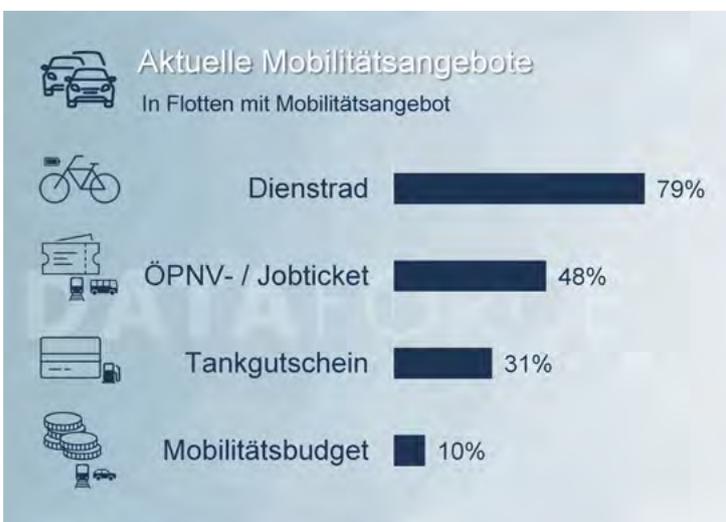
AUCH DER PRIVATMARKT IST IN BEWEGUNG

Aber auch im Privatmarkt sind alternative Mobilitätsformen ein Thema. Besonders aus Kostengründen und der Umwelt zuliebe wollen zehn Prozent der Befragten, die ein Auto besitzen, in Zukunft auf den Pkw verzichten und andere Formen der Mobilität nutzen. Aber auch einen verringerten Bedarf an Mobilität – zum Beispiel durch Homeoffice-Nutzung – gaben diejenigen mit Absicht zum Verzicht als Grund an.

Unter allen Personen, einschließlich der Befragten ohne eigenen Pkw, planen sogar 21 Prozent ihre Mobilität und die Fortbewegungsmittel in Zukunft zu verändern. Bisher nutzen bereits mehr als ein Drittel der Befragten die alternativen Mobilitätsangebote mindestens einmal im Monat.

Bisher ist die Nutzung von Mobilitätsdiensten wie beispielsweise ÖPNV, Taxi, Leihräder oder Leihscoter allerdings noch eher gering ausgeprägt. Die Hälfte aller Befragten gab an, solche Dienste nur sehr selten zu nutzen.

Finden Sie hier mehr heraus über die Mobilitätsmanagement Studie 2023: www.dataforce.de/mobilitaetsmanagement-studie2023/





E-Transporter im Fuhrpark

Hürden der praktischen Handhabung und Lösungen

VON CHRISTIAN REITER

In den Unternehmen wird sich intensiv mit der Elektromobilität auseinandergesetzt. Dabei stoßen Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche aber immer wieder auf Herausforderungen. Dazu gehören vor allem die Reichweitenangst der Fahrer:innen, hohe Anschaffungskosten, fehlende Ladeinfrastruktur und lange Lieferzeiten. Schaut man genauer auf die Flotten der Befragten, zeigt sich indes, dass alle genannten Aussagen im Wesentlichen mit Blick auf Dienstwagen getätigt wurden. In diesem Fall muss Überzeugungsarbeit geleistet werden, denn in den meisten Fällen ist die tägliche Nutzung eines Elektroautos bei Dienstwagenfahrer:innen machbar.

Im Segment der elektrisch angetriebenen Transporter bis 3.500 Kilogramm zulässiger Gesamtmasse liegt der Fall ein wenig anders. Dies mag daran liegen, dass für die Fahrzeughersteller das Pkw-Programm deutlich volumenstärker und auch margenträchtiger ist, wodurch die technische Entwicklung bei Transportern bisher mit weniger Ressourcen auskommen musste. Paradoxerweise sind es aber eben diese Transporter, die in den Unternehmen tagtäglich **als Produktionsfaktoren** zuverlässig und kostengünstig Ertrag erwirtschaften müssen.

NUTZLAST UND REAL-REICHWEITE

Im täglichen Einsatz wird mit Transportern in allen möglichen Bereichen einiges bewegt, geladen und geliefert. Flottenbetreiber vom Handwerksbetrieb bis zum Logistikunternehmen konnten bei Verbrennern bisher von einer Nutzlast von mindestens 1.000 Kilogramm bei Standard-Transportern ausgehen. Bei einem E-Transporter gleicher Abmaße und Gewichtsklasse bleiben zumeist gerade einmal **300 bis 400 Kilogramm Nutzlast** übrig. Grund hierfür sind die schweren Batterien, die zudem bei manchen angebotenen Fahrzeugen auch noch die Ladehöhe reduzieren.

Hinzukommt, dass die meisten der gegenwärtig angebotenen elektrisch angetriebenen Transporter aufgrund ihrer vergleichsweise schwachen Elektromotoren und weiterer technischer Restriktionen keine nennenswerten oder schlicht überhaupt keine Anhängelast aufweisen.

Viele Transporter bewältigen täglich Distanzen von mehreren hundert Kilometern. Solche Laufleistungen sind mit vielen E-Transportern Stand heute nicht zu realisieren. Bei beladenem Fahrzeug, niedrigen Außentemperaturen und eingeschalteten elektrischen Verbrauchern (Heizung, Sitzheizung) ist die verbleibende Real-Reichweite schlicht nicht praxistauglich.

LADEMÖGLICHKEITEN UND -DAUER

Das öffentliche Ladenetz hat gemäß Bundesnetzagentur zwar von Dezember 2021 bis Dezember 2022 eine signifikante Entwicklung erfahren (76.561 Ladepunkte, ein Plus von 33 Prozent), **allerdings sind leistungsstärkere DC-Ladepunkte (125 Kilowatt) dünn gesät** (1.130). Gerade diese ermöglichen jedoch den fortschrittlicheren E-Transportern erst, in deutlich unter einer Stunde bis zu 80 Prozent Speicherkapazität zu laden. Bei normaler AC-Ladung mit 7,2 Kilowatt sind für die Ladung hingegen mindestens 4,5 Stunden zu kalkulieren. Der geplante Einsatz eines Transporters ist eng getaktet, weswegen kein Kunde oder Auftraggeber Verzögerungen von mehreren Stunden oder gar Verschiebungen um Tage dauerhaft akzeptiert. Überdies verursachen Umweg-Kilometer, die durch das Anfahren von Ladepunkten entstehen, Kosten, die ebenso wie die ladebedingten Wartezeiten in die Total Cost of Ownership einfließen müssen.

Die betriebliche Ladeinfrastruktur wird erfreulicherweise durch entsprechende Programme des Bundes gefördert. In der Realisierung ergeben sich dabei eher praktische Probleme: Häufig fehlt es an Platz für Ladestationen auf Betriebshöfen, bei Mietobjekten stellen sich Vermieter teilweise quer oder der Energieversorger kann oder will die benötigte Anschlussleistung nicht liefern.

Zusammenfassend kristallisieren sich beim Hochlauf der Elektromobilität im Transporter-Segment geringe Nutzlast, fehlende Anhängelast, geringe Real-Reichweite, die nicht ausreichende öffentliche Ladeinfrastruktur und zu lange Ladezeiten als Hürden heraus. Doch auch im Pkw-Segment hat die Automobilindustrie einige Zeit benötigt, um praxistauglichere technische Lösungen zu entwickeln und anzubieten. Insofern bleibt abzuwarten, wann entsprechende Entwicklungen Einzug in das Transporterangebot finden.

Diesen Beitrag von unserem Fachreferenten für Nutz- und Sonderfahrzeuge sowie viele weitere Themen und Tipps rund um das Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement erhalten Mitglieder exklusiv in unserem Fleet & Mobility Cockpit.



Prof. Dr. Christian Grote meier wird wissenschaftlicher Beirat des BBM

Der Vorstand des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität hat Prof. Dr. Christian Grote meier zum wissenschaftlichen Beirat des Verbandes berufen. Grote meier lehrt Betriebswirtschaftslehre und Mobilitätsmanagement an der Hochschule RheinMain. Seine Lehr- und Forschungstätigkeiten liegen in den Bereichen **Innovationsmanagement, neue Geschäftsmodelle und Digitalisierung der Mobilitätswirtschaft sowie der Verknüpfung von Mobilitäts- und Logistikangeboten**. Zuvor war er Geschäftsführer Innovation, IT und Marketing der Bundesvereinigung Logistik.



Er wird den Vorstand und den Verband im Rahmen seiner Tätigkeit bei der **Entwicklung praxisrelevanter Aspekte zum betrieblichen Mobilitätsmanagement** beraten und unterstützen. „Das Thema betriebliche Mitarbeitermobilität ist eines der zentralen Zukunftsthemen. Wir freuen uns mit Prof. Dr. Grote meier einen Beirat an unserer Seite zu wissen, der einerseits die wissenschaftliche Entwicklung begleiten kann und auf der anderen Seite sehr erfahren in der Verbandsarbeit ist“, so Axel Schäfer, Geschäftsführer und Vorstand des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität.



FLEETRICITY
DER KURS FÜR ELEKTROMOBILITÄT
IM FUHRPARK

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

Elektromobilität im Unternehmen

Die Elektrifizierung der Flotte ist ein komplexes Thema, bei dem Sie nicht alleine sind. Starten Sie schon morgen mit unserem Fleetricity-Kurs, der sich umfassend mit der Elektromobilität in Unternehmen auseinandersetzt. **Im Fokus stehen unter anderem die Vermittlung von Technikwissen, Fördermitteln, Lademöglichkeiten sowie Rechtsfragen, UVV und den Grundlagen des Fuhrparkmanagements** – und das alles abgestimmt auf Elektrofahrzeuge.

Alle Absolvent:innen des Kurses können außerdem kostenfrei an einem unserer **Fleetricity-Workshops** teilnehmen. Es erwarten Sie erfahrene Praktiker:innen, die Ihnen wertvolle Tipps für die Umsetzung der Elektromobilität im Unternehmen geben. Tauschen Sie sich außerdem mit Kolleginnen und Kollegen aus.

Nächster Termin:
24.10.2023 in Mannheim

E-Mobility: Fuhrparkbetreiber auf dem Weg

Die Rückmeldungen auf die zweitägige Fachtagung des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität e.V. (BBM) zum Thema Elektromobilität waren phänomenal. Das Barockschloss Ettlingen war ausgebucht, was deutlich macht, dass sich Unternehmen aller Größenordnungen mit diesem Thema auseinandersetzen.

BREMSER UND TREIBER

Im Workshop wurde klar, dass die Firmen auf Nachhaltigkeit und CO₂-Senkung setzen, aber natürlich auch die gesetzlichen Vorgaben im Blick haben. Das Verbrenner-Aus vor Augen wäre es fahrlässig, sich nicht mit Alternativen zu beschäftigen. Außerdem ist eine Strategie, die auf Nachhaltigkeit setzt, nicht nur gut für die Umwelt, sondern auch für das Image und die Arbeitgeberattraktivität. Elektromobilität sei aber nicht nur eine Investition in die Zukunft, auch Kostenargumente werden angeführt, denn Unternehmen profitierten durch reduzierte Verbrauchskosten und seit einiger Zeit von den Fördermaßnahmen des Bundes. Und für Mitarbeitende ist ein reduzierter geldwerter Vorteil zu versteuern.



Bedenken erzeugen die noch zu schwach ausgebaute Ladeinfrastruktur, eingeschränkte Reichweiten, lange Lieferzeiten, ein zu geringes Fahrzeugangebot und die Kosten nach dem Stopp der Förderungen für Unternehmen ab September. **Auch der administrative Aufwand wird als zu hoch bezeichnet**, ganz abgesehen davon, dass es nach wie vor viele Mitarbeiter:innen gibt, die Vorurteile haben oder Elektrofahrzeuge grundsätzlich ablehnen, zum Beispiel, weil die Modelle die privaten Anforderungen nicht erfüllen.

BESONDERHEITEN BEACHTEN

Wenn Elektrofahrzeuge im Einsatz sind, gibt es einige Besonderheiten zu beachten. Rechtsanwalt Roman Kasten, Kanzlei Voigt, machte deutlich, dass es auch ein ganzes Bündel an rechtlichen Fragen gibt, die bedacht und teilweise neu in die Prozesse integriert werden müssen. So müssen Fahrzeugüberlassungsverträge, das Vorgehen bei der UVV, Versicherungsthemen und Besonderheiten bei Unfällen im Blick behalten und überarbeitet werden. „Die meisten Gefährdungen bestehen durch eine unzureichende Kenntnis in der Bedienung und im Umgang mit Hochvoltfahrzeugen“, unterstreicht Kasten. Das bestätigte auch Martin Kaus, Fachreferent für UVV und Berufsgenossenschaftliche Fragen des BBM. Einiges sei neu: „Wussten Sie, dass

das Ladekabel vor jeder Nutzung auf offensichtliche Schäden geprüft werden und jährlich gemäß DGUV Vorschrift 3 durch eine Elektrofachkraft geprüft werden muss?“ Das war nur ein Aspekt von vielen Vorschriften, die nur bei E-Fahrzeugen vorkommen.

E-Transporter im Fuhrpark sind noch ein weiterer Sonderfall. Das Segment hinkt den positiven Entwicklungen bei E-Pkws deutlich hinterher.

„Wir sehen geringe Nutzlast, fehlende Anhängelast, geringe Reichweite, eine nicht ausreichende öffentliche Ladeinfrastruktur und zu lange Ladedauer als Hürden“, sagt Christian Reiter, Fachreferent Nutzfahrzeuge beim BBM. Es wird noch dauern, um praxistauglichere technische Lösungen zu entwickeln und anzubieten.

DER ANFANG VOM ENDE DER PLUG-IN-HYBRIDE IN EUROPA

Dr. Patrick Plötz vom Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) stellte spannende Forschungsergebnisse einer PHEV-Studie seines Instituts vor. Plug-in-Hybride seien in der Kritik, aber dennoch als eine Art Einstiegsdroge für viele Fahrer:innen wichtig und die erste Berührung mit dem elektrischen Fahren gewesen. Unter dem Strich werden die Fahrzeuge aber mehr und mehr wegen hohem Verbrauch und mangelnder Wirtschaftlichkeit ausgelistet. Das liegt auch an der schlechten Quote der Stromnutzung. So lagen die **elektrischen Fahranteile bei Dienstwagen gerade mal bei zehn bis 20 Prozent**, bei privat genutzten Fahrzeugen bei 40 bis 50 Prozent. Die Folge: Die Kraftstoffverbräuche und -emissionen liegen bei Dienstwagen sehr hoch: drei- bis fünfmal höher als die WLTP-Typgenehmigung und Herstellerangaben, nur 75 Prozent der Dienstwagen schaffen die dreifachen Verbräuche. Allerdings gebe es Steuerungsmöglichkeiten: beispielsweise eine begrenzte Tankkarte, aber eine unbegrenzte Ladekarte.

Die Tagung fand in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband eMobilität e.V. (BEM), Electrive.net, der NOW GmbH und der Kanzlei Voigt statt.



Elektromobilität war auf der Flotte! in Düsseldorf eines der Schwerpunktthemen und auch am Stand des Mobilitätsverbandes laufendes Gesprächsthema. Die Organisatoren freuten sich über 290 Aussteller auf über 18.000 Quadratmetern und einen Besucherrekord.



RÜCKBLICK FLOTTE UND ELEKTROMOBILITÄTSKONFERENZ 2023

Mobilitätskonzept muss für Mitarbeitende attraktiv sein

Anlässlich der Elektromobilitäts-Konferenz 2023 des BMDV Ende März sprach Axel Schäfer (Geschäftsführer des Bundesverbands Betriebliche Mobilität) mit Daniel Gaumann (ifok), Timm Fuchs (Deutscher Städte- und Gemeindebund) und der Moderatorin Juliane Reimer (NOW) über das Thema „E-Mobilität im Wandel. Lösungen für mehr E vor Ort“.

Im Gespräch schilderte er die Unternehmensperspektive und dass sehr viele Unternehmen der Politik bereits ein Stück voraus sind. **Die Elektromobilität fungiert als wesentlicher Faktor der allseits angestrebten Nachhaltigkeit.** Aber es geht nicht darum, die Bestände eins zu eins zu ersetzen. Viel mehr soll auf lange Sicht ein Konzept entwickelt werden, das durch seine Vielfalt attraktiv für Mitarbeiter ist und daher eine hohe Nachhaltigkeit erzeugt.

UNTERNEHMEN MIT LEUCHTTURMFUNKTION

Neben den technischen Verfügbarkeiten muss außerdem darüber nachgedacht werden, wie Programme aussehen müssen, um einen Kulturwandel in den Unternehmen bewirken zu können. Schäfer: „Wir brauchen viel mehr Motivation für die Menschen, wir müssen sie mitnehmen; und das können Unternehmen tun, dann werden sie eine echte Leuchtturmfunktion mit Wirkung haben“. Dieser Effekt wird gerne auch von politischen Entscheidungsträgern vergessen. Wenn Unternehmen in neue Technologien investieren, werden diese

schneller sichtbar, kommen im Markt an und wecken auch Interesse bei den Menschen außerhalb der Unternehmen. Dieser Effekt ist bei einigen Mitgliedern im Fuhrpark zu beobachten, wenn im Fahrzeugpool E-Fahrzeuge zu finden sind. Die Beliebtheit für dieses Fahrzeug nimmt rapide zu.

Aber dazu muss auf politischer Ebene ein erkennbarer Wille sichtbar werden, eine Mobilitätswende zu erreichen. Dabei ist die Frage zu stellen, wie eine Kombination aus verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten gehandhabt werden kann. Rechtlich und steuerlich ist es ungewiss schwierig und **derzeit ein Flickenteppich mit unterschiedlichster Handhabung.** Da gibt es noch viel zu tun.



Susanne Spatz

Leitung Fuhrparkmanagement,
Calvatis Gruppe

Was ist ihre Aufgabe?

Ich betreue den gesamten Fuhrpark (circa 130 Fahrzeuge). Dazu zählen nicht nur die Dienstwagen der Calvatis GmbH in Deutschland, sondern auch die der Tochtergesellschaften in den Niederlanden, Frankreich, Schweiz, Österreich, Spanien, Ungarn und Polen.

Mein Arbeitsspektrum umfasst alle anfallenden fuhrparkrelevanten Tätigkeiten: begonnen mit der Konfiguration der Dienstwagen, der Beschaffung, der Betreuung während der Laufzeit inklusive Schadenmanagement sowie der Rückgabe und Abwicklung der Verträge.

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

Die größte Herausforderung ist derzeit, die Dienstwagennutzer weiterhin im gewohnten Maße mobil zu halten. Durch die anhaltenden Lieferengpässe bei den Fahrzeugen und dem Umbruch des Portfolios der Modelle/Motorisierungen müssen immer öfter Kompromisse eingegangen werden. Dabei dürfen jedoch auch nicht die TCO aus den Augen verloren werden.

Privat sind Sie sehr engagiert als Vorstandin bei den Landfrauen Feudenheim. Was machen die Landfrauen?

Wir sind ein anerkannter Bildungsverein, der sich gesellschaftlich engagiert. Wo früher die vorherrschenden Themen Ackerbau und Viehzucht oder Haushaltsführung waren, bieten wir nun Vorträge oder Workshops zu aktuellen Themen an. Reiseberichte, Gesundheit, Nachhaltigkeit oder Umweltschutz und alles, was moderne Frauen interessiert. Unsere Veranstaltungen richten sich aber an alle, nicht nur an Frauen beziehungsweise Mitglieder.

▲ *Gemeinsam mit den Landfrauen nimmt Susanne Spatz am Faschingsumzug teil.*

Neben regelmäßigen Sportkursen beteiligen wir uns auch aktiv am Ortsgeschehen und teilweise auch über Feudenheim hinaus: sei es mit Kuchenspenden für die Vesperkirche, der Teilnahme am Faschingsumzug, das Schmücken des Osterbrunnens, einem Stand am Ostermarkt mit Landfrauen-Spezialitäten, Standdienst auf der Bundesgartenschau und dem Maimarkt oder Sternmarsch bei der Kerwe, um nur einige Aktivitäten zu nennen.



BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer mit Susanne Spatz.

Gerne würden wir auch wieder unseren Herbstmarkt veranstalten, der zuletzt 2019 stattfand. Leider fehlen uns hierzu aktuell die Räumlichkeiten.

Wie lange sind Sie schon Mitglied der Landfrauen und warum haben Sie sich dafür entschieden?

Ich bin seit 2008 Mitglied, seit 2010 als Beisitzerin tätig und bilde seit 2016 zusammen mit zwei weiteren Landfrauen das Vorstandsteam.

Mir ist soziales Engagement sehr wichtig und durch aktive Vereinsarbeit kann vieles bewegt werden. Vereine bereichern die Gesellschaft und schaffen ein lebendiges Ortsbild.

Kürzlich wurden Sie mit dem Feudenheimer Bürgertaler ausgezeichnet. Was hat es damit auf sich?

Dieser Preis wird seit 2010 als Dank und Anerkennung für bürgerschaftliches Engagement an Feudenheimer Persönlichkeiten oder Vereine vergeben. Wir haben uns sehr gefreut, dass unsere ehrenamtliche Arbeit so viel Anklang findet, und sind sehr stolz, diese Auszeichnung erhalten zu haben.



Die Landfrauen Feudenheim setzen auf Bildung.

Mobilitätsverband wirbt für mehr Achtung

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität ist Partner der Aktion #mehrAchtung – für ein besseres Miteinander auf Deutschlands Straßen, die am 25. Mai bundesweit gestartet ist. Es geht darum, **Unfalltote und Schwerverletzte auf Deutschlands Straßen zu reduzieren** – Vision Zero.

Den Film „*Don't text and Drive*“ haben Sie vielleicht schon gesehen. Dank Social Media und moderner Smartphones sind wir ständig erreichbar – überall, 24/7. Mit dem Film soll eine breite Diskussion angestoßen werden: Müssen wir ständig erreichbar sein? Und müssen wir auf An-

rufe, Messages und Co. sofort reagieren? Vor allem, wenn wir fahren? Klare Antwort: Nein, müssen wir nicht. Dennoch tappen wir immer wieder in diese Falle und gefährden damit nicht nur uns selbst, sondern auch andere Verkehrsteilnehmende.



Wir laden Unternehmen ein, sich aktiv zu beteiligen. Fahrerinnen und Fahrer von Unternehmen machen einen erheblichen Teil des täglichen Straßenverkehrs aus und es ist sinnvoll, hier für Risiken und Gefahren zu sensibilisieren. Gemeinsam können wir viel erreichen.

Qualität von Zertifizierungen am Markt

Das Themenspektrum ist breit gefächert, mit dem sich Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche befassen müssen. Häufig ist es auch noch immer so, dass das Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement nebenbei erledigt wird, während die eigentliche Tätigkeit eine andere ist. Ohne Schulungen und Weiterbildungen ist es deswegen nahezu unmöglich, sich auf dem neusten Stand zu halten. Doch das richtige Qualifizierungsangebot zu finden, ist häufig nicht einfach. Der Markt an Seminaren und Zertifizierungen für die Fuhrpark- und Mobilitätsbranche ist groß und es gibt viel Wildwuchs. Häufig ist die Wissensvermittlung nur oberflächlich und in einigen Fällen mangelt es an Neutralität durch die Referentinnen und Referenten, die eigene Dienstleistungen vorstellen. **Wichtig ist, dass neben der theoretischen Vermittlung der Inhalte auch die praktische Umsetzung im Fokus steht**, ansonsten haben Teilnehmende wenig von der Weiterbildungsmaßnahme. Letztendlich kommt es maßgeblich darauf an, dass die gelernten Inhalte im Unternehmen umgesetzt werden können. Nur so bieten die Seminare einen Mehrwert.

„Meiner Meinung nach ist die Qualifizierung zum/zur zertifizierten Fuhrparkmanager:in nach wie vor die qualitativ hochwertigste und umfassendste Weiterbildung und die beste Grundlage, einen betrieblichen Fuhrpark zu managen. Der Ausbildungsstandard basiert auf einer transparenten Prüfungsrichtlinie und der Bundesverband Betriebliche Mobilität überwacht die Einhaltung der Ausbildungsleitlinie. Alle Themen werden durch erfahrene Referierende geleitet, die das zu vermittelnde Wissen regelmäßig aktualisieren und



Glückwunsch an zwei frischgebackene Absolventinnen und sieben Absolventen nach der Prüfung zum Zertifikat in München.

erweitern. Danke an unseren Kooperationspartner Dekra Akademie und an unsere Dozentinnen und Dozenten und natürlich herzlichen Glückwunsch an die Absolventinnen und Absolventen“, so BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer.

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität bietet ein umfassendes Zertifizierungs- und Weiterbildungsangebot für Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche an. **Dem Verband ist es wichtig, tiefgreifendes Wissen zu vermitteln und dabei stets neutral zu sein.** Außerdem steht die praktische Umsetzbarkeit der Inhalte immer im Fokus. Das gesamte Weiterbildungsprogramm ist *hier* abrufbar.

E-Autos fahren

Praktische Tipps für den Umgang mit Ihrem E-Auto

Kostenfreien Mini-Onlinekurs für alle E-Auto Fahrer:innen sofort starten!



Fahrzeugsicherheits- und Fahrerassistenzsysteme

Was Fuhrparkverantwortliche wissen müssen

VON PETER RINDSFUS

Fahrerassistenzsysteme tragen zur Sicherheit von Fahrzeugen im Straßenverkehr bei und sollen somit auch die Fahrenden selbst schützen. Dank der voranschreitenden Digitalisierung gibt es immer mehr Möglichkeiten, ein Fahrzeug sicherer zu machen. Für Fuhrparkverantwortliche ergibt sich mit der Minderung der Risiken auch eine Minderung der Betriebsausgaben. Um die Sicherheit zu erhöhen, müssen die Systeme natürlich auch genutzt und verbaut werden. Aus diesem Grund besteht für einige der Fahrzeugsicherheits- und Fahrerassistenzsysteme eine Pflicht – oder sie wird in Zukunft bestehen.

Neben der Verordnung (EU) 2018/858 spielt dabei die Verordnung (EU) 2019/2144 eine besondere Rolle. Sie wurde zwar schon 2019 verabschiedet und galt schon ab dem 5. Januar 2020, allerdings gilt sie erst seit dem 6. Juli 2022 vollständig. Mit der neuen Verordnung müssen alle typgenehmigten Pkw in der EU seit diesem Datum die festgelegten Systeme serienmäßig an Bord haben. Der Hersteller muss nachweisen, dass „alle neuen Fahrzeuge, die in den Verkehr gebracht, zugelassen, oder in Betrieb genommen werden“, den Anforderungen der Verordnung entsprechen. Diese Regelung an sich ist nicht neu. Allerdings enthält die Verordnung erstmals einen Zeitrahmen und bezieht sich nicht allein auf die Typgenehmigungen, sondern auch auf die Erstzulassungen.

ZEITSTUFEN

Betroffen sind die Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2, N3 und O, das heißt **Pkw, Busse und Lkw sowie Anhänger**. Dabei wird unterschieden, dass manche Systeme für alle Fahrzeuge gelten und andere nur für spezielle Fahrzeugklassen. Zudem gelten die Erfordernisse nicht alle zusammen ab einem bestimmten Zeitpunkt, sondern sind – abhängig von der Typgenehmigung einerseits oder der Neuzulassung andererseits – gestaffelt. Es wird zwischen vier Zeitstufen unterschieden:

- ▶ **Zeitstufe A:** betrifft alle Neuzulassungen seit dem 6. Juli 2022
- ▶ **Zeitstufe B:** betrifft alle neuen Typgenehmigungen seit dem 6. Juli 2022 und Erstzulassungen ab dem 7. Juli 2024
- ▶ **Zeitstufe C:** betrifft alle neuen Typgenehmigungen ab dem 6. Juli 2024 und Erstzulassungen ab dem 7. Juli 2026

- ▶ **Zeitstufe D:** betrifft alle neuen Typgenehmigungen ab dem 6. Juli 2026 und Erstzulassungen ab dem 7. Juli 2029

Die folgenden Assistenzsysteme müssen in allen Fahrzeugen vorhanden sein, entsprechend der jeweiligen Fahrzeugklassen und teilweise unterschiedlich gestaffelt:

ZEITSTUFE	FAHRZEUGKLASSE	ASSISTENZSYSTEM
A	M1	Reifendrucküberwachungssystem
	M2, M3, N2, N3	Hochentwickelte Notbremsassistentensysteme, Notfall-Spurhalteassistent
B	alle M, N	Intelligenter Geschwindigkeitsassistent, Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung, Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers, Notbremslicht, Rückfahrassistent
	M1 und N1	Hochentwickelte Notbremsassistentensysteme, Notfall-Spurhalteassistent, Ereignisbezogene Datenaufzeichnung
C	M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3	Reifendrucküberwachungssystem
	alle M, N	Hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers
D	M2, M3, N2, N3	Ereignisbezogene Datenaufzeichnung

Hervorzuheben ist der **intelligente Geschwindigkeitsassistent**, der an den jeweiligen Fahrzeugführer eine Rückmeldung über die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit der Straße gibt. Zwar kann der Fahrzeugführer diese Systeme übersteuern und auch heute gibt es schon viele Systeme, die die gesetzliche Geschwindigkeit anzeigen, aber in den neuen Systemen sollen die Fahrenden gezielt, angemessen und wirksam darauf aufmerksam gemacht werden. Es ist zu erwarten, dass optische und akustische Signale zum Einsatz kommen.

Bestimmte Lkw und Kraftomnibusse müssen bereits seit Jahren mit **Notbremsassistentensystemen** ausgerüstet sein, die nun auch für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gelten. Die hochentwickelten Systeme erkennen selbstständig Gefahrensituationen und bremsen das Fahrzeug ab, auch wenn der Fahrer handlungsunfähig ist, um eine Kollision zu vermeiden oder abzumildern. Dabei müssen die Systeme mindestens auf stehende und bewegte Fahrzeuge vor dem Kraftfahrzeug automatisch und selbstständig reagieren. Ab der Zeitstufe C müssen diese Systeme auch auf Fußgänger und Radfahrer reagieren.

Von weiterem Interesse dürfte das **Notbremslicht** sein. Neben dem herkömmlichen Bremslicht soll es eine integrierte Lichtsignalfunktion (Blinken) geben, wenn das Fahrzeug besonders stark verzögert wird. Damit sollen dann die dahinterfahrenden Fahrzeuge gewarnt werden. Es wird erwartet, dass damit die Reaktionszeit der nachfolgenden Fahrzeuge verkürzt wird und sich der Bremsweg entsprechend verlängert.

Schließlich ist die **ereignisbezogene Datenaufzeichnung** von besonderem Interesse. Sie kommt in etwa einer Blackbox gleich und soll den Zweck haben, es den Behörden zu ermöglichen, die Daten für die Unfallforschung und -analyse zu verwenden und gegebenenfalls Einfluss auf die Typgenehmigungen von Systemen und Bauteilen zu haben. Aufgezeichnet werden alle relevanten Fahrzeugparameter kurz vor, während und nach einer Kollision. Eine Identifizierung des individuellen Fahrzeugs, Eigentümers oder Halters darf dabei nicht möglich sein, wenngleich Fahrzeugtyp, -version und -variante sowie die im Fahrzeug verbauten Sicherheits- und Unfallvermeidungssysteme erkennbar sein müssen.

Folgende passiven Sicherheitssysteme müssen in den Fahrzeugen vorhanden sein:

ZEITSTUFE	FAHRZEUGKLASSE	ASSISTENZSYSTEM
B	M2, M3, N2, N3	Kollisionswarnsystem für Fußgänger und Radfahrer, Totwinkelassistent für Fußgänger und Radfahrer
C	M1, N1	Erweitertes Kopfaufprallsystem ungeschützter Verkehrsteilnehmer

Für wasserstoffbasierte sowie automatisierte und vollautomatisierte Fahrzeuge sind ergänzend Regeln aufgenommen, bezüglich derer die Kommission einheitliche Verfahren für die technische Spezifikation dieser Systeme erlassen wird. Diese Anforderungen gelten an automatisierte und vollautomatisierte Fahrzeuge:

ZEITSTUFE	FAHRZEUGKLASSE	ASSISTENZSYSTEM
B	alle M, N	Überwachung der Fahrer Verfügbarkeit, Kontrolle des Fahrers über das Fahrzeug übernehmende Systeme, Harmonisiertes Format zum Datenaustausch unterschiedlicher Marken, Systeme zur Weitergabe von Sicherheitsinformationen an andere Verkehrsteilnehmer

AUSWIRKUNGEN FÜR FUHRPARK-VERANTWORTLICHE

Im Hinblick auf die aktuelle Entwicklung am Neufahrzeugmarkt mit Wartezeiten von mehr als einem Jahr rückt der 7. Juli 2024 in erstaunliche Nähe. Das heißt, schon bei der Fahrzeugbeschaffung muss sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge, die nach diesem Datum zugelassen werden, mit allen erforderlichen Assistenz- und Sicherheitssystemen ausgerüstet sind. Im Rahmen der konkreten Bestellung muss darauf geachtet werden und sicherheitshalber eine Bestätigung des Herstellers/Verkäufers/Leasinggebers dazu eingeholt werden, dass dies der Fall ist.

Bezüglich der Halterhaftung und der Verantwortung des Fahrers ändert sich zunächst nichts. Fahrer und Halter bleiben weiterhin für die Fahrzeuge vollumfänglich verantwortlich. Die Regeln der Halterhaftung werden nicht geändert. Auch weiterhin hat insbesondere der Fahrer jederzeit sicherzustellen, dass das Fahrzeug vollständig beherrscht wird. Das Einhalten von Verkehrsregeln und insbesondere von Geschwindigkeitsbegrenzungen bleibt die oberste Verpflichtung. Assistenzsysteme sollen dabei helfen und Überschreitungen anzeigen, aber alle Systeme müssen auch so konzipiert sein, dass der Fahrer diese übersteuern kann.

Zu den Grundregeln der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) gehört es, die Mitarbeitenden in die Fahrzeuge einzuweisen und sicherzustellen, dass sie die Betriebsanleitung gelesen haben. Im Rahmen dessen sollten die im Fahrzeug verbauten Assistenz- und Sicherheitssysteme, soweit sie gegebenenfalls Einfluss auf die Bewegung des Fahrzeugs haben, in jedem Fall hervorgehoben werden. Eigenständige Reaktionen des Fahrzeugs, insbesondere beim Fahren, können gegebenenfalls überraschend sein. Um gefährliche, unangemessene Reaktionen zu vermeiden, sollte eine ausreichende Einweisung stattfinden. Die jährliche Sachkundigenprüfung gilt auch bei diesen Fahrzeugen als erfüllt, wenn über eine vom Hersteller vorgeschriebene und ordnungsgemäß durchgeführte Inspektion ein mangelfreies Ergebnis einer autorisierten Fachwerkstatt vorliegt. An der Gefährdungsbeurteilung des Fahrzeugs wird sich durch die Assistenzsysteme nichts ändern.



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

Datenschutz im Fuhrpark

VON MANDY HRUBE

Die seit dem 25. Mai 2018 anwendbare Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) enthält Vorschriften zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten und gilt unmittelbar in allen EU-Mitgliedstaaten. Daneben existieren in den einzelnen Staaten weitere nationale Datenschutzgesetze und Vorschriften. Die DSGVO findet Anwendung auf alle Unternehmen, die eine Niederlassung in der EU haben und zwar unabhängig davon, ob die Datenverarbeitung in der EU oder außerhalb stattfindet. Außerdem findet sie auch Anwendung auf Unternehmen, die keine Niederlassung in der EU haben, aber deren Datenverarbeitung eine Person in der EU betrifft.

Da Fuhrparks nicht datenneutral arbeiten, müssen sie sich in besonderem Maße mit der DSGVO auseinandersetzen. Bereits im Zusammenhang mit der Führerscheinkontrolle, der Abrechnung des geldwerten Vorteils und im Rahmen der Verwaltung von Poolfahrzeugen fallen personenbezogene Daten an, die durch das Fuhrparkmanagement verarbeitet werden. Zu den personenbezogenen Daten gehören neben dem Namen, der Anschrift und den Kontodaten auch das Kraftfahrzeugkennzeichen sowie der Durchschnittsverbrauch oder das Beschleunigungs- und Bremsverhalten.

Der datenschutzrechtlich Verantwortliche ist im Falle von Unternehmen die juristische Person, die über die Mittel und Zwecke der Verarbeitung personenbezogener Daten entscheidet. Verantwortlicher ist somit das Unternehmen selbst und nicht einzelne Abteilungen oder Beschäftigte des Unternehmens. Fuhrparkverantwortliche sind deshalb nicht verantwortlich im datenschutzrechtlichen Sinn.

REGELUNGEN FÜR DEN FUHRPARK

Die **Verarbeitung personenbezogener Daten** ist grundsätzlich verboten, sofern keine Erlaubnis vorliegt (sogenanntes Verbot mit Erlaubnisvorbehalt). Eine solche Erlaubnis kann sich aus diversen Rechtsgrundlagen ergeben: zum Beispiel aus einem Vertrag, einer Einwilligung, einem berechtigten Interesse oder aus weiteren speziellen Vorschriften. Neben der DSGVO, dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und weiteren einzelnen Landesdatenschutzgesetzen sind bei der Verarbeitung personenbezogener Daten bei der

Fuhrparkverwaltung spezialgesetzliche Vorschriften aus folgenden Gesetzen und Verordnungen zu berücksichtigen: eCall-Verordnung, Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG), Gesetz über intelligente Verkehrssysteme und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVSG), Straßenverkehrsgesetz (StVG), Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), Telekommunikation-Telemedien-Datenschutz-Gesetz (TTDSG).

Die zahlreichen Vorschriften ergeben sich aus den vielfältigen Fallgestaltungen und Datenverarbeitungsvorgängen. Sollen in einem Unternehmen mit Betriebsrat beispielsweise vernetzte Fahrzeuge bereitgestellt werden, spielt das BetrVG aufgrund des darin verankerten Mitbestimmungsrechts des Betriebsrats eine entscheidende Rolle.

Die **datenschutzrechtlichen Anforderungen** sind vielfältig und umfassen die folgenden Themen:

- ▶ Erfüllung von Informationspflichten (beispielsweise gegenüber Kunden/Dienstleistern und Beschäftigten)
- ▶ Erstellung eines Verzeichnisses von Verarbeitungstätigkeiten
- ▶ Implementierung geeigneter technischer und organisatorischer Maßnahmen
- ▶ Durchführung von Datenschutz-Folgenabschätzungen
- ▶ Erarbeitung und Umsetzung von Löschrufen (Erstellung eines Löschkonzepts)
- ▶ Erstellung weiterer datenschutzrechtlicher Dokumente (zum Beispiel eine Richtlinie zum Umgang mit Betroffenenrechten oder Verschwiegenheitsverpflichtungen für Beschäftigte)

Die vorhandenen Prozesse sollten regelmäßig auf **Aktualität und Datenschutzkonformität** überprüft und die dazugehörigen Dokumente entsprechend angepasst werden. Einige Themen – wie der Umgang mit Betroffenenrechten oder die Erstellung von Verschwiegenheitsverpflichtungen – gelten für das gesamte Unternehmen und werden daher oftmals zentral in der Rechts- und Datenschutzabteilung erarbeitet. Bei vielen Themen ist jedoch die Mitarbeit der Abteilungen gefragt, da diese die Prozesse am besten kennen. In einem Verzeichnis von Verarbeitungstätigkeiten sind alle Vorgänge im Unternehmen, bei denen personenbezogene Daten verarbeitet werden, umfassend zu dokumentieren. Da auch im Fuhrpark personenbezogene Daten verarbeitet werden, ist für diese Dokumentation die Unterstützung des Fuhrparkmanagements nötig.



RECHTE DER DIENSTWAGENBERECHTIGTEN MITARBEITER UNTER DER DSGVO

Allen Beschäftigten eines Unternehmens stehen gegenüber dem Arbeitgeber die folgenden Rechte zu:

- ▶ Recht auf Auskunft
- ▶ Recht auf Berichtigung
- ▶ Recht auf Löschung
- ▶ Recht auf Einschränkung der Verarbeitung
- ▶ Recht auf Datenübertragbarkeit
- ▶ Recht auf Widerspruch
- ▶ Recht auf Widerruf einer erteilten Einwilligung
- ▶ Recht auf Beschwerde bei einer zuständigen Aufsichtsbehörde

Diese Rechte gelten jedoch nicht ausnahmslos. So müssen personenbezogene Daten beispielsweise nicht auf Verlangen der Beschäftigten gelöscht werden, wenn die Verarbeitung der Erfüllung einer rechtlichen Pflicht dient (zum Beispiel zur Erfassung der Daten aus einem (elektronischen) Fahrtenbuch zum Nachweis der Halterpflichten gegenüber der Verkehrsbehörde im Rahmen der Fahrtenbuchauflage). Auch dann, wenn die Speicherung zur Geltendmachung, Ausübung oder Verteidigung von Rechtsansprüchen im Zusammen-

puter von Dienstwagen mit Navigations-, Telekommunikations- und anderen Assistenzsystemen zusammenarbeitet, desto mehr Daten fallen insgesamt an. Diese im Fahrzeug gespeicherten Daten sind zunächst rein technischer Natur (fahrzeugbezogen) und sollen in erster Linie den sicheren sowie störungsfreien Fahrbetrieb gewährleisten. Auch sollen Wartung und Reparaturen des Fahrzeugs erleichtert werden. Üblicherweise beziehen sich die erfassten Daten auf Betriebszustände wie Systemkomponenten, Statusmeldungen des Fahrzeugs und von dessen Einzelkomponenten, Fehlfunktionen und Defekte in wichtigen Systemkomponenten wie Licht und Bremsanlage, Reaktionen des Fahrzeugs in speziellen Fahrsituationen sowie Umgebungszustände. Jedoch können diese Daten zum Beispiel nach einem Unfall oder einem Werkstattbesuch Aussagen über das Fahrverhalten des einzelnen Dienstwagennutzenden geben. Fahrzeugbezogene Daten werden damit zu personenbezogenen Daten.

Das praktische Problem ist bisher, dass weder Dienstwagennutzende noch Fuhrparkverantwortliche Zugriff auf all diese technischen Service-Daten haben, geschweige denn ohne Weiteres von überhaupt allen im Fahrzeug anfallenden Daten im Detail Kenntnis erlangen. Die vollständige Transparenz der Daten bereitet in der Praxis bisweilen erhebliche Schwierigkeiten. Bei einem funktionierenden Datenschutz wird eine **vollständige und aktuelle Transparenz** darüber benötigt,

welche Daten erfasst und verarbeitet werden und welche Daten über welche Schnittstellen an wen und zu welchen Zwecken übermittelt werden.



FOLGEN VON VERSTÖßEN

Bei Verstoß gegen die DSGVO drohen **hohe Geldbußen und Sanktionsmöglichkeiten**. Bußgelder können bis zu 20 Millionen Euro oder im Fall eines Unternehmens bis zu vier Prozent des gesamten weltweit erzielten Jahresumsatzes des vorausgegangenen Jahres betragen. Ob und in welcher Höhe ein Bußgeld verhängt wird, richtet sich unter anderem nach der Verhältnismäßigkeit und Präventionswirkung, der Schwere des Verstoßes, den getroffenen Gegenmaßnahmen, dem Umfang der Zusammen-

arbeit mit der Aufsichtsbehörde und dem Verschuldensgrad. Bei Datenschutzverstößen ist schnelles Handeln gefragt. Meldepflichtige Datenschutzvorfälle müssen der zuständigen Datenschutzbehörde möglichst binnen 72 Stunden gemeldet werden. Nicht zu unterschätzen sind darüber hinaus weitere **Folgen wie Reputations- und Imageschäden** gegenüber Kunden und den eigenen Beschäftigten. Der Datenschutz sollte deshalb nicht auf die leichte Schulter genommen werden.

arbeit mit der Aufsichtsbehörde und dem Verschuldensgrad. Bei Datenschutzverstößen ist schnelles Handeln gefragt. Meldepflichtige Datenschutzvorfälle müssen der zuständigen Datenschutzbehörde möglichst binnen 72 Stunden gemeldet werden. Nicht zu unterschätzen sind darüber hinaus weitere **Folgen wie Reputations- und Imageschäden** gegenüber Kunden und den eigenen Beschäftigten. Der Datenschutz sollte deshalb nicht auf die leichte Schulter genommen werden.

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

AUSWIRKUNGEN DER FORTSCHREITENDEN DIGITALISIERUNG

Neue datenschutzrechtliche Fragestellungen ergeben sich zwangsläufig mit der fortschreitenden Digitalisierung und Vernetzung des Alltags bis hin zu vernetzten Fahrzeugen. Je vernetzter der Bordcom-

Warum Ihre E-Flotte Sonne tanken sollte

Photovoltaik und Elektromobilität – das perfekte Paar



Wenn Unternehmen Elektromobilität gewerblich nutzen wollen, sollten sie auf dezentrale Energieerzeugung mit Photovoltaik (PV) setzen. Mit dem Betrieb von eigenen PV-Anlagen kann der Eigenverbrauch von grünem Strom/Solarstrom maximiert werden und zusätzlich die Ladeinfrastruktur der elektrischen Firmenflotte stärken. Im aktuellen Whitepaper von The Mobility House erfahren Flottenmanager:innen mehr über aktuelle Herausforderungen und anhand von Anwendungsszenarien, wie man Sonnenenergie mit einem intelligenten Lastmanagement beim Laden bestmöglich nutzt.

Laden mit PV-Strom ist deutlicher günstiger

Die Kosten für **Strom** aus dem öffentlichen Netz liegen vier bis sechs Mal höher als für Strom aus Eigenerzeugung. So fallen für selbst erzeugten und verbrauchten Strom keine zusätzlichen Netzentgelte, Steuern und Ökostrom-Umlagen an.

E-Fahrzeuge als flexible Verbraucher und Speicher

Wichtigste Voraussetzung bei der Nutzung von Sonnenstrom sind Speicherkapazitäten in Zeiten von Überproduktion und bei erhöhter Nachfrage. Elektrische Firmenflotten können hier direkt helfen, die volatilen erneuerbaren Energien nachhaltiger und intelligenter zu nutzen: Dank einer smarten Steuerung wird immer dann geladen, wenn ein PV-Überschuss vorhanden ist.

Stabile und planbare Betriebskosten

Die Kosten für den eigenproduzierten Strom sind im täglichen Betrieb deutlich stabiler gegenüber den stark schwankenden und unwägbareren Strompreisen auf dem derzeitigen Energiemarkt.

Energieautarkie und verbesserte Klimabilanz

Firmenflotten lassen sich mit regenerativem PV-Strom energieautark und mit verbesserter Klimabilanz betreiben.

Stromerzeugung durch eigene PV-Anlagen und Ladeinfrastruktur ergänzen sich ideal. So kann PV-Überschuss, der nicht für die Stromversorgung der Gebäude benötigt wird, zum Laden von Elektrofahrzeugen verwendet werden. Damit lässt sich grün und kostengünstig laden und gegebenenfalls lassen sich sogar Einnahmen generieren, wenn Sie den Grünstrom an Mitarbeiter verkaufen.

Tipps zu rechtlichen Vorgaben und Restriktionen

Im ersten Schritt müssen alle rechtlichen und steuerlichen Fragen, etwa zu Betreiberpflichten oder Stromsteuer, geklärt werden. Um ein optimales Aufwand-Nutzen-Verhältnis zu erreichen, sollte die steuerliche und rechtliche Komplexität mit der Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Anwendungsfalls in Einklang stehen.

Intelligentes Lastmanagement

Das Lade- und Energiemanagement ChargePilot® hilft den PV-Überschuss optimal zum Laden von Elektrofahrzeugen zu nutzen. Dazu gehört eine intelligente Ladestrategie, die je nach Tageszeit die Ladeleistung abhängig vom Überschuss automatisch anpasst. Darüber hinaus haben Fuhrparkmanager die Möglichkeit, den Wechsel auf Netzstromladung sowie die Ladestrategien remote ändern zu können.

Erfahren Sie alles Wichtige zum Thema PV-Laden und entdecken Sie die Vorteile für Ihr Unternehmen im kostenlosen Whitepaper „Warum Ihre E-Flotte Sonne tanken sollte“ von The Mobility House.

THE MOBILITY HOUSE 

Mehr als 500 Flotten setzen auf unsere Lösungen.

Ob 10, 50 oder 100 Stellplätze, wir elektrifizieren Ihre Unternehmensflotte – von der Beratung über die Umsetzung bis zum Betrieb.

mobilityhouse.com

Schäden effizienter abwickeln

Knapp 30 Prozent des Arbeitstages von Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlichen werden von der Schadenabwicklung in Anspruch genommen. Digitale Lösungen können dabei unterstützen, die lange Prozesskette im Schadenmanagement zu automatisieren und optimieren.

Durch die Pandemie gab es weniger Kilometer zu fahren, ein geringeres Verkehrsaufkommen und tatsächlich weniger Unfälle. Dennoch ist und bleibt das **Schadenmanagement ein Dauerbrenner** im Fuhrparkalltag. Die Schadenabwicklung sowie die Einhaltung von Service- und Wartungsterminen nimmt mitunter einen großen Teil der Arbeit ein. Das Schadenmanagement ist aufgrund seiner Unvorhersehbarkeit ein echter Zeitfresser. Zudem muss die Einhaltung der Wartungstermine dokumentiert und organisiert werden. Ein digitales Schadenmanagement kann dem entgegenwirken und den administrativen Aufwand erheblich verringern.

Nicht nur bei Meetings, Messen und Schulungen hat die Digitalisierung einen Schub bekommen. Seit vielen Jahren ist die Steigerung des Automatisierungsgrades und die digitale Transformation auch bei der Schadenabwicklung ein Thema. Die **Interkonnektivität der Fahrzeuge** ist der zweite große Treiber dieser Entwicklung: Ein vernetztes Auto kann bei einem Auffahrunfall automatisch das Servicecenter des zuständigen Versicherers alarmieren oder auf drohende Schäden hinweisen. Die systematische Optimierung des Schadenmanagements unter **Einsatz digitaler Technologien** ist nicht nur prozessual entlastend, sondern kann auch je nach Fuhrpark drei bis fünf Prozent der **Gesamtkosten einsparen**. Laut Experten spielt dabei in den letzten Jahren vor allem die Reduzierung der Versicherungsprämien eine immer größere Rolle.

ANWENDUNGEN

Unspektakulär, aber hilfreich sind Flottenmanagementsysteme, die Servicebedarfe, Schadenakte und Reparaturstatus von Fahrzeugen

visualisieren. Reifenwechsel, Reinigung oder Reparaturen – all das sollte auch digital gelöst werden können. Signifikanten Einfluss auf die Kosten hat insbesondere die intelligente Steuerung von verunfallten Fahrzeugen in ein Werkstattnetz. Wichtig ist hier, dass das Netzwerk frei und nach den Wünschen der Flotte zusammengestellt werden kann. Nur so ist es möglich, den wachsenden Reparatur-Anforderungen gerecht zu werden.

Aus Fahrersicht hat die **unkomplizierte Schadenmeldung** erste Priorität. Aber es darf nicht nur um die Meldung an sich gehen, ebenso sollten die weiteren Prozessschritte wie Terminierung und Kommunikation mit der Werkstatt – beispielsweise beim Thema Leihwagen oder Hol- und Bringdienst – digital abgebildet werden. In einer digitalen Schadenmanagement-Welt kann diese über eine App abgewickelt werden. Viele Anbieter ermöglichen dies sogar im Corporate Design des Kunden und haben ihre Anwendungen auch mit Funktionen für akute Notsituationen wie Bergungs- und Rettungseinsätze ausgestattet. Sicherheitsmechanismen wie eine wirksame Verschlüsselung oder die Multi-Faktor-Authentifizierung vervollkommen eine digitale Schadenmanagementlösung. Aber auch eine Hotline ist neben einer App sinnvoll, denn es gibt Fälle, da hilft die rein digitale Meldung nicht wirklich weiter. Da Schadenmanagement immer eine Gemeinschaftsleistung vieler Dienstleister und Partner ist, sollte besondere Aufmerksamkeit auf die **Schnittstellen** gelegt werden. Um einen wirklich guten und effizienten Prozess zu ermöglichen, ist es nicht nur relevant, dass der Dienstleister die entsprechenden Schnittstellen zu Partnern anbietet, um Daten zu übertragen. Es sollte möglich sein, wirklich miteinander zu kommunizieren und Prozessschritte digital anstoßen zu können, wie Freigaben, Rechnungsprüfungen et cetera.

Die **Live-Stream-Begutachtung von Schäden** – meist per Tablet oder Smartphone, eventuell unterstützt durch ein Lackschichtdickenmessgerät und Hilfsmittel zur Schadenmarkierung – hat sich bewährt. Lediglich gute Lichtverhältnisse und eine stabile Verbindungsqualität sind zu gewährleisten. Von Mitarbeitern wird die Live-Stream-Begutachtung geschätzt, da sie kontaktlos ist und ohne Anfahrtszeit auskommt. Auf Basis dieser Daten erstellen die Systeme und Portale dann schon eine erste Kostenprognose.

Bei Großschadensereignissen ermöglicht die durch **künstliche Intelligenz** gestützte Bilderkennung schon heute beeindruckende Leistungen. Auch bei Bagatellschäden kann das besonders interessant sein, da in diesem Fall schnell entschieden werden kann, ob sich eine Reparatur überhaupt lohnt oder nicht. Es gibt **mobile Anlagen zur automatisierten Bewertung von Fahrzeugen** vor Rücknahme und Rückgabe. Beschädigte Fahrzeuge werden in einen Scanner-Tunnel gefahren, der die Karosserie mittels Kameras in weniger als einer Minute auf Farbbild, Oberflächenkrümmung und Reflektivität untersucht und eine Schadensbewertung abgibt. Zum Vergleich: Sachverständige benötigen bis zu 30 Minuten für die aufwendige Zählung und Evaluation von Schäden (zum Beispiel bei Hagelereignissen).

Ein umfassendes digitales Schadenmanagement wird mit einem **transparenten Reporting** abgerundet. Eine Auswertungskontrolle

auf Einzelschaden- und Gesamtschadenbasis mit Echtzeit-Zugriff und individuellen Filtermöglichkeiten sind Branchenstandard.

Ein Bremsklotz im Schadenmanagement ist häufig noch die recht analoge Kommunikation mit Versicherern. Viele Kundendaten sind bei den Assekuranzen weiterhin nicht digital erfasst, auch wenn das elektronische Zulassungssystem in Deutschland neue Möglichkeiten schafft.



WISSEN IST DER SCHLÜSSEL

Transparenz und Wissen um die Kosten, die Schäden ausmachen, um den betriebenen Aufwand und die Schadenursachen sind der Schlüssel dazu, das Thema im Griff zu haben. Dann kann gegensteuert oder nach neuen Lösungen gesucht werden, die der Markt und viele Anbieter inzwischen bieten. Kosten zu sparen, weniger Zeit mit einzelnen Fällen zuzubringen und durch Fahrertrainings oder Assistenzsysteme die Schäden weiter zu reduzieren, muss das Ziel sein. Und das funktioniert auch bei dem kleinsten Fuhrpark nicht analog. Gerade die Digitalisierung hilft, diese Komplexität zu reduzieren und das Schadenmanagement wesentlich zugänglicher zu gestalten. Um das digitale Schadenmanagement voranzubringen und unsere Mitglieder zu unterstützen, arbeiten wir mit verschiedenen Partnern zusammen, die sich auf dieses Thema spezialisiert haben.

ANZEIGE

Ihr persönliches Fuhrparkmanagement

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



Mirko Ilgenstein

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

Wir beraten Sie individuell, persönlich und vor Ort.

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



INTERVIEW

Mobilitätsdaten- plattformen

Eine Mobilitätsdatenplattform ist eine digitale Plattform, auf der verschiedene Arten von Mobilitätsdaten gesammelt, gespeichert, analysiert und bereitgestellt werden. Diese Daten können von verschiedenen Quellen stammen, wie zum Beispiel von intelligenten Verkehrssystemen, Fahrzeugen, Smartphones oder öffentlichen Verkehrsbetrieben. Wie können Unternehmen sie einsetzen? Darüber hat Wolfgang Eck mit Prof. Dr. Andreas Helferich gesprochen. Er ist Hochschullehrer für International and Digital Management an der Privathochschule ISM International School of Management am Campus Stuttgart und Sektionsleiter Südwest von ITS Germany.

UNTERNEHMEN MOBIL (UM): Wozu gibt es Mobilitätsdatenplattformen, was ist der Sinn dahinter?

Andreas Helferich (AH): Den Sinn erkläre ich am besten aus Sicht des Endkunden, auch wenn nicht alle diese Plattformen für den Endkunden gedacht sind. Im Endeffekt will ich als Endkunde mir die Information holen, wie ich von A nach B komme und was es mich kostet, wie lange es dauert, welches Verkehrsmittel ich optimalerweise verwenden kann. Zum Beispiel eben den klassischen ÖPNV oder eben einen E-Scooter oder eine Kombination aus beidem. Der Zugang ist dann im Regelfall per App. Der Vorteil ist ganz klar, dass man nicht alle Anbieter einzeln abfragen muss. Und die Anbieter der Apps für den Endkunden – oft Startups – müssen auch nicht mehr mit 20 verschiedenen Anbietern von Carsharing, E-Scootern und ÖPNV je-

weils einen Vertrag über die Datennutzung abschließen. Das ist der Gedanke der Mobilitätsdatenplattform.

UM: Wer ist dann der eigentliche Vertragspartner?

AH: Es gibt zum Beispiel die Plattform mobidataBW. Das ist eine Datenplattform des Landes Baden Württemberg, betrieben von der Nahverkehrsgesellschaft NVBW. Das ist eine hundertprozentige Tochter des Landes, genauer gesagt des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, die im Auftrag des Landes genau diese regionale Aggregator-Funktion übernimmt und eben mit den Daten-Anbietern, also zum Beispiel Kommunen, Mobilitätsdienstleistern oder einem Verkehrsverbund die Verträge schließt und dann über ihre Plattform den Zugriff auf die Daten prinzipiell ermöglicht. Wenn ich dann diese Daten nutzen möchte, muss ich eben nur noch auf die NVBW zugehen und einen Vertrag schließen. Und bei mobidata BW ist es auch Ziel, alle Daten über denselben Nutzungsvertrag kostenlos zur Verfügung zu stellen.

UM: Die Deutsche-Bahn-App ist also auch eine kleine Datenplattform dieser Art?

AH: Genau, die Bahn hat ihre eigene interne Mobilitätsdatenplattform, wo sie eben alle Informationen aus dem eigenen Konzern zur Verfügung stellt. Und auch Automobilhersteller aus dem süddeutschen Raum hatten versucht, durch eine mobile Datenplattform für

den Endkunden sichtbar zu werden. Aus diesem Geschäft haben sich die Automobilhersteller zum größten Teil wieder zurückgezogen und ein Teil dessen hat dann eben auch die Deutsche Bahn gekauft, die ja im Carsharing sowie bei den Leihfahrrädern sehr stark aktiv ist. Die Bahn richtet sich seit mindestens fünf bis zehn Jahren ganz bewusst darauf aus, in diesem Bereich der vernetzten Mobilität tätig zu werden. Was ja auch sinnvoll ist, denn am Ende muss ich zum Beispiel von Zuhause zum Bahnhof kommen und vom Ziel-Bahnhof zu meinem endgültigen Ziel. Und da sind wir schnell beim Thema betriebliches Mobilitätsmanagement, wenn ich als Pendler oder auf Dienstreise unterwegs bin.

Die vernetzte Mobilität möchte das Auto mit Navi ersetzen und ist eigentlich der Gedanke dieser Mobilitätsplattformen mit Endkunden-App. Der Kunde sieht in einer App die verschiedenen Optionen und kann dann einfach die schnellere, günstigste oder auch spaßigere Möglichkeit wählen.

UM: Wie können das Entscheider in Unternehmen für die betriebliche Mobilität nutzen?

AH: Seit einigen Jahren gibt es die Idee des Mobilitätsbudgets, für die es inzwischen mehrere Anbieter mit entsprechenden Apps gibt, die auf den Mobilitätsdatenplattformen aufsetzen. Da stellt der Arbeitgeber ein monatliches Budget zur Verfügung und der Nutzer kann relativ flexibel auf die Anbieter zugreifen, die in dieser App integriert sind. Den Mitarbeitenden geben die Arbeitgeber so die Möglichkeit, ihr Budget auf die verschiedenen Verkehrsträger bedarfsgerecht aufzuteilen und können dann auch Analysen darüber fahren, wie die Mitarbeitenden dieses Angebot überhaupt genutzt haben.

UM: Wie ist hier der Stand?

AH: Seit circa zehn Jahren sehen wir etwas Bewegung in Richtung vernetzter Mobilität, auch mit zunehmendem Tempo. Im Moment ist das aber dennoch eher die Ausnahme, die meisten Leute sind „Gewohnheitstiere“. Aber wenn es gewünscht ist, dass die Leute ohne Auto auskommen oder öfters auf ihr Auto verzichten, dann sind wir an dem Punkt, dass der klassische ÖPNV nicht alle Bedürfnisse abdecken kann. Eine Kombination aus ÖPNV und Leihfahrrad, E-Scooter, Carsharing et cetera kann mehr helfen, muss aber einfach bedienbar bleiben. Niemand möchte vier Apps öffnen und sich in jeder App einzeln heraussuchen, wie das zum Beispiel mit dem E-Scooter geht und in der zweiten App mit dem klassischen ÖPNV et cetera.

Deswegen brauche ich diese Mobilitätsdatenplattform, die möglichst neutral alle Optionen anzeigt und darüber die Transparenz bietet, was in diesem Fall die beste Kombination ist.

UM: Inwiefern können solche Werkzeuge und die Digitalisierung einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität der Unternehmen leisten?

AH: Ich denke schon, dass der Beitrag sehr groß sein kann. Wir wollen heute ja alle unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Zudem sind Unternehmen durch Regulierung und Berichtspflichten immer mehr gefordert, sich um den CO₂-Ausstoß, die Klimawirkung des Unternehmens et cetera zu küm-

mern. Und da kann ich A über so eine App meine Mitarbeitenden unterstützen, sich tatsächlich nachhaltiger zu bewegen. Und B kann ich – anonymisiert und unter Wahrung des Datenschutzes – die Gesamtmenge an CO₂ berechnen, welche die Nutzer dieser App verursacht haben. Und es gibt auch Anbieter im Markt, die das transparent machen. Mit diesem Wissen kann man auch besser die Mitarbeitenden aktivieren, auf umweltfreundlichere



Entscheider in Unternehmen können die Mobilitätsdatenplattform nutzen, um die betriebliche Mobilität zu optimieren. Hier sind einige konkrete Anwendungsfälle:

1. Planung von Dienstreisen: Durch die Analyse von Mobilitätsdaten können Entscheider in Unternehmen die besten Routen und Transportmittel für Dienstreisen identifizieren. So können sie Zeit und Kosten sparen und gleichzeitig die CO₂-Emissionen reduzieren.

2. Flottenmanagement: Eine Mobilitätsdatenplattform kann dazu beitragen, den Fuhrpark eines Unternehmens effizienter zu nutzen. Entscheider können beispielsweise die Fahrzeugnutzung überwachen, Wartungsintervalle optimieren und die Flottengröße an den tatsächlichen Bedarf anpassen.

3. Förderung nachhaltiger Mobilität: Mobilitätsdaten können helfen, den Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie

öffentlichem Nahverkehr, Fahrrädern oder Elektrofahrzeugen zu erhöhen. Entscheider können diese Daten nutzen, um ihre Mitarbeiter zu motivieren, auf nachhaltige Verkehrsmittel umzusteigen.

4. Verkehrsmanagement: Unternehmen können dazu beitragen, den Verkehr in ihrer Umgebung zu reduzieren, indem sie beispielsweise Mitarbeiter zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder Fahrgemeinschaften ermutigen. Eine Mobilitätsdatenplattform kann dazu beitragen, den Verkehrsfluss zu analysieren und Entscheidungen zu treffen, um Staus und Verzögerungen zu vermeiden.

Insgesamt kann eine Mobilitätsdatenplattform dazu beitragen, die betriebliche Mobilität zu optimieren, Kosten zu senken, die Effizienz zu steigern und gleichzeitig einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Verkehrsmittel umzusteigen. Mobilitätsdatenplattformen bieten also aus meiner Sicht durchaus 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“.

UM: Fazit – Das kann jedes Unternehmen nutzen, um auch die Pendlermobilität, also die Arbeitswege der Mitarbeiter, positiv zu beeinflussen?

AH: Definitiv. Das ist genau der Punkt, wo sich die Spreu vom Weizen trennt. Wie viele verschiedene Anbieter habe ich denn entsprechend in meiner App, decke ich möglichst viele Optionen ab? Aber gleichzeitig ist es natürlich auch so, dass das nicht alle Mobilitätsanbieter gut finden. Weil das auch bedeutet, ich nutze nicht mehr die eigentliche App des Anbieters und damit verliert dieser Sichtbarkeit und ist austauschbarer, vor allem vergleichbar. Aber am Ende belebt natürlich die Konkurrenz das Geschäft.

UM: Derzeit sind Mobilitätsdatenplattformen noch relativ regional unterwegs, wenn ich sie richtig verstanden habe?

AH: Ja, viele Verkehrsverbände haben sich in den letzten Jahren Mobilitätsplattformen mit Endkunden-Apps angeschafft beziehungsweise mit Dienstleistern zusammen entwickelt. Und die Verkehrsverbände sind inhärent regional. Es gibt aber auch bundesweit tätige Anbieter. Diese kämpfen aber mit der Datenverfügbarkeit: es gibt die gesetzliche Verpflichtung für Kommunen und ÖPNV-Anbieter sowie unter bestimmten Voraussetzungen auch privatwirtschaftliche Anbieter, Daten zur Verfügung zu stellen. Dieser kommen sie noch nicht alle nach, weil insbesondere auch die kleineren Kommunen überfordert sind und kein Budget dafür haben. Deswegen stehen viele Daten nicht flächendeckend zur Verfügung.

UM: Was würden Sie Unternehmen raten?

AH: Ich würde ihnen auf jeden Fall dazu raten, sich das Thema anzuschauen. Vor allem, wenn sie junge Mitarbeitende für das Unternehmen gewinnen wollen. Denn es zahlt auch auf die Arbeitgeberattraktivität ein, gerade im urbanen Raum. Und falls ich mich nicht selbst um die Technik kümmern möchte, sollte ich mir die verschiedenen Anbieter anschauen, insbesondere für das Thema Mobilitätsbudget.

ANZEIGE

KROSCHKE

**DIGITALE ZULASSUNG.
IMMER UND ÜBERALL.**

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

Mehr unter www.kroschke.de/gks

DEUTSCHER AUTO DIENST

Fahrzeugflotten digital verwalten

In der heutigen Zeit gibt es viele Produkte für die digitale Verwaltung von Flotten. Doch welche Fuhrparksoftware ist die richtige? Vor der Wahl sollten Unternehmen ihre Anforderungen klären. So gibt es Softwarelösungen, die **lokal installiert** werden. Demgegenüber stehen **webbasierte Lösungen**. Sie sind flexibler, denn Fuhrparkmanager können von überall darauf zugreifen.

Zudem gilt es zu prüfen, welche **Funktionen** wichtig sind, z. B.:

- ▶ Elektronische Fahrzeugakte
- ▶ Terminverwaltung
- ▶ Automatisierte Erinnerungen
- ▶ Upload- beziehungsweise Downloadfunktion für Daten
- ▶ Anbindung an Buchhaltungssysteme oder Datenlieferanten wie DAT
- ▶ Module wie Schadenmanagement, Konfigurator

Großes Einsparpotenzial

Die Kosten für ein modernes Fuhrparksystem sind abhängig vom Abrechnungsmodell – je nachdem, ob Unternehmen eine **Lösung kaufen** oder eine **monatliche Servicepauschale pro Fahrzeug** entrichten. In jedem Fall ist das Einsparpotenzial enorm. Langfristig sorgen digitale Prozesse, automatische Erinnerungen und Reports für deutliche Effizienzsteigerungen im Flottenmanagement.

Schnelle Implementierung

Die Umstellung eines analog verwalteten Fuhrparks auf ein digitales Management ist in der Regel nicht aufwendig. Moderne Lösungen können **Daten und Dokumente einfach importieren**, sodass eine schnelle Einführung realisierbar ist.

Integration bestehender Partner

Unternehmen sollten darauf achten, dass **bestehende Geschäftspartner direkt in die Prozesse der neuen Lösung eingebunden** werden können. Hierbei hilft es, bei den Partnern vorab nachzufragen. Meist haben sie schon Erfahrung mit Softwareanbietern und deren Lösungen und können Empfehlungen aussprechen.

Flexibel in die Zukunft

Die Mobilität ist im Wandel und so auch der Lösungsmarkt. Viele Anbieter sind heutzutage in der Lage, ihre **cloud- oder webbasierten Softwareprodukte schnell weiterzuentwickeln**. Es gibt innovative Lösungen, die bei der Entscheidung für ein digitales Fuhrparkmanagement berücksichtigt werden sollten.

Sie möchten mehr erfahren? Kontaktieren Sie uns:

www.fleethub.de

Ein gewagter Blick in die Zukunft

Die Mobilität der Zukunft wird sich grundlegend verändern. Neue Technologien und innovative Konzepte werden dazu beitragen, dass die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, nachhaltiger und effizienter wird.

Somit wird auch das klassische Flottenmanagement in der Zukunft stark von der Digitalisierung und neuen Technologien geprägt sein und zugleich auch eine Veränderung im Denken und Handeln der Unternehmen erfordern. Der Wandel vom Fuhrparkmanager zum Mobilitätsmanager wird unumgänglich sein. Ebenfalls wird die Akzeptanz der Mitarbeiter für alternative Mobilitätskonzepte für diesen neuen Weg eine wesentliche Rolle spielen.

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN BRINGT DIE MOBILITÄTSWENDE MIT SICH?

Neue Rechtsprechungen, verschiedene Steuermodelle der einzelnen Mobilitätskomponenten, größerer administrativer Aufwand, Prozessveränderungen/-anpassungen, Umstellung der Car-Policy zur Mobilitäts-Policy, usw.

Sie merken – auf neue Mobilitätslösungen folgen neue Rahmenbedingungen. Die Komplexität steigt enorm.

Sind Sie bereit für all das? Passt die aktuelle Ausrichtung ihres Unternehmens zu diesem Wandel?

.....

„Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit.“

(Friedrich Schiller)

.....

Wir empfehlen generell, sich frühzeitig mit diesen Themen zu beschäftigen ...

Mirko Ilgenstein

Graf Hardenberg GmbH

Mit dem 49-Euro-Ticket kommt das Deutschland-Budget.

Das Deutschlandticket im attraktiven und flexiblen Mobilitätsbudget – spart Arbeitnehmenden bares Geld und Unternehmen lästigen Verwaltungsaufwand.

www.lofino.de/deutschlandbudget/

Von den Experten für Mobilität und Benefits.

 **LOFINO**





DrehMoment.

VON PROF. DR. CHRISTIAN GROTEMEIER

Kann und darf man noch Texte über die Digitalisierung schreiben, ohne auf ChatGPT einzugehen? Ja, unbedingt! Schließlich hat sich besagte künstliche Intelligenz im betrieblichen Mobilitätsmanagement noch keinen großen Namen gemacht. Aber dafür gibt es viele andere Apps und Tools, die die Flotten- und Mobilitätsverantwortlichen entlasten und die Effektivität des Mobilitätsmanagements erhöhen. Nachfolgend sind einige Use Cases aufgeführt, für die man mittlerweile umfassende digitale Unterstützung erhält:

1. Mitarbeitermobilität verstehen und analysieren: Ausgangspunkt für das betriebliche Mobilitätsmanagement ist in vielen Fällen die Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeitenden. Hier gibt es mittlerweile IT-Lösungen, die standardisierte Analysen der Pendlermobilität ermöglichen („Mobilitäts-Audits“) und anschauliche Dashboards sowie Karten erzeugen. Aber auch eigene Mitarbeiterbefragungen können in kürzester Zeit über Standardtools wie zum Beispiel Microsoft Forms erstellt und (automatisch) ausgewertet werden. Wer es ganz genau wissen will, kann seine Mitarbeitenden auch mit Apps für das (datenschutzkonforme) Mobilitätstracking ausstatten. Die eigene Flotte hat man mit elektronischen Fahrtenbüchern oder sogar einem Flottenmanagementsystem im Blick.

2. Maßnahmen konzipieren und umsetzen: Die Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement sind individuell und reichen von neuer Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer über Homeoffice-Regelungen bis hin zur Elektrifizierung der eigenen Flotte. Eine

Maßnahme erfreut sich derzeit großer Beliebtheit und das ist das Mobilitätsbudget. Unternehmen stellen hierbei den Mitarbeitenden einen monatlichen Betrag für die Nutzung von (nachhaltigen) Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung. Die Abrechnung beziehungsweise Inanspruchnahme des Budgets erfolgt für die Mitarbeitenden über Apps. In einigen Apps können auch direkt Leistungen wie beispielsweise Bahnfahrten oder Mietwagen gebucht werden. Die Arbeitgeber können als Administratoren die Budgets steuern und die Daten mit der Lohnbuchhaltung synchronisieren.



3. Mitarbeitende motivieren: Der ehemalige Wirtschaftsminister Ludwig Erhard wird gerne damit zitiert, dass 50 Prozent der Wirtschaft Psychologie seien. Dies gilt auch für das betriebliche Mobilitätsmanagement: Änderungen im Mobilitätsverhalten benötigen häufig mehr als attraktive Angebote. Unternehmen können aber mit Incentive- und Gamification-Apps das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden belohnen. Ganz entscheidend für den Erfolg solcher Ansätze sind die Beteiligung und die Vorbildfunktion von Führungskräften.

Viele der vorgestellten Funktionen werden in den jeweiligen Apps gebündelt, sodass man nicht mehrere Apps parallel benötigt. Gleichzeitig ist der Markt sehr dynamisch und neue Anbieter und Funktionen kommen ständig dazu. Es lohnt sich also, sich hier einen Überblick zu verschaffen und mit anderen Flotten- beziehungsweise Mobilitätsverantwortlichen in den Austausch zu gehen oder Sie fragen einmal ChatGPT.

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.

JUNI BIS AUGUST 2023

Übersicht der Termine



14. Juni 2023, 9 bis 17 Uhr

Zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in (BBM)

Modul 4 „Projektmanagement“ mit Jochen Stelter

Der Lehrgang „Zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in BBM“ gibt in sechs Modulen einen umfassenden Überblick über die Aufgaben im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Es wird die Bedeutung einer ganzheitlich gestalteten, betrieblichen Mobilität aufgezeigt. Die Module sind auch einzeln buchbar, zur Erlangung des Zertifikats sind jedoch alle Module erfolgreich zu absolvieren. In Modul 4 werden die grundlegenden Methoden und Werkzeuge des Projektmanagements vermittelt. Den Teilnehmenden sollen alle notwendigen Kenntnisse vermittelt werden, die sie benötigen, um Mobilitätsmanagementprojekte professionell starten, planen, steuern und umsetzen zu können. Dazu werden alle relevanten Bestandteile des Projektmanagements bestehend aus Planung, Durchführung, Kommunikation und Erfolgskontrolle ausgearbeitet.

15. Juni 2023, 11 bis 12 Uhr

Mobilitätsbudget – Best Practice: So geht die Umsetzung

mit Alexander Eckhardt

20. Juni 2023, 9:30 bis 17 Uhr

UVV im Fuhrpark – Praxisworkshop

mit Dieter Grün, Martin Kaus und Michael Schult

Ein Praxisworkshop, der einen umfassenden Einblick darüber gibt, welche Anforderungen in Bezug auf die UVV durch die Aufstellung von Elektrofahrzeugen, E-Rollern und Fahrrädern in Fuhrparks hinzukommen. Es wird darauf eingegangen, wie eine UVV-Prüfung durchzuführen ist, wie eine Gefährdungsbeurteilung für den Fuhrpark erstellt wird und wie die Umsetzung der UVV optimiert werden kann. Die Teilnehmenden können die bestehenden Konzepte innerhalb der eigenen Fuhrparks überprüfen und anpassen.

21. Juni 2023, 10 bis 11 Uhr

Wirtschaftlichkeitsvergleiche und Kostenrechnung bei E-Fahrzeugen

mit Marc-Oliver Prinzing

27. Juni 2023, 9 bis 12 Uhr

Von der Car Policy zur Mobility Policy – Online-Workshop

mit Marc-Oliver Prinzing

Es geht nicht mehr nur um Dienstwagen – eine Car-Policy reicht daher auch nicht mehr. Wie können Unternehmen ihre Regelungen weiterentwickeln? Darum geht es in diesem Online-Workshop. Teilnehmende erhalten die Zugangsdaten nach der Anmeldung. Mitglieder finden diese im Mitgliederbereich.

12. Juli 2023, 9 bis 17 Uhr und 13. Juli 2023, 9 bis 16 Uhr

Zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in (BBM)

Modul 5 „Rechtliche Aspekte des Mobilitätsmanagements“

mit Roman Kasten und Gerhard Nolle

30. August 2023, 9 bis 17 Uhr und 31. August 2023, 9 bis 17 Uhr

Zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in (BBM)

Modul 6 „Mobilitätsmanagement in der Praxis“

mit Marc-Oliver Prinzing

Dieser Workshop behandelt die relevanten Aspekte und Begriffe des Mobilitätsmanagements. Die Teilnehmenden erhalten Kenntnisse darüber, welche Mobilitätsformen und Angebote derzeit verfügbar sind, wie sie eingesetzt werden können und welche Auswirkungen dies auf Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit haben kann.

VERANSTALTUNGEN

14. Juni 2023 bis 16. Juni 2023

Power2Drive Europe, München

Power2Drive ist die internationale Fachmesse für Ladeinfrastruktur und Elektromobilität. Sie ist Teil von Europas größter energiewirtschaftlicher Plattform The smarter E Europe

und steht für die erfolgreiche Mobilitätswende. Im Vordergrund der diesjährigen Messe stehen Antriebsbatterien, Elektrofahrzeuge, innovative Lösungen und Technologien für eine nachhaltige Mobilität, Ladesysteme und Mobilitätsdienstleistungen.

www.powertodrive.de



27. Juni 2023, 8.30 bis 16.30 Uhr

Fleet Convention in der Wiener Hofburg

Ordentliche Verbandsmitglieder erhalten 50 Prozent Rabatt auf den regulären Ticketpreis (gilt nicht für das Frühbucherticket)

fleetconvention.at



**Jetzt
Ticket
sichern!**

e.on
Drive

E.ON Drive Summit 2023

20. Juni 2023 | WERK7 Theater, München

Inspiration und Austausch für Flottenmanager

Sehr geehrte Mitglieder des Bundesverbands Betriebliche Mobilität,

wir laden Sie herzlich zum E.ON Drive Summit 2023 ein – dem Treffpunkt für Pioniere, Visionäre und Macher der Elektromobilität.

Der E.ON Drive Summit bietet Ihnen nicht nur fesselnde Keynotes, praxisnahe Kundenbeispiele und inspirierende Produktvorführungen, sondern auch die Möglichkeit, sich in lockerer Atmosphäre mit anderen E-Mobility-Experten zu vernetzen und auszutauschen. Erfahren Sie, wie Unternehmen erfolgreich die neuesten Technologien und Ladelösungen einsetzen und wie auch Sie die Elektromobilität nutzen können, um das Wachstum Ihres Unternehmens, Ihrer Mitarbeiter und Ihrer Kunden voranzutreiben.

Wir freuen uns darauf, Sie am 20. Juni in München persönlich zu treffen und mit Ihnen gemeinsam die Zukunft der Elektromobilität zu gestalten!

Herzliche Grüße
Christoph Ebert

Geschäftsführer E.ON Drive GmbH

Anmeldung und Programm

Zum kompletten Programm
und zur kostenlosen Anmeldung
QR-Code scannen oder:
eondrive-summit.eventbrite.de



Speaker. Gäste. Und mehr:



Victoria Ossadnik
COO Digital & Innovation
E.ON SE



Jens Michael Peters
CCO Energielösungen
E.ON Germany



Andrea Krämer
Global Head of Sales
eMobility



Matthias Horx
Zukunftsforscher



Stefanie Fiedler
Senior Key Account
Manager



Christoph Ebert
Head of E.ON Drive DACH



Testfahrten



**Lösungen
zum Anfassen**



**Vorträge und
Paneldiskussionen**



Networking



Riesenrad Umadum



**Kulinarik &
Abendprogramm**

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

ISSN 2944-4659

**Folgen Sie uns in den
sozialen Medien:**



Bundesverband
Betriebliche Mobilität
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement