

UNTERNEHMEN MOBIL

Impulse für Fuhrpark
und betriebliche Mobilität



Intermodal und multimodal unterwegs

Die Zukunft der nachhaltigen Mobilität?

**Clever sparen und
nachhaltig steuern**

Strategien für eine erfolgreiche
Flottensteuerung (Seite 8)

**Flotte Tipps
für Fahrzeugnutzende**

Sicherheitsrisiko Notentriegelung
und Spartipps (ab Seite 23)

**Nicht
verpassen!**

Die wichtigsten Branchentermine
bis Ende September (Seite 30)

EDITORIAL

Mehr Fakten – weniger Stimmung 3

TITELTHEMA

Innovation und Nachhaltigkeit durch Intermodalität und Multimodalität 4



4

Das moderne Mobilitätsmanagement – wie können Sie Mobility-Policy erfolgreich integrieren und welche Vorteile bringt dies für Ihr Unternehmen?

FUHRPARK UND MOBILITÄT

Clever sparen und nachhaltig steuern 8
 Deutschland hinkt beim Mobilitätsbudget deutlich hinterher ... 10

RECHT UND STEUERN

Multimodalität – der „Wandel“ von Fuhrparkleiter:innen zu Mobilitätsmanager:innen 13
 EU-Parlament bejaht strengere CO₂-Standards für Lkw und Busse 15

13

Herausforderung und Chance zugleich – warum die Mobilität Unternehmen weit über den bisherigen (rechtlichen) Tellerrand hinausschauen lässt.



18

Ist Ihr Fuhrpark bereits fit für die digitale Zukunft oder besteht Handlungsbedarf, um den Anschluss nicht zu verlieren?

ORGANISATION UND MANAGEMENT

Software as a Service (SaaS) und KI auf dem Vormarsch im Fuhrpark 18

DREHMOMENT

Eine Kolumne von Prof. Dr. Christian Grotebauer 21

FLOTTE TIPPS

Kennen Sie die Notentriegelung Ihres Fahrzeugs? 23
 Spartipps für E-Auto-Nutzer:innen 24

VERBANDSMATERIAL

Rückblick auf eine erfolgreiche Flotte 2024 26
 Netzwerk Future Mobility 27
 Der 360-Grad-Check für Ihren Fuhrpark 27

AKTUELLE MELDUNGEN

Don't drive high! 28
 Aufruf zur Teilnahme an der öffentlichen Konsultation der EU zum Thema Greening Corporate Fleets 28

TERMINE

Übersicht: Online-Selbstlernkurse 29
 Die wichtigsten BBM- und Branchentermine bis September 30

IMPRESSUM 32



Mehr Fakten – weniger Stimmung

Im politischen Diskurs kursieren derzeit seltsame Argumente, um Emotionen zu schüren und Stimmung zu machen. Dabei gibt es gerade für den Verkehrssektor konstruktive Vorschläge für mehr Nachhaltigkeit, die realistisch und zeitnah umsetzbar sind.

Eine Versachlichung in der Diskussion wäre mehr als wünschenswert. Veränderungen werden idealerweise nicht mit Zwängen und Vorgaben erreicht, sondern mit verlässlichen politischen Rahmenbedingungen. Es braucht Überzeugungsarbeit, um eine geänderte Mobilitätskultur zu schaffen. Zukunftsorientiertes betriebliches Mobilitätsmanagement muss zwar eine Entwicklung hin zur Nachhaltigkeit fördern und fordern, jedoch immer mit den realen Umsetzungsmöglichkeiten im Blick. Visionäre Vorstellungen, die sich aufgrund mangelnder Voraussetzungen nicht realisieren lassen, sind und bleiben Wunschvorstellungen.

EIN ANDERER ASPEKT

In der Diskussion werden immer wieder, entgegen besserem Wissen, falsche Behauptungen aufgestellt, die auch bei häufiger Wiederholung nicht richtiger werden. So gab es zuletzt den Versuch einer bekannten Autorin, die sich selbst zur Mobilitätsexpertin erklärt hat, das WLTP-Messverfahren bei Fahrzeugen zu skandalisieren. Schließlich würden damit nicht die realen Verbrauchswerte abgebildet, diese lägen wesentlich höher. Die Hersteller würden mit falschen Angaben bewusst lügen und betrügen. Zu den Fakten: Das WLTP-Verfahren ist ein bewährtes und international anerkanntes Verfahren zur Messung von Verbrauchs- und Emissionswerten bei Fahrzeugen. Es wurde entwickelt, um standardisierte Ergebnisse zu liefern und eine Ver-

gleichbarkeit zwischen verschiedenen Automodellen zu gewährleisten. Die Behauptung, dass das WLTP-Messverfahren nicht die realen Verbrauchswerte abbildet, ist richtig, jedoch sollte es dies auch nie. Es ist wichtig, solche irreführenden Informationen zu erkennen und sachliche Aufklärung darüber zu betreiben.

Ich freue mich, Ihnen heute eine weitere Ausgabe von „Unternehmen mobil“ zu präsentieren, dem Magazin für die Praxis. **Lesen Sie in dieser Ausgabe:**

In einer Zeit wachsender Bedeutung von Nachhaltigkeit und Effizienz setzt modernes Mobilitätsmanagement auf **Intermodalität und Multimodalität**. Erfahren Sie, wie Sie erfolgreich eine **Mobility-Policy** integrieren und welche Vorteile dies für Ihr Unternehmen bringt. Außerdem informieren wir Sie über Strategien zur **nachhaltigen Flottensteuerung** sowie über die auf dem Prüfstand stehenden **Mobilitätsbudgets** in Deutschland.

Außerdem mit dabei: Welche Herausforderungen als auch Chancen birgt der **„Wandel“ vom Fuhrparkleiter zum Mobilitätsmanager?** Das EU-Parlament fordert **strengere CO₂-Standards für Lkw und Busse**, während **Software as a Service (SaaS)** und **KI** im Fuhrparkmanagement auf dem Vormarsch sind – ist Ihr Fuhrpark bereit für die digitale Zukunft?

Ihr

Marc-Oliver Prinzing

Vorstandsvorsitzender

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM)



Innovation und Nachhaltigkeit durch Intermodalität und Multimodalität

Erfolgreiches Mobilitätsmanagement im Unternehmen

Intermodale Mobilität und Multimodalität sind Bestandteil des modernen Mobilitätsmanagements und unterstützen Unternehmen beim Erreichen eines innovativen, nachhaltigen Mobilitätsmanagements. In einer Zeit sich wandelnder Mobilitätsanforderungen und wachsender Bedeutung von Nachhaltigkeit müssen Strategien entwickelt werden, um verschiedene Verkehrsträger effizient und umweltfreundlich zu verknüpfen.

INTERMODALE MOBILITÄT UND MULTIMODALITÄT (IM BETRIEBLICHEN KONTEXT)

Intermodale Mobilität und Multimodalität sind Schlüsselbegriffe im modernen Mobilitätsmanagement. Doch was genau bedeuten sie?

Multimodalität meint somit die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel – beispielsweise nutzt ein Mensch für den Arbeitsweg öffentliche Verkehrsmittel, für den Weg zum Baumarkt jedoch das Auto. Im betrieblichen Kontext bedeutet Multimodalität also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel während des Arbeitstages. Dies kann die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern oder Fußwegen umfassen, um Meetings zu erreichen oder Außendienstaufgaben zu erledigen.

Intermodalität wird oftmals als Sonderform der Multimodalität angesehen. Denn intermodale Mobilität bezeichnet die Aneinanderreihung von Verkehrsmitteln für eine Wegstrecke. Dies bedeutet, dass zum Zurücklegen einer einzelnen Strecke verschiedene Verkehrsmittel

verwendet werden und somit während des Wegs zwischen diesen gewechselt wird – z. B. wird, um zur Arbeit zu kommen, für den Weg zum Bahnhof das Fahrrad genutzt und von dort wird der Zug verwendet. Intermodale Mobilität für Mitarbeitende bezieht sich in diesem Fall auf die Integration verschiedener Verkehrsmittel, um den Arbeitsweg zu erleichtern.

VORTEILE UND HERAUSFORDERUNGEN EINER INTERMODALEN UND MULTIMODALEN MOBILITÄTSSTRATEGIE

Die Implementierung intermodaler Mobilität und Multimodalität kann sowohl Unternehmen als auch den Mitarbeitenden Vorteile bieten. Eine für betriebliche Mobilitätsanforderungen konzipierte multimodale Mobilität bietet die Möglichkeit, die sinnvollste Route für Reisen zu wählen. Dadurch können z. B. auch Kosteneinsparungen durch geringere Kosten für Berufspendler entstehen, dies fördert das positive Arbeitgeberimage. Außerdem wirken sich die flexibleren ►

- Pendeloptionen positiv auf die Mitarbeitendenzufriedenheit aus, da Mitarbeitende die Möglichkeit haben, ihr Ziel auf schnellste und bequemste Weise zu erreichen. Des Weiteren können durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel Verkehrsstaus vermieden und Reisezeiten verkürzt werden.

Die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Fahrräder oder öffentliche Verkehrsmittel reduziert den CO₂-Ausstoß und fördert somit eine nachhaltige und umweltfreundliche Entwicklung im Verkehrsbereich.



Doch neben den Vorteilen gibt es auch einige Herausforderungen zu bewältigen. Dazu zählen beispielsweise die Koordination zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sowie die Schaffung einer reibungslosen Nutzererfahrung. Für Unternehmen ist es wichtig, die bestehende Infrastruktur an neue Mobilitätsangebote anzupassen und verschiedene Dienste und Anbieter zu koordinieren. Was die Mitarbeitenden betrifft: Sie müssen erst überzeugt werden, offen für neue Mobilitätsoptionen zu sein und diese auch zu nutzen.

DIE MOBILITY-POLICY ALS BAUSTEIN FÜR EINE ERFOLGREICHE INTEGRATION INTERMODALER MOBILITÄT IM UNTERNEHMEN

Unternehmen können die Verfügbarkeit von Mobilitätsmitteln durch die Einführung einer Mobility-Policy sicherstellen. Diese regelt, wer welche Verkehrsmittel nutzen darf und fördert so eine effiziente und umweltfreundliche Mobilität. Mitarbeitende profitieren von verschiedenen Lösungen wie Carsharing, Fahrradleasing oder öffentlichen Verkehrsmitteln, was ihre Flexibilität und Zufriedenheit steigert. Gleichzeitig leisten Unternehmen einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz.

Eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der Mobility-Policy ist entscheidend, um den sich ändernden Anforderungen gerecht zu werden. Nur so bleiben Unternehmen langfristig wettbewerbsfähig und leisten dabei gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. Die Einbindung einer Mobility Policy ist daher unerlässlich für eine ganzheitliche intermodale Mobilität im Unternehmen.

Die Entwicklung und Implementierung einer effektiven Mobility-Policy sind zentrale Schritte bei der Integration intermodaler Mobilität im Unternehmen. Sie legt die Rahmenbedingungen fest und sorgt für konsistente und zielgerichtete Maßnahmen. Die Einführung einer Mobility Policy erfordert eine sorgfältige Planung – folgende Schritte sind dabei wichtig:



1. Grundlagen und Ziele definieren: Formulieren einer klaren Vision und Mission, Festlegen spezifischer Ziele wie CO₂-Reduktion, Kosteneffizienz, Gesundheitsförderung und Mitarbeitendenzufriedenheit
2. Rahmenbedingungen analysieren: Berücksichtigen gesetzlicher Vorgaben sowie unternehmensspezifischer Faktoren wie Standortstruktur und Infrastruktur

3. Mobilitätsoptionen festlegen: Nutzung von ÖPNV durch Jobtickets oder Abonnements, Förderung der Fahrradnutzung durch Abstellplätze, Duschen, Umkleieräume und finanzielle Anreize, Implementieren von Carsharing-Diensten und Poolfahrzeugen, Förderung der Elektromobilität durch Ladestationen und Zuschüsse.
4. Reiserichtlinien entwickeln: Festlegen bevorzugter Verkehrsmittel für Dienstreisen, Förderung kombinierter Reisen (z. B. Bahn und Fahrrad) oder virtueller Meetings zur Reduzierung physischer Reisen
5. Anreizsysteme und Unterstützung: Finanzielle Anreize wie Zuschüsse, Prämien oder Boni, nicht-monetäre Anreize wie Anerkennung, Wettbewerbe oder spezielle Parkplätze.
6. Kommunikation und Schulung: Entwicklung eines Kommunikationsplans zur Information der Mitarbeitenden, Schulungsprogramme zur Nutzung der Mobilitätsangebote und Erhöhung der Akzeptanz
7. Monitoring und Evaluierung: Implementierung eines Systems zur Datenerfassung und Zielbewertung, regelmäßige Überprüfung und Anpassung der Policy basierend auf aktuellen Bedingungen und Mitarbeitendenfeedback
8. Kontinuierliche Verbesserung: Kontinuierliches Sammeln von Feedback und Nutzung zur Verbesserung der Maßnahmen, Integration neuer Trends und Technologien im Bereich Mobilität



Diese Schritte können Unternehmen dabei unterstützen, eine intermodale Mobilität erfolgreich zu integrieren und dadurch die Nachhaltigkeit, Effizienz und Zufriedenheit der Mitarbeitenden zu verbessern.

FAZIT

Intermodale Mobilität und Multimodalität sind wesentliche Bestandteile eines ganzheitlichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen. Durch die gezielte Förderung dieser Konzepte können Unternehmen nicht nur zur Reduzierung der Umweltbelastung beitragen, sondern auch wirtschaftliche Vorteile erzielen und die Zufriedenheit ihrer Mitarbeitenden steigern. Eine effektive Mobility-Policy ist dabei essenziell. Durch klare Ziele, gezielte Anreize und regelmäßige Überprüfungen kann sie erfolgreich den Wandel zu nachhaltigen Mobilitätslösungen lenken. Es ist wichtig, dass Unternehmen die genannten Herausforderungen angehen.

Nur so können sie langfristig von den Vorteilen einer gut durchdachten Mobility-Policy profitieren und eine umweltfreundliche und effiziente Mobilität fördern.

Quellen

[VCD Verkehrsclub Deutschland: Multimodalität und Intermodalität](#)

aus: [Difu-Magazin Berichte 1/2018:](#)

[Was ist eigentlich ... Intermodaler und multimodaler Verkehr?](#)

[ParkEfficient: Die Zukunft der Mobilität: Multimodale Lösungen für eine vernetzte Welt](#)

[Umwelt Bundesamt: Alternativen zum privaten Auto – was es dazu braucht](#)

EIN LEITFADEN FÜR FUHRPARKVERANTWORTLICHE

Kostenreduzierung durch die richtige Werkstattwahl

VON DR. MORITZ WELTGEN, CEO MOTUM BY REPAIRFIX

In einer Zeit, in der die Kosten für Kfz-Reparaturen schneller steigen als die Inflationsrate und Fahrzeuge immer komplexer werden, ist die Wahl der richtigen Werkstatt zu einer strategischen Herausforderung geworden. Zwischen herstellerebundenen Werkstätten und freien Fachwerkstätten gibt es eine Vielzahl von Unterschieden und Parallelen, die es zu verstehen gilt.

UNTERSCHIEDE UND GEMEINSAMKEITEN IM ÜBERBLICK

Auf den ersten Blick gibt es zwischen den beiden Werkstatttypen vor allem einen entscheidenden Unterschied: Herstellergebundene Werkstätten (Vertragswerkstätten) zeichnen sich durch ihre Spezialisierung auf eine Marke und die Verwendung von Originalteilen aus. Fachwerkstätten hingegen sind nicht an einen Fahrzeughersteller gebunden und bieten daher ein breites Spektrum an herstellerübergreifendem Fachwissen.

Durch die Spezialisierung auf eine Marke punkten herstellerebundene Werkstätten vor allem durch ihr fokussiertes Fachwissen – insbesondere bei neuen Fahrzeugmodellen und -technologien. Jedoch resultiert dies häufig in höheren Kosten durch die Verwendung von Originalteilen und höheren Stundensätzen. Im Vergleich dazu können Fachwerkstätten meist niedrigere Stundensätze anbieten, wobei zusätzlich die Verwendung von Ersatzteilen von Drittanbietern geringere Reparaturkosten ermöglicht. Zu beachten ist, dass es sich auch hier um genormte Teile handelt.

ENTSCHEIDUNGSKRITERIEN

Um die optimale Werkstattwahl für den Fuhrpark zu treffen, müssen Fuhrparkverantwortliche eine Reihe von Faktoren berücksichtigen. Die Art des Fuhrparks ist dabei von zentraler Bedeutung: Eine homogene Flotte, die ausschließlich aus Oberklassemodellen besteht, wird wahrscheinlich von den spezialisierten Dienstleistungen der Vertragswerkstätten profitieren. Heterogene Flotten, die verschiedene Fahrzeugmarken umfassen, sind dagegen oft besser in Fachwerkstätten aufgehoben. Weitere entscheidende Aspekte sind Budgetrestriktionen, spezifische Fahrzeugtechnologien, die Häufigkeit und Flexibilität von Wartung beziehungsweise Schadensfällen sowie Garantie- und Leasingkonditionen. Hier gilt: Bei Kaufflotten obliegt die

Entscheidung dem Fuhrparkverantwortlichen. Bei Leasingflotten ist Vorsicht geboten – vor einem möglichen Werkstattwechsel sollten unbedingt die Leasingbedingungen geprüft werden. Obwohl viele moderne Verträge Flexibilität bei der Werkstattwahl zulassen, gibt es immer noch Vereinbarungen, die die Nutzung von Vertragswerkstätten und den Einbau von Originalteilen vorschreiben. Möglich sind auch Mischmodelle, bei denen Arbeiten an Karosserie- und Lack zwar von Fachwerkstätten durchgeführt werden dürfen, mechanische Reparaturen jedoch nicht.

WEGWEISER ZUR OPTIMALEN WERKSTATTWAHL

Die Wahl der richtigen Werkstatt für einen Fuhrpark ist eine komplexe Entscheidung, die eine gründliche Analyse der spezifischen Bedürfnisse erfordert. Die Möglichkeit, je nach Fahrzeugtyp und Anwendungsfall sowohl Vertragswerkstätten als auch Fachwerkstätten zu nutzen, bietet eine flexible Lösung. Dabei ist es wichtig, gängige Vorurteile zu überdenken: Der Mythos, dass Fachwerkstätten schlechtere Arbeit leisten als Vertragswerkstätten oder ungenormte Teile verwenden, ist oft haltlos.

Auch hier zeigt die Praxis, dass verfügbare Optionen gründlich getestet werden sollten. Fuhrparkverantwortliche müssen sich nicht allein auf ihre eigenen Erfahrungen verlassen: Hierbei unterstützen Anbieter wie motum, die sich auf softwaregestütztes operatives Flottenmanagement spezialisiert haben. Dort haben sie auf Wunsch Zugriff auf ein etabliertes Partnernetzwerk, das Qualität und Zuverlässigkeit garantiert.

Die Wahl der richtigen Werkstatt ist mehr als eine logistische oder finanzielle Überlegung – sie ist eine strategische Entscheidung, die sich direkt auf das Wohl der Flotte und die Zufriedenheit der Fahrer auswirkt. In einem dynamischen technologischen Umfeld bildet dies die Grundlage für langfristigen Erfolg und Effizienz: Damit Ihre Flotte fährt.



Mehr Informationen:
www.motum.eu

Strategien für eine erfolgreiche Flottensteuerung

Clever sparen und nachhaltig steuern

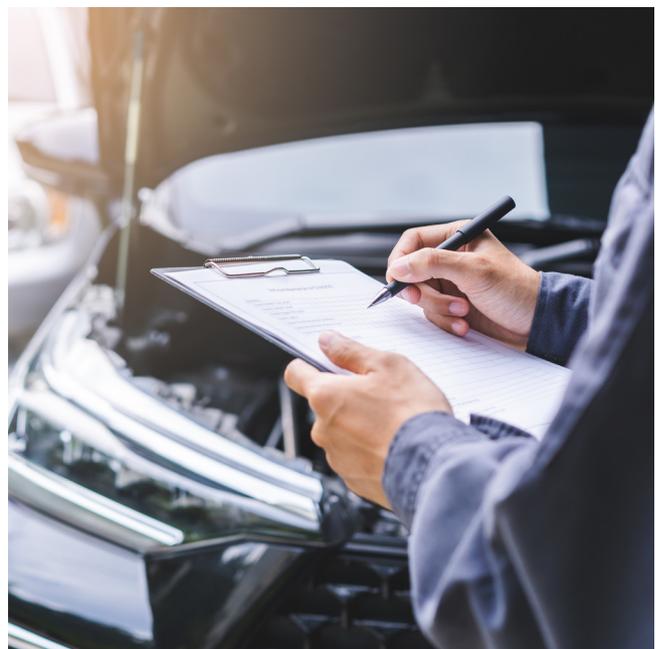
Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist es entscheidend, Kosten effizient zu kontrollieren und Ressourcen nachhaltig zu nutzen. Ein Schlüssel dazu ist ein fundiertes Fuhrparkwissen, das es Unternehmen ermöglicht, ihre Fahrzeugflotten präzise zu steuern und Ausgaben unter Kontrolle zu halten.

VON MARC-OLIVER PRINZING

Fuhrparkleiter:innen tragen eine große Verantwortung in Unternehmen, da der Fuhrpark oft einer der größten Kostenfaktoren ist. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, sind umfangreiches Wissen und Qualifikationen in den Bereichen Technik, Recht, Organisation und Betriebswirtschaft erforderlich. Der Kostendruck auf Unternehmen hat zugenommen und der Mobilitätsbedarf hat sich verändert, weshalb Fuhrparkstrategien ständig optimiert werden müssen.

STRATEGIEN ZUR VERBESSE- RUNG DES FUHRPARKWISSENS

Um das Fuhrparkwissen zu optimieren, geht es nicht nur um Fahrzeuge und Betriebskosten, sondern auch um den Einkauf, die Finanzierung, Versicherungen und die Verwaltung von Leasingverträgen. Um Einsparpotenziale zu identifizieren, Betriebsabläufe zu optimieren und Risiken zu minimieren, ist ein fundiertes Fuhrparkwissen unerlässlich. Dabei ist es

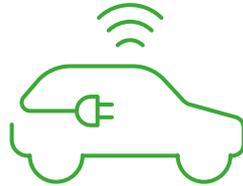


gar nicht so einfach, einen Überblick über notwendige und machbare Inhalte zu bekommen. Doch mit einer umfassenden Datenerfassung und -analyse zum Mobilitätsbedarf kann eine Grundlage für ein effektives Fuhrparkmanagement geschaffen werden.

Während des laufenden Betriebs senden moderne Telematiksysteme kontinuierlich Daten über die Nutzung, das Fahrverhalten und den Zustand der Fahrzeuge. Durch die Analyse dieser Daten können Unternehmen ihre Flottenaktivitäten genau überwachen und Potenziale zur Effizienzsteigerung identifizieren. Die Auswertung von Betriebskosten, Wartungsintervallen und Treibstoffverbrauch ermöglicht es, fundierte Entscheidungen in Bezug auf die Beschaffung und Nutzung von Fahrzeugen zu treffen. Und auch die Verwaltungs- und Prozess-Effizienz muss kontinuierlich betrachtet werden – das kommt in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vieler Fuhrparks zu kurz.

Schulungen und Weiterbildungen sind entscheidend, um Fachwissen zu vertiefen und über die neuesten Entwicklungen in der Mobilitätsbranche informiert zu sein. Wir als Bundesverband betriebliche Mobilität bieten ein breites Weiterbildungsangebot an und sind darüber hinaus das größte Netzwerk für betriebliche Mobilität. Das Weiterbil-

dungsangebot umfasst praxisrelevante Themen wie beispielsweise Flottenmanagement, alternative Antriebstechnologien, Kostenmanagement und Nachhaltigkeit im Mobilitätsbereich. Unternehmen können durch automatisierte Prozesse und innovative Lösungen ihre Flotten effizient verwalten und Kosten reduzieren. Außerdem können die Zusammenarbeit mit externen Partnern sowie die Nutzung technologischer Innovationen entscheidend zur Gestaltung zukunftsfähiger Fuhrparkstrategien beitragen. Expert:innen unterstützen bei der Verbesserung von Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Flotte.



DER SCHLÜSSEL ZUM ERFOLG: WISSEN IST MACHT

Ein fundiertes Fuhrparkwissen ist eine bedeutende Voraussetzung für ein erfolgreiches Flottenmanagement. Unternehmen können durch die gezielte Nutzung von Daten, Schulungen, Partnerschaften und Technologie ihre Flotten effizienter betreiben, Kosten senken und zugleich zum Umweltschutz beitragen. Die kontinuierliche Optimierung des Fuhrparkwissens ermöglicht es Unternehmen, sich an veränderte Marktbedingungen anzupassen und langfristigen Erfolg zu sichern.

ANZEIGE

Save the date!

Freuen Sie sich auf die dritte Ausgabe, bei der erneut die gesamte betriebliche Mobilität im Fokus steht. Die **Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität findet am 19. und 20. November 2024 statt** und bietet wichtige Wissensimpulse für Geschäftsleitung und Mobilitätsverantwortliche.

Es ist die wegweisende Konferenz für Zukunftsthemen rund um die betriebliche Mobilität mit dem Ziel, praktische umsetzbare Lösungen und Wege für eine nachhaltige betriebliche Mitarbeitermobilität aufzuzeigen. Abonnieren Sie noch heute den Newsletter unter www.nationale-konferenz-mobilitaet.de

Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität

DRIVERSCHECK

Halterhaftung mit DriversCheck
Weil deine Verantwortung nicht mit der Führerscheinkontrolle endet!

Gesetzlich abgesichert	Kundennahes Serviceteam	Wegweisender Datenschutz

www.drivers-check.de +49 221 17730710

Deutschland hinkt beim Mobilitätsbudget deutlich hinterher

Mobilitätsangebote für Arbeitnehmende sind wichtige Instrumente für Unternehmen, um ihre Außendarstellung zu polieren und auch ihre Wettbewerbsfähigkeit auf der Suche nach passendem Personal zu steigern. **VON LEVENT SIMAL**

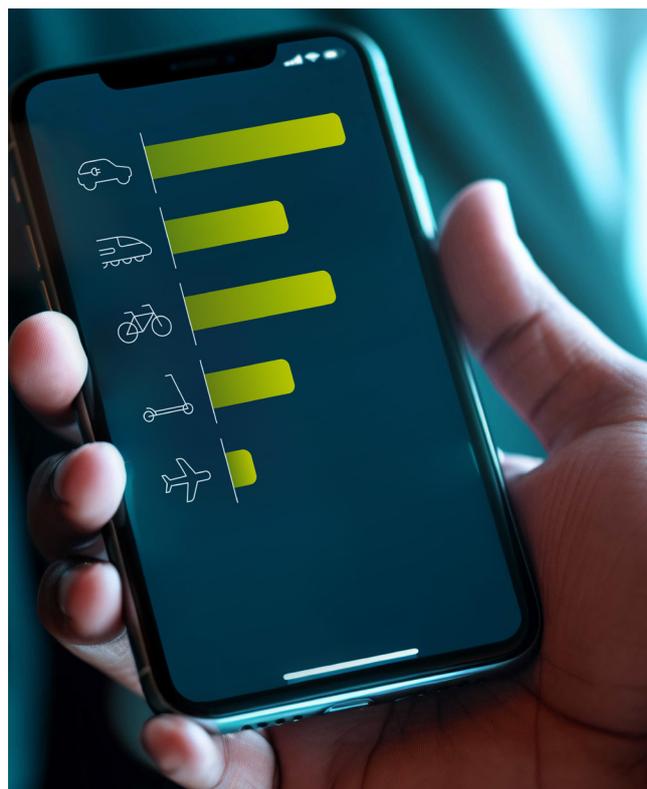
Angebote sind vielfältig und es kommen auch immer mehr Anbieter auf den Markt, die den Personal- und Fuhrparkverantwortlichen die Arbeit durch eine Bündelung von Mobilitätsangeboten erleichtern. Hier stellt sich jedoch die Frage, wie offen Unternehmen sind und ob sie wirklich davon überzeugt sind, ihrer Belegschaft „etwas Gutes tun zu wollen“. Unsere Meinung hierzu ist eindeutig, denn wir brauchen in Deutschland deutlich mehr Beweglichkeit.

40 PROZENT DER BEFRAGTEN UNTERNEHMEN IN DEUTSCHLAND BIETEN KEINE MOBILITÄTSANGEBOTE

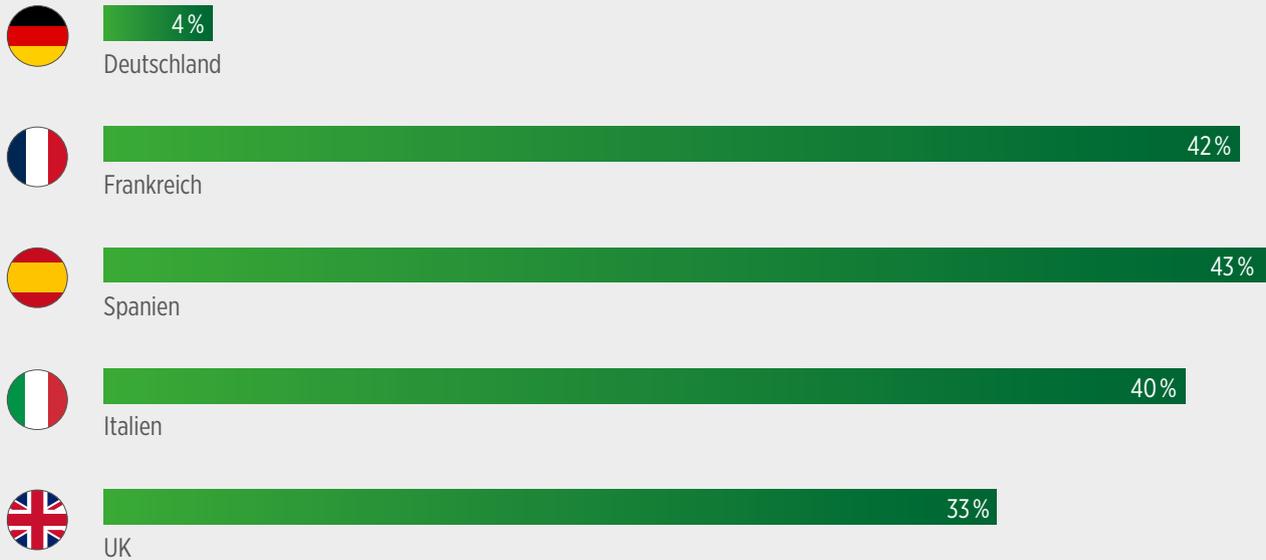
Die Zahl wirkt auf den ersten Blick sehr hoch, doch das ist das Ergebnis unserer internationalen Studie zu Leasing und Fahrzeugfinanzierung 2023. In dieser Studie haben wir ebenfalls nach den generellen Mobilitätsangeboten der Unternehmen für ihre Mitarbeitenden gefragt. Auch wenn die Studie 12 Monate zurückliegt, sollten wir nicht davon ausgehen, dass sich die Zahl innerhalb eines Jahres halbiert hat. Was umso schwerer wiegt, ist der internationale Vergleich, denn wir haben auch Unternehmen in Frankreich, Italien, Spanien und UK befragt. Der Durchschnitt über diese vier Länder liegt bei 17 Prozent – also lediglich 17 Prozent der Unternehmen bieten keine Mobilitätslösungen an.

Da ein Mobilitätsangebot für Mitarbeitende sehr eng mit dem Company-Image und HR-Marketing zusammenhängt, möchten wir einen weiteren Indikator hinzuziehen, der in unseren Augen für noch mehr Verwunderung sorgt. Die Arbeitslosenquote in Spanien lag im letzten Jahr laut Statistischem Bundesamt bei 12,6 Prozent. Man könnte also meinen,

dass Menschen überhaupt froh sind einen Job zu haben und Unternehmen keinen Anlass sehen, zusätzliche Aufwände zu betreiben, um für Mitarbeitende zu kämpfen. Erstaunlicherweise bieten jedoch lediglich 15 Prozent der befragten Unternehmen in Spanien keine Mobilitätsangebote an. 43 Prozent bieten ihren Mitarbeitenden sogar ein Mobilitätsbudget – in Deutschland 4 Prozent. Auch in den anderen europäischen Ländern ist das Mobilitätsbudget höher angesehen. In Frankreich bieten es 42 Prozent der befragten Unternehmen an, in Italien 40 Prozent und in UK sind es immerhin noch 33 Prozent.



Mobilitätsbudget in Unternehmen



Natürlich gibt es unterschiedliche Besonderheiten in den jeweiligen Ländern, bestimmt auch bei steuerrechtlichen Themen, für die wir absolut keine Experten sind. Wir beobachten, analysieren und bewerten unterschiedliche Märkte. Und die wichtigste Erkenntnis bei diesem Thema ist, dass Arbeitgeber in Deutschland im internationalen Vergleich einen teilweise deutlich anderen Weg einschlagen als in unseren europäischen Nachbarländern.

FOKUS IN DEUTSCHLAND BEI BIKE-LEASING UND JOBTICKET

Fast 50 Prozent der befragten Unternehmen in Deutschland bieten ein Bike-Leasing an, und aus eigener Erfahrung können wir sagen, dass das bei den Mitarbeitenden sehr gut ankommt. Auch wenn Arbeitnehmende nicht auf das Bike-Leasing Angebot zurückgreifen, wird es sehr positiv gesehen, denn es steht für individuelle Mobilität in Verbindung mit Nachhaltigkeit. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass es sich überwiegend um E-Bikes handelt, so dass man bei der Nachhaltigkeit von batteriebetriebenen Zweirädern zumindest mal höflich nachfragen darf.

Als weiteres Angebot bieten fast 30 Prozent der befragten Unternehmen in Deutschland ihren Mitarbeitenden ein Jobticket. Somit liegt das Angebot für den öffentlichen Nahverkehr auf dem zweiten Rang, gefolgt Cash Allowance mit 12 Prozent.

Wir bleiben weiter am Ball, beobachten und analysieren. Dabei sind wir natürlich auch auf Ihre Unterstützung angewiesen, denn unsere Studien kommen nur durch die Mithilfe und Ihre Teilnahme zustande. Lassen Sie uns also gerne weiter in Bewegung bleiben, denn Bewegung ist der erste Schritt für eine Entwicklung.

Quelle: Dataforce

ANZEIGE

**GROSSKUNDEN
& BEHÖRDEN**

VERTRIEB- UND FLOTTENMANAGEMENT



Jetzt informieren! →

**IHR MOBILITÄTSPARTNER MIT
9 STARKEN MARKEN**

- // Spezialisierung auf Großkunden (ab 15 Fahrzeugen)
- // Exklusives Behördenleistungszentrum
- // Qualifizierte Fuhrparkmanagementberatung
- // Beratung von Dienstwagenfahrenden
- // Car Policy-Erstellung (Dienstwagenrichtlinien)
- // Leasing & Finanzierung
- // Bundesweite Auslieferung & Kfz-Zulassung
- // Vertriebsinnendienst

SIE HABEN EINE FRAGE?



Wir freuen uns auf Sie!

+49 931 20 99 806
 grosskunden@spindler-gruppe.de
 www.spindler-gruppe.de



FÜR GROSSKUNDEN UND BEHÖRDEN



**PFALZWERKE
GRUPPE**

Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge

Einfach und zuverlässig laden. Am Betriebshof und unterwegs.

Sie suchen nach der passenden Ladeinfrastruktur für Ihre E-Nutzfahrzeuge? Wir statten nicht nur Ihren Betriebshof mit modernsten Schnellladestationen aus, sondern kümmern uns auch um die Lademöglichkeiten unterwegs.

Wir, die Pfalzwerke AG, sind einer der größten Schnellladestationsbetreiber in Deutschland. Von der Bedarfsermittlung über die Planung und Umsetzung bis hin zu Betrieb und Abrechnung kümmern wir uns um alles. Das bedeutet für Sie eine Komplettlösung aus einer Hand: modernste Technik, minimaler Aufwand und 100 % Ökostrom.

PFALZWERKE AKTIENGESELLSCHAFT
Wredestraße 35
67059 Ludwigshafen am Rhein

Wir bieten Ihnen:

-  **Komplettlösungen für modernste Ladeinfrastruktur mit 100 % Ökostrom**
-  **Von der Planung bis zur Abrechnung alles aus einer Hand**
-  **Und das Beste: Wir reduzieren Ihren Investitionsbedarf**

Sie profitieren nicht nur von unserer Erfahrung im Aufbau von Ladeinfrastruktur, sondern auch von unseren öffentlichen Ladeparks für das Laden unterwegs.

Lassen Sie uns gemeinsam die Mobilitätswende gestalten.

**Senden Sie Ihre E-Mail an:
elektromobil@pfalzwerke.de**

Hier online informieren:



MULTIMODALITÄT

Der „Wandel“ von Fuhrparkleiter:innen zu Mobilitätsmanager:innen

Herausforderung und Chance zugleich – warum die Mobilität
Unternehmen weit über den bisherigen (rechtlichen) Tellerrand
hinausschauen lässt.

AUTOR: ROMAN KASTEN

Der oder die Fuhrparkleiter:in war schon immer Mobilitätsmanager:in, nur die Mobilität der Beschäftigten oder des Unternehmens war lange Zeit – bis auf wenige Ausnahmen – relativ eindimensional auf das Fahrzeug fokussiert. Galt man vor wenigen Jahren noch als Pionier, wenn man den Beschäftigten ein Dienstfahrrad anbieten konnte, so ist dies längst zu einem „must have“ geworden. Die Entwicklung der Mobilität ist rasant und damit auch die zu bedienenden Rahmenbedingungen – auch in rechtlicher Hinsicht.

GEÄNDERTE MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE

Menschen wollen flexibel sein. Alle Möglichkeiten nutzen können ist das Credo, dass ein Unternehmen am Markt abgrenzt zum Mitbewerber um die Bewerber:innen – oder als Bindungstool. Soweit die Chance die, im Wandel steckt.

ÖPNV, Dienstwagen, Car-Sharing, Poolfahrzeuge, Mietwagen, Fahrrad, E-Scooter, Bahn und vieles mehr... Ein Dienstleister ist schnell gefunden, der die jeweilige Mobilität „liefern“ kann. Dem geänderten Bedürfnis wird man auf betriebswirtschaftlicher Seite also gerecht. Aber kommt das Unternehmen auch im Hinblick auf die rechtlichen Rahmenbedingungen bei all diesen Veränderung mit ?

Der Blick in die Vergangenheit ist die Blaupause für das Jetzt. Jeder weiß, dass von einem Fahrzeug Gefahren ausgehen. Folgerichtig wird



das Fahrzeug in die Gefährdungsbeurteilung aufgenommen. Die Erkenntnisse hieraus gibt man sodann im Rahmen der Ein- und Unterweisung an die Beschäftigten weiter. Unfallverhütung und Arbeitssicherheit sind die Stichworte. Dieser Vorgehensweise sollte man dann aber auch bei jeder neuen Mobilitätsform gefolgt sein. Zugegeben, beim ÖPNV ist man wohl relativ schnell fertig. Aber kennt denn jede:r ►

- ▶ Mitarbeitende alle Fahrzeugmodelle im Pool? Oder alle möglichen Car-Sharing und Mietfahrzeuge? Wie sieht denn eine Gefährdungsbeurteilung für E-Scooter und Diensträder aus, wenn es denn möglich ist, dass Mitarbeitende diese auch dienstlich nutzen?

Ebenso wie Unfälle sollten auch betriebswirtschaftliche Risiken „verhütet“ werden. Kennt man alle Versicherungsbedingungen rund um die erweiterten Mobilitätsformen? Hat man denn alle Obliegenheiten aus diesen Verträgen auch an die Beschäftigten weitergegeben? Einfach ausgedrückt: Kennt der oder die Mitarbeitende das Risiko im Schadensfall, kennt das Unternehmen es auch.

IMPLEMENTIERUNG NEUER ANTRIEBS-TECHNOLOGIEN

Mit den oben beschriebenen tatsächlichen Veränderungen geht aktuell auch eine technische Änderung mit einher. Fuhrpark- oder Mobilitätsmanager:innen müssen nicht nur neue Mobilitätsformen, sondern auch „neue“ Technologien innerhalb der Mobilität einführen. Auch wenn sie aus Sicht des Unternehmens gar nicht mehr neu erscheinen (man beschäftigt sich im Einkauf wohl schon seit Jahren mit Elektrofahrzeugen), so darf man nicht vergessen: Ein Beschäftigter oder eine Beschäftigte fährt ggf. zum ersten Mal so ein Fahrzeug. An die Herausforderungen der UVV sei erinnert.

ANZEIGE

EMOVY

Mit der THG-Prämie Ihre Fuhrpark-Kosten reduzieren

Unternehmen, die ihre Fuhrparks auf Elektroautos umstellen, können die THG-Quote verkaufen und sich pro E-Auto und Jahr für CO₂-Einsparungen entlohnen lassen – das gilt auch für öffentliche Ladepunkte.

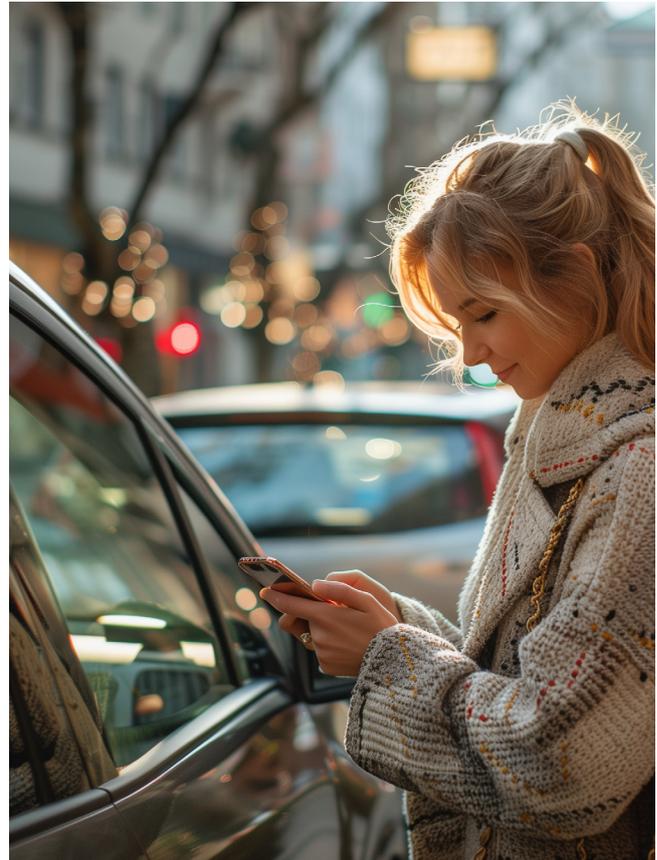
Vertrauen Sie dem einzigen Experten, der sich auf B2B-Flottenkunden spezialisiert hat und sichern Sie sich die THG-Quote zu Sonderkonditionen!

- ✓ Abwicklung mit Behörden und Abnehmern
- ✓ Risikoloses Festpreisangebot
- ✓ Ohne großen Aufwand für den Flottenbetreiber

Jetzt vom 10%
BBM-Mitglieder-
vorteil profitieren!

info@emovy.de.





Da fängt der Ärger aber erst an. Der Flexibilität geschuldet ist meist auch eine eigene Ladeinfrastruktur. Und schon findet man sich als Mobilitätsmanager:in wieder zwischen lauter Versicherungsverträgen (Gebäudeversicherung, Elektroversicherung, Kaskobedingungen etc.). Man prüft und bildet Schnittmengen (Übersichert). Man prüft und findet Lücken (Unterversichert). Brauche ich jetzt noch eine gesonderte Versicherung? Unerlässlich wird es sein, einen Überblick zu haben.

NACHHALTIGKEIT

Eine weitere Herausforderung ist die Nachhaltigkeit. Zum einen verlangen gesetzliche Regelungen bereits einen Blick auf die Entwicklung von CO₂-Emissionen (man denke hier nur an die CSR-Berichtspflicht etc.). Zum anderen haben sich die meisten Unternehmen aber auch eigene Regelungen für ein nachhaltiges Wirtschaften gegeben. Auch diese Regelungen sind zu beachten (Compliance). Carsharing, Poolfahrzeuge, alternative Antriebstechnologien und klimaschonendes Fahrverhalten sind ein Dauerthema.

Der „Wandel“ der Mobilität ist wohl allumfassender Bestandteil der täglichen Arbeit geworden. Neben den wirtschaftlichen Herausforderungen ist die tatsächliche Umsetzung im Unternehmen jedoch von mannigfaltigen rechtlichen Rahmenbedingungen begleitet. Diese gilt es zu erkennen – nur dann kann man sie auch beachten.

Rechtsanwalt Roman Kasten ist Verbandsjurist des Bundesverbandes für Betriebliche Mobilität (BBM) sowie Fachanwalt für Verkehrsrecht und Arbeitsrecht, Voigt Rechtsanwaltskanzlei GmbH, Wiesbaden.

EU-Parlament bejaht strengere CO₂-Standards für Lkw und Busse

Das Europäische Parlament unterstützt den eingeschlagenen Weg zu neuen CO₂-Standards für Lkw und Busse in der EU: Dadurch werden aller Voraussicht nach alle neuen Busse ab 2035 und fast alle neuen Lkw ab 2040 emissionsfrei sein. Der Europäische Rat muss nun noch zustimmen – was aber als Formalie gilt. **VON CORA WERWITZKE**

Die Europäischen Parlamentarier:innen haben im April eine neue, bereits mit dem Rat abgestimmte Verschärfung der CO₂-Reduktionsziele für Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge verabschiedet. Die Abgeordneten sprachen sich mit 341 Ja-Stimmen, 268 Nein-Stimmen und 14 Enthaltungen für die Verordnung aus, die die Emissionen von neuen Lastkraftwagen, Bussen und Anhängern regelt.

Beschlossen wurde, dass Hersteller die durchschnittlichen Emissionen von Lkw über 7,5 Tonnen und Reisebussen ab 2030 um 45 Prozent, ab 2035 um 65 Prozent und ab 2040 um 90 Prozent senken müssen. Ab 2035 gelten die Ziele auch für sogenannte Berufsfahrzeuge wie Müll- und Baufahrzeuge. Auch die Hersteller von Lkw-Anhängern haben die Emissionswerte von Anhängern bis 2030 um 10 Prozent zu verbessern. Und: Bis 2030 müssen 90 Prozent der neuen Stadtbusse emissionsfrei sein und bis 2035 dann 100 Prozent erreicht werden.

DURCHBRUCH BEI VERHANDLUNGEN BEREITS IM FEBRUAR

Diese Zielvorgaben entsprechen im Groben den [ursprünglichen Vorschlägen der Kommission](#) und fast 1:1 der vorläufigen Einigung von Parlament und Rat, die [im Februar den Durchbruch](#) für die vorgeschlagenen neuen Standards bedeutete. Eine Änderung zum Ursprungsvorschlag von Anfang 2023 ist, dass nicht mehr das Jahr 2030 für 100 Prozent emissionsfreie Busse angestrebt wird, sondern die EU für dieses Ziel fünf weitere Jahre Zeit gewährt.

Interessant ist unter anderem der Blick auf die Berufsfahrzeuge, die zwar erst ab 2035 unter den Geltungsbereich der Regelung fallen (das

2030er Zwischenziel von –45 Prozent betrifft sie also nicht), dann aber gleich die –60 Prozent erfüllen müssen. Der Aufschub ist also nur klein. Fakt ist, dass dadurch der Geltungsbereich der Vorschriften erheblich ausgeweitet wird. Denn die noch aktuell geltenden Normen betreffen nur 65 Prozent der neu verkauften Lkw, die neuen werden 90 Prozent abdecken. Ausgenommen sein sollen nur noch

- ▶ Kleinserienhersteller und Fahrzeuge für den Bergbau, die Forstwirtschaft und die Landwirtschaft
- ▶ Fahrzeuge für den Einsatz bei Bundeswehr und Feuerwehr
- ▶ Fahrzeuge für den Einsatz im Katastrophenschutz, der öffentlichen Ordnung und der medizinischen Versorgung

ZUGESTÄNDNIS MIT BLICK AUF E-FUELS

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass auch die FDP ihren Willen hinsichtlich einer möglichen späteren Berücksichtigung von E-Fuels bekommt – und zwar in Form einer Zusage zur Überprüfung der Verordnung im Jahr 2027. Wir erinnern uns: Im Februar standen die neuen CO₂-Standards für Lkw und Busse überraschend noch einmal auf der Kippe – wegen einer drohenden Blockade durch Deutschland – erzwungen von der FDP. Dabei hatten sich Rat und Parlament eigentlich schon Mitte Januar [vorläufig geeinigt](#). Die größten Hürden galten seitdem als abgeräumt.

Doch im Februar zeichnete sich ab, dass ein Vorhaben der gesamten EU einmal mehr durch die kleinste deutsche Regierungspartei FDP torpediert werden könnte. Tatsächlich legten die Liberalen seinerzeit ein Veto gegen die geplante Begrenzung des CO₂-Ausstoßes bei ▶



- Lastwagen und Bussen ein. Damit wäre Deutschland gezwungen gewesen, sich bei der finalen Abstimmung zu enthalten. Daraufhin kam es zu einem Kompromiss, bei dem es sich im Kern um eine Hintertür für Lkw handelt, die künftig E-Fuels tanken. Damit konnten die Vorbehalte der FDP ausgeräumt werden, die sich zuvor für eine „technologieoffene“ Lösung eingesetzt hatte.

NICHT DER ERSTE ZOFF DURCH FDP-ALLEINGÄNGE

Zu einer ähnlichen Drohhaltung der FDP, ein schon geschnürtes Paket auf EU-Ebene platzen zu lassen und dadurch Zugeständnisse für E-Fuels zu erzielen, kam es schon bei den Flottengrenzwerten für Pkw vor etwa einem Jahr. Auch seinerzeit gab es erst Zoff und dann einen [Kompromiss mit der Kommission](#) – und weniger Tage später wurde das De-facto-Aus für Verbrenner [beschlossen](#). Die FDP erhielt das Zugeständnis eines Verweises auf E-Kraftstoffe in der Verordnung und die Zusage, dass die Kommission einen Vorschlag für die Zulassung von Fahrzeugen vorlegen werde, „die nach 2035 ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden“.

So oder so: Ein komplettes Verbrenner-Aus beim Lkw ist im Gegensatz zum Stadtbus- und Pkw-Bereich vom Tisch. Der politische Konsens auf EU-Ebene ist eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 90 Prozent im Vergleich zu 2019. Klar ist aber: Die Reduktion um 90 Prozent wird nicht mit effizienteren Verbrennern zu erreichen sein, sondern nur mit einer Elektrifizierung im großen Stil.

Erste Reaktionen auf den Parlamentsbeschluss liegen bereits vor. Umweltverbände begrüßen die Weichenstellung freilich, aber mit Scania äußert sich auch ein Nutzfahrzeughersteller positiv: „Die heute vom EU-Parlament verabschiedeten CO₂-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge in Europa sind zweifellos die ehrgeizigsten der Welt. Scania begrüßt dieses ehrgeizige Ziel, da es ein starkes Signal an den Markt sendet, dass dieser Übergang jetzt stattfindet, und zwar schnell“, so Jennie Cato, Head of Public Affairs & Partnerships bei Scania. Aber: „Derzeit ist nur die Angebotsseite (die Fahrzeughersteller) reguliert und muss mit hohen Geldstrafen rechnen, wenn sie

diese Ziele nicht einhalten kann. Aber unsere Kunden müssen bereit sein, unsere Fahrzeuge zu kaufen, was bedeutet, dass die Käufer von Verkehrsmitteln strenge Anforderungen an den nachhaltigen Verkehr stellen müssen. Das 2030-Ziel (–45 Prozent) erfordert beispielsweise, dass bis 2030 etwa 400.000 emissionsfreie Lkw auf den Straßen fahren.“ Auch einen schnellen Ladenetzausbau mahnt Scania an.

Das **International Council of Clean Transportation** (ICCT) freut, dass die Verordnung den Ehrgeiz früherer EU-Rechtsvorschriften übertrifft und den Anwendungsbereich der erfassten Fahrzeuge erweitert. „Was noch vor wenigen Jahren undenkbar schien, ist jetzt der eindeutige Weg in die Zukunft. Diese historische Gesetzgebung schafft Klarheit für die Industrie, indem sie emissionsfreie schwere Fahrzeuge als den technologisch machbarsten und kosteneffizientesten Weg zur Erreichung der europäischen Klimaziele nutzt“, äußert Felipe Rodríguez, Direktor des Programms für schwere Nutzfahrzeuge beim ICCT. Die Lkw-Branche, die in Europa den zweitgrößten Beitrag zu den CO₂-Emissionen im Verkehr leistet, stehe vor einem grundlegenden Wandel.

Der Umweltverband **Transport & Environment** (T&E) erklärte, dass das Gesetz den europäischen Herstellern helfen werde, mit ausländischen Herstellern von Elektro-Lkw zu konkurrieren. Kim Kohlmeier, Bereichsleiterin Lkw bei T&E, kommentiert: „Die europäischen Lkw-Hersteller haben jetzt einen klaren Fahrplan, um ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zu produzieren. Die EU-Regierungen haben bereits Ziele für die Ladeinfrastruktur festgelegt, die den Übergang ermöglichen. Spediteure und die Güterverkehrsbranche werden mit Elektro- und Wasserstoff-Lkw versorgt, die sie benötigen, um ihrer eigenen Klimaverantwortung gerecht zu werden.“

T&E geht davon aus, dass die EU-Ziele dazu führen werden, dass im Jahr 2030 mindestens 31 Prozent der neu verkauften Lkw und Busse emissionsfrei sein werden, und im Jahr 2040 mehr als drei Viertel (77 Prozent). Betrachtet man den gesamten Fuhrpark, so prognostiziert der Verband, dass 30 Prozent der schweren Nutzfahrzeuge in Europa bis 2040 schadstofffrei sein werden.

Quelle: [electrive](#)

Die neue CSRD-Richtlinie der EU betrifft auch Ihre Flotte. So bereiten Sie sich vor.

VON WOLFGANG SCHMID, WEBFLEET HEAD OF CENTRAL REGION

Im Januar trat die neue EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD) in Kraft, die Unternehmen unter anderem dazu verpflichtet, auch über die Risiken und Chancen zu berichten, die aus bestimmten sozialen und ökologischen Themen entstehen – allen voran der menschengemachte Klimawandel – und wie sich ihre Aktivitäten auf Mensch und Umwelt auswirken.

WIRKT SICH DIE CSR-RICHTLINIE AUCH AUF MEIN UNTERNEHMEN AUS?

Mit der Einführung der CSRD-Richtlinie ergibt sich ein neuer Zeithorizont, welche Unternehmen ab wann unter die neue Berichtspflicht fallen. Betroffen sind im ersten Schritt Unternehmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeitern.

Mit Blick auf den gestaffelten Zeitplan der Richtlinie überschätzen viele Unternehmen allerdings die Zeit, die ihnen bleibt, um sich darauf einzustellen. Denn auch mittelständische und kleine Logistiker können schon jetzt indirekt betroffen sein:

Mit ihren Vorgaben setzt die CSRD neue Standards für Verträge und Ausschreibungen von Großunternehmen in Richtung ihrer Subunternehmer sowie deren Subunternehmer. Die neue EU-Richtlinie verlangt von Unternehmen, auch die Nachhaltigkeit ihrer Lieferanten in die Berichterstattung einzubeziehen. Das heißt: Auch wenn ein Unternehmen kurzfristig nicht direkt verpflichtet ist, über seinen eigenen CO₂-Fußabdruck Bericht zu erstatten, könnte es im Rahmen der Lieferkette von seinen Kunden dazu aufgefordert werden, kurzfristig Informationen über die CO₂-Emissionen seiner Fahrzeuge bereitzustellen, da seine Kunden auch über ihre indirekten Emissionen Bericht erstatten müssen.

Das wird immer dann der Fall sein, wenn sie ihre Beziehung zu großen, berichtspflichtigen Kunden nicht belasten möchten, die entsprechende Informationen für ihre eigene Scope-3-Berichterstattung von ihnen verlangen. In einem solchen Wettbewerbsumfeld sind Unternehmen, die diese Daten über ihre Emissionen schnell und zuverlässig liefern können, klar im Vorteil.

Damit ist klar: Nachhaltigkeitsberichterstattung ist in Europa nicht länger nur ein Thema für „große“ Unternehmen. Berühren die Auswirkungen der CSRD-Richtlinie auch Ihren Fuhrpark, ist es also höchste

Zeit zu handeln. Als weltweit führende Flottenmanagementlösung von Bridgestone kann Webfleet hier einen wichtigen Beitrag leisten:

So gibt Ihnen der Webfleet-CO₂-Report einen genauen Überblick über die direkten CO₂-Emissionen Ihrer Flotte. Basierend auf einer vom TÜV Rheinland zertifizierten Methodik liefert er detaillierte Informationen darüber, wie viel CO₂ Ihre Fahrzeuge produzieren. So erfüllen Sie nicht nur mit geringem Aufwand die Anforderungen gesetzlicher Vorschriften wie der CSRD-Richtlinie, sondern decken auch wichtige Effizienzpotenziale auf – zum Beispiel wie, wo und warum Ihre Flotte unnötig CO₂ produziert.



GENAUE BERICHTERSTATTUNG MIT WEBFLEET

Darüber hinaus erlauben die datengesteuerten Mobilitätslösungen von Webfleet Ihnen, den CO₂-Fußabdruck Ihrer Flotte umfassend zu minimieren. Wir sind Ihr Partner, wenn Sie sich eine der folgenden (oder ähnlichen) Fragen rund um das Thema Flottennachhaltigkeit stellen:

- ▶ Welche meiner Fahrzeuge kann ich schon jetzt einfach durch ein Modell mit Elektroantrieb ersetzen?
- ▶ Wie optimiere ich meinen Energieverlauf und führe ein smartes Lademanagement ein?
- ▶ Wie bringe ich Fahrer dazu, einen kraftstoffsparenden Fahrstil einzuhalten?
- ▶ Wie optimiere ich mein Wartungsmanagement und meine Routenplanung?

Als Telematik-Dienstleister mit langjähriger Erfahrung und einer großen Expertise in Sachen Daten und Digitalisierung helfen wir Ihnen in allen Belangen weiter. Denn: Nur mit präzisen, praxisrelevanten Daten über die eigenen CO₂-Emissionen sind Unternehmen in der Lage, auch die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, um sie zu reduzieren.

Die Telematiklösungen von Webfleet helfen Ihnen, Ihre Flotte zu vernetzen, relevante Daten auszulesen und so Komplexität, Zeitaufwände und Kosten zu minimieren. So erreichen Sie nicht nur ihre Umweltziele, sondern steigern zugleich die Effizienz und Rentabilität Ihres Unternehmens.

Software as a Service (SaaS) im Fuhrpark

Die Digitalisierung hat einen tiefgreifenden Wandel in verschiedenen Lebensbereichen ausgelöst, darunter auch im Fuhrparkmanagement und der betrieblichen Mobilität. Laut einer Studie sind jedoch viele Fuhrparkverantwortliche nur mäßig zufrieden mit dem digitalen Stand ihres Fuhrparks. Es besteht also ein deutlicher Bedarf an digitalen Maßnahmen, während bereits die KI-Revolution im Gange ist.

VON SASCHA BRAUN

Die Digitalisierung führt dazu, dass immer mehr Anwendungen als Service angeboten werden. Früher wurde Software lokal installiert, heute greift man immer öfter online auf die gewünschten Anwendungen zu. Dieses Prinzip ist beispielsweise von Diensten wie PayPal, Dropbox oder Netflix bekannt. Man spricht hier von cloudbasierten Diensten oder kurz SaaS.

Der Markt für SaaS wächst kontinuierlich. Bis 2028 wird laut dem Online-Magazin Cloudcomputing Insider ein jährliches Wachstum von 11 Prozent erwartet. Diese Entwicklung ist auf den Kostendruck und Effizienzmaßnahmen in Unternehmen zurückzuführen. Das Auslagern von Aufgaben entlastet zudem die IT-Abteilung, was angesichts der vielen unbesetzten IT-Stellen in Deutschland von großer Bedeutung ist. Auch die E-Mobilität spielt eine Rolle, da moderne Fahrzeuge elektronisch vernetzt sind und Schnittstellen zu weiteren Software-Angeboten bieten. Daher ist es sinnvoll, bei einem digitalisierten Produkt wie dem (E-)Auto auch im Büro auf moderne Tools zurückzugreifen, um den Fuhrpark effizient zu verwalten. KI-Anwendungen, die hauptsächlich über Cloud-Dienste angeboten werden, treiben diese Entwicklung voran.

SaaS bietet entscheidende Vorteile für den Fuhrpark:

- ▶ Geringere Investitionskosten
- ▶ Effiziente Prozesse
- ▶ Datenhoheit
- ▶ Zeitersparnis
- ▶ Einfache Bedien- und Erreichbarkeit
- ▶ Flexibilität

Aber es gibt auch Nachteile beim Einsatz von SaaS-Anwendungen:

- ▶ Bindung an den Dienstleister
- ▶ Erforderliche Online-Anbindung
- ▶ Geringere Individualisierung
- ▶ Hoher Aufwand bei der Auswahl eines Systems

Es zeigt sich ein großes Optimierungspotenzial durch die Nutzung cloudbasierter Dienste im Fuhrparkmanagement. Bei Themen wie Kostenanalyse, Fahrtenbuchführung oder Flottenverwaltung kann SaaS helfen, komplexe Prozesse zu vereinfachen. Wichtig zu bedenken, ist, dass die Wahl zwischen verschiedenen Lösungsansätzen davon abhängt, welche Ziele erreicht werden sollen.





KÜNSTLICHE INTELLIGENZ

Ein entscheidender Faktor für den Erfolg von SaaS-Anwendungen ist der aktuelle Hype um künstliche Intelligenz. KI gilt als zukunftsweisende Technologie, die insbesondere durch die Veröffentlichung von ChatGPT in das öffentliche Bewusstsein gerückt ist. ChatGPT und ähnliche Anwendungen liefern beeindruckende Ergebnisse, die denen menschlicher Leistungen in nichts nachstehen. Immer mehr Unternehmen setzen auf KI-Anwendungen, um ihre Prozesse zu optimieren, wobei diese Technologie oft in Form von Cloud-Lösungen angeboten wird. Eigenentwicklungen sind für die meisten Unternehmen zu kostspielig, daher ist es sinnvoll, auf spezialisierte Anbieter zurückzugreifen. Dies wird auch als Artificial Intelligence as a Service bezeichnet.

DATENSCHUTZ

Der Datenschutz spielt bei der Nutzung von SaaS-Lösungen eine entscheidende Rolle, da die Daten beim Dienstleister gespeichert werden. Eine schriftliche Auftragsverarbeitung zwischen Nutzer und Anbieter ist unerlässlich, um sicherzustellen, dass personenbezogene

Daten geschützt sind. Es müssen klare Regelungen zur Auftragsverarbeitung im Vertrag mit dem SaaS-Anbieter festgehalten werden. Die Einhaltung dieser Vereinbarungen ist wichtig, um hohe Bußgelder zu vermeiden. Unternehmen sollten darauf achten, dass ihre Daten auch bei einem Anbieterwechsel sicher verwaltet oder gelöscht werden können. Datenschutzkonforme Verträge bieten hierbei Sicherheit und Kontrolle über die eigenen Daten.

FAZIT

Software as a Service hat das Potenzial, effektive Lösungen für viele Herausforderungen im Fuhrpark zu bieten, Prozesse zu vereinfachen und Kosten zu senken. Es ist jedoch wichtig, Vor- und Nachteile sorgfältig abzuwägen, Anbieter und Dienste zu vergleichen sowie Datenschutzaspekte zu berücksichtigen. Zudem sollten potenzielle Risiken bei der Bindung an einen SaaS-Anbieter beachtet werden. Eine Auseinandersetzung mit dem Thema ist unausweichlich. SaaS-Lösungen sowie künstliche Intelligenz verbreiten sich rasch und werden unausweichliche Veränderungen mit sich bringen.

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

ANZEIGE



Tanken und laden mit nur einer Karte

Die DKV Card + Charge kombiniert alle Vorzüge einer klassischen Tankkarte mit der zusätzlichen Möglichkeit, Strom zu laden. Ob unterwegs (@road), zu Hause (@home) oder am Arbeitsplatz (@work), mit unserer maßgeschneiderten Infrastruktur helfen wir Ihnen, das Laden ganz bequem in den Alltag zu integrieren.



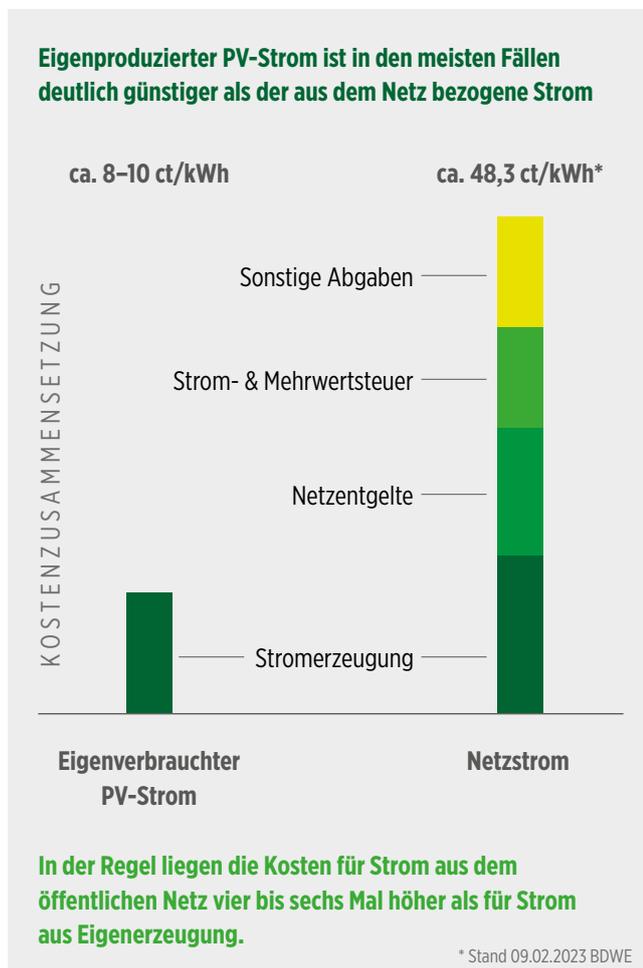
YOU DRIVE, WE CARE.

ERFOLGREICH UND WETTBEWERBSFÄHIG:

Die Power der Photovoltaik für dein Unternehmen

Klimaschutz und nachhaltiges Handeln spielen in Unternehmen eine immer wichtigere Rolle. Moderne Betriebe setzen deshalb auf eigene Photovoltaik-Anlagen und profitieren gleich doppelt: Du produzierst günstigen Solarstrom und leistest gleichzeitig einen wertvollen Beitrag zum Umweltschutz, der das Image positiv beeinflusst. Darüber hinaus machst du dich unabhängiger von externen Energieversorgern und schwankenden Strompreisen.

„Deine Chance, grün zu werden und Kosten zu senken“, betont Sebastian Karrer, Senior Head Sales Charging Retail, bei *The Mobility House*. Ob herkömmliche Anlagen auf dem Dach, an der Fassade, überdachten Parkplätzen oder firmeneigenen Solarparks – durch die optimale Nutzung von PV-Strom kannst du deinen eigenen Verbrauch ganz oder zumindest teilweise decken. Im Vergleich zur Einspeisung in das öffentliche Netz ist der Eigenverbrauch wirtschaftlich attraktiver und kann deine Stromkosten erheblich senken. In der Regel liegen die Kosten für Strom aus dem öffentlichen Netz vier bis sechs Mal höher als für selbst erzeugten Strom.



„Eigener Solarstrom macht Firmenflotten energieautark und senkt Treibhausgasemissionen um 70 Prozent – ein Win-Win“, fährt Sebastian Karrer fort. Besonders im Unternehmensumfeld passen Elektroautos und PV-Strom ideal zusammen. Die firmeneigene PV-Anlage produziert mittags auf Hochtouren, genau dann, wenn die Mitarbeitenden am Firmenstandort parken. Oft wird sogar mehr Strom erzeugt, als das Unternehmen verbrauchen kann. Der überschüssige Strom kann dann von den eigenen Dienstwagen genutzt werden, wodurch ein großer Teil des benötigten Fahrzeugstroms kostengünstig mit eigenem Ökostrom gedeckt werden kann. Zusätzlicher Netzstrom wird nur dann bezogen, wenn das E-Auto schnellstmöglich einen bestimmten Ladezustand erreichen soll. Durch smarte Technologien wie das intelligente Energiemanagementsystem ChargePilot® lässt sich der Energieverbrauch der Ladestationen in Echtzeit überwachen und steuern, was zu einer noch effizienteren Nutzung des PV-Stroms führt. Die Investition in Photovoltaik amortisiert sich in der Regel innerhalb von fünf bis zehn Jahren.

Dabei stellt sich für Unternehmen die Frage, welches Business-Modell mit der eigenen PV-Anlage am sinnvollsten verfolgt werden soll. Im Wesentlichen gibt es zwei Modelle, die auch miteinander kombiniert werden können.

„Für die Konstellation von PV und Ladeinfrastruktur gibt es drei Anwendungsfälle.“ Das zentrale Unterscheidungsmerkmal besteht darin, ob überschüssiger Solarstrom selbst verbraucht oder zusätzlich auch verkauft werden soll, was unterschiedliche Vor- und Nachteile sowie buchhalterische und steuerliche Aspekte mit sich bringt. Bevor du handelst, sollten alle rechtlichen Fragen geklärt werden, um das optimale Verhältnis von Aufwand und Nutzen sicherzustellen.

Erfahre im kostenfreien Whitepaper von *The Mobility House*, wie du mit intelligentem Lastmanagement beim Laden von Elektroautos die Sonnenenergie bestmöglich nutzen kannst. Es werden vielfältige Einsatzmöglichkeiten und Geschäftsmodelle der Photovoltaik in Gewerbe und Industriebetrieben anhand von Praxisbeispielen, Tipps und Tricks aufgezeigt.

DOWNLOADS
& MATERIALIEN

Whitepaper

„Warum deine E-Flotte
Sonne tanken
sollte.“

Interessiert an grüner Energie für dein Unternehmen?

Schreib uns oder ruf uns an!

The Mobility House GmbH

mobilityhouse.com | contact@mobilityhouse.com

089 – 416 143 0882



VON PROF. DR. CHRISTIAN GROTEMEIER

„Die Verkehrswende beginnt im Kopf.“ Das ist gar nicht so einfach, wenn man bedenkt, dass wir Menschen bis zu 20.000 Entscheidungen pro Tag treffen. Wann stehen wir auf? Gehen wir direkt zum Frühstück oder gibt es zunächst eine Runde Frühsport? Und natürlich: Wie fahren wir zur Arbeit bzw. fahren wir heute überhaupt zur Arbeit oder bleiben im Homeoffice?

Mehr als 90 Prozent dieser Entscheidungen werden automatisch-intuitiv „aus dem Bauch“ heraus getroffen und weniger als 10 Prozent sind kognitiv-bewusste „Kopfsentscheidungen“. Letztere hat der israelisch-US-amerikanische Psychologe Daniel Kahneman¹ auch als das „langsame Denken“ bezeichnet. Das sind Entscheidungen, die wir sehr bewusst „durchdenken“ und die eine gewisse Anstrengung mit sich bringen, wie z. B. die Planung einer Reiseroute. Auf der anderen Seite gibt es das, was wir als „Bauchentscheidungen“ bezeichnen. Das sind automatisch-intuitiv ablaufende Entscheidungen. Kahneman bezeichnet diese Entscheidungen auch als das „schnelle Denken“. Im Gegensatz zum langsamen Denken ist das schnelle Denken deutlich energiesparender. Und wenn wir an die Vielzahl von Entscheidungen denken, ist es auch gut, dass wir einen Energiesparmodus gefunden haben. Autofahren auf einer bekannten Strecke ist ein schönes Beispiel für die Aneinanderreihung von Entscheidungen des schnellen Denkens.

Wer schnell und unbewusst denkt und entscheidet, dem unterlaufen allerdings auch Fehler, nicht zwingend aus Unachtsamkeit, sondern weil wir uns Vereinfachungen zu eigen machen, die unsere Entscheidungen verzerren können. In der Psychologie nennt man sie kognitive Verzerrungen oder „Bias“. Wenn wir nun über die persönliche oder betriebliche „Verkehrswende“ nachdenken, kann es sehr hilfreich sein, sich einige dieser Verzerrungen bewusst zu machen:

► Der **Status quo-Bias** ist eine kognitive Verzerrung, die dadurch entsteht, dass Menschen eine starke Präferenz für den gegenwärtigen Zustand haben. Diese Verzerrung führt dazu, dass Veränderungen als negativ oder verlustreich wahrgenommen werden, selbst wenn die Veränderung potenziell vorteilhaft sein könnte. In der Praxis können wir viele Menschen beobachten, für

deren Fahrzwecke es zwar objektiv bessere Verkehrsmittel gäbe als den eigenen Pkw, ein Wechsel jedoch mit zu viel Unsicherheit und vermeintlichen Kosten verbunden wird.

► Der **Verfügbarkeits-Bias** ist eine kognitive Verzerrung, bei der Menschen dazu neigen, ihre Entscheidungen auf Basis von Informationen zu treffen, die leichter verfügbar sind. Diese Verzerrung tritt auf, weil unser Gehirn dazu neigt, aktuelle Ereignisse stärker zu gewichten, wenn es um die Beurteilung von Wahrscheinlichkeiten oder Risiken geht. Beispielsweise sind aktuell Informationen über die Pünktlichkeit der Deutsche Bahn leichter verfügbar als über Staus, so dass die Bahn als deutlich unzuverlässiger wahrgenommen wird.

► Der **Bestätigungsfehler** ist eine kognitive Verzerrung, bei der Menschen dazu neigen, Informationen zu suchen und auszuwählen, die ihre eigenen Überlegungen oder Hypothesen bestätigen. Gleichzeitig werden Informationen ignoriert, die den eigenen Überlegungen widersprechen. Wer bisher der Meinung ist, dass die Deutsche Bahn unpünktlich ist, sieht sich angesichts der aktuellen Medienberichterstattung bestätigt. Eine Recherche der Staudaten von TomTom o.ä. Anbietern wird sicherlich nicht mehr vorgenommen, auch wenn dies objektiv geboten wäre.



Wer sich selbst oder auch andere von alternativen Verkehrsmitteln überzeugen möchte, sollte daher versuchen, die Wechselkosten gering zu halten, um dem Status quo-Bias entgegenzuwirken. Zeitlich begrenzte Testaktionen bieten eine gute Gelegenheit, Neues zu probieren, ohne die Sorge, den Status quo aufgeben zu müssen. Ein umfassendes (proaktives) Informationsangebot über Alternativen kann helfen, den Verfügbarkeits-Bias zu überwinden, indem es die neuesten und relevantesten Daten über verschiedene Verkehrsmittel zugänglich macht. Die Verknüpfung der Informationen mit persönlichen Erfahrungsberichten kann die Präsenz und die Aufnahme der Informationen verstärken.

Verkehrswende ist zwar zunächst „Kopfsache“, aber wenn das betriebliche Mobilitätsmanagement Hand und Fuß hat, macht es schneller Klick.

¹ Daniel Kahneman wurde 2002 für seine Arbeiten in der Verhaltensökonomie der Wirtschaftsnobelpreis verliehen. Er ist Autor des Sachbuches „Thinking fast and slow“ (deutsche Ausgabe: „Schnelles Denken, langsames Denken“), das zu einem internationalen Bestseller avancierte. Im März dieses Jahres ist Daniel Kahneman im Alter von 90 Jahren gestorben.

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.

Ladelösungen für Unternehmen

**Zukunftssicher und nachhaltig -
werden auch Sie Teil der Energiewende und
errichten Sie Ladesäulen für Ihr Unternehmen.
Profitieren Sie von zufriedenen Mitarbeiter*innen
und überzeugten Kund*innen.**



Kontaktieren Sie uns:
+49 89 809 1330 40
Sales.plus@mer.eco



Kennen Sie die Not- entriegelung Ihres Fahrzeugs?

Versenkbare Türgriffe sehen gut aus, können laut ADAC jedoch ein Sicherheitsrisiko sein, da sie Ersthelfern und Rettungskräften bei Unfällen Probleme bereiten können. Machen Sie sich daher vor Fahrtantritt mit der Notentriegelung vertraut.

QUELLE: ADAC

Für die schnelle Rettung von Personen aus einem Unfallfahrzeug ist es für Ersthelfer wichtig, ein Fahrzeug von außen schnell, einfach und intuitiv öffnen zu können. Umso mehr, wenn es zu einem Fahrzeugbrand kommt. Versenkbare Türgriffe, also solche, die sich beim Parken und Fahren bündig in die Autoflanke zurückziehen, könnten aus Sicht des ADAC diese Aufgabe vor allem für Laien erheblich erschweren. **Doch selbst professionelle Rettungskräfte brauchen länger**, um an die Insassen zu gelangen, wenn sich die Türen nicht einfach öffnen lassen.

In den letzten Jahren sind solche Türöffner wegen ihrer aerodynamischen und optischen Eigenschaften in Mode gekommen. Tesla hat mit diesen Griffen in der Großserie begonnen, auch europäische Hersteller wie Mercedes und BMW haben bei diversen Modellen nachgezogen. Einige Griffe lassen sich durch den Druck auf den vordersten Teil des Griffes händisch herausklappen, doch viele Lösungen bedienen sich elektrischer Stellmotoren, die den Griff zur Bedienung ausschließlich automatisch herausfahren. **Gerade, wenn die Stromzufuhr nach einem Unfall gestört ist, könnte der Griff aber eingefahren bleiben** und Unfallhelfer nicht an die Autoinsassen herankommen.

In den Crashtests nach Euro NCAP – dem europäischen Konsortium zur Überprüfung von Fahrzeug-Sicherheitssystemen – werden die Türöffnungskräfte geprüft und bewertet. Außerdem wird überprüft, ob das Fahrzeug die Türen nach dem Unfall selbsttätig entriegelt, damit diese von außen geöffnet werden können. Hier zeigten versenkbare Türgriffe bisher keine Auffälligkeiten. Laut Medienberichten kam es in der Vergangenheit bei anderen Unfallszenarien in der Realität allerdings zu Problemen.

Aus Sicht des Mobilitätsclubs garantiert eine mechanische Lösung für das Ausfahren der Türgriffe die besten Chancen, nach einem Crash die Türen von außen öffnen zu können – auch, wenn die Stromversorgung ausfällt. Keine Chance haben Ersthelfer immer dann, wenn die Verformung der Karosserie so stark ist, dass die Türen so verklemmt sind, dass sie sich auch mit einem gewaltsamen Zug am Türgriff nicht mehr öffnen lassen. Dennoch kann ein stabiler, ausgefahrener Türgriff helfen, die Türe auch bei Verformungen und großem Widerstand zu öffnen, zum Beispiel wenn die Türe am Boden oder einem Hindernis schleift oder das Fahrzeug auf dem Dach liegt.

Der ADAC weist zudem darauf hin, dass manche Fahrzeuge auch von innen die Türen elektrisch per Tastendruck entriegeln. Auch hier muss es möglich sein, ein Fahrzeug im Gefahrenfall ohne Stromversorgung rasch öffnen zu können. Autobesitzer, die ein Fahrzeug mit elektrischer Türöffnung von innen besitzen (zum Beispiel diverse Modelle von Tesla, Nio oder BMW) sollten sich **im Handbuch des Fahrzeugs mit den Möglichkeiten zur Notentriegelung vor Fahrtantritt vertraut machen – und es bestenfalls den anderen Insassen zeigen**. Ein griffgünstig, aber sicher verstauter Fenster-Notfallhammer kann im Zweifelsfall hilfreich sein. Eine garantierte Hilfe in der Not ist aber auch er nicht, denn gegen Verbundglasscheiben, die in modernen Autos häufig als so genannte Wärmeschutz-, Akustik- oder Komfortverglasung verbaut wird, tut er sich schwer.

Diese
Flotten Tipps
als PDF laden und an
Fahrzeugnutzer:innen
weiterleiten:
DOWNLOAD
↓



Spartipps für E-Auto-Nutzer:innen

Elektroautos sind effizient, der Wirkungsgrad ist gegenüber Verbrennern um ein Vielfaches höher. Sie nutzen aber nicht nur die beim Vortrieb eingesetzte Energie besser, sondern gewinnen beim Bremsen auch bis zu 40 Prozent zurück.

QUELLE: ADAC

Bei herkömmlichen Benzinern und Dieseln wird beim Bremsen die Bewegungsenergie ungenutzt in Wärme verwandelt – die Bremsscheiben werden heiß. Bei Elektroautos dagegen kann der E-Motor umgekehrt als Generator genutzt werden. Er macht aus der kinetischen Energie wieder elektrische, die in den Akku eingespeist wird. Diese Energierückgewinnung bremst das Auto ab, in manchen Fällen bis zum Stillstand. Den Effekt kennt man vom Fahrrad mit Dynamo: Sobald der Dynamo an den Reifen geklappt wird, leuchten die Lampen, aber das Treten wird anstrengender.

Wie wirkungsvoll ein Auto rekuperiert, hängt vor allem von drei Faktoren ab:

- ▶ **Gewicht:** Schwere Autos haben ausnahmsweise einen Vorteil. Je mehr Masse in Bewegung ist, desto stärker muss zum Verzögern rekuperiert werden und umso mehr Strom wird zurückgewonnen.
- ▶ **Elektromotor:** Was fürs Fahren gilt, gilt auch beim Rekuperieren. Je leistungstärker der Motor ist, desto mehr Strom kann er erzeugen.
- ▶ **Akku:** Die Batterie muss stark genug sein, um die rekuperierte Energie aufzunehmen und es muss „Platz“ im Akku sein. Ist der Stromspeicher komplett voll, kann auf den ersten Kilometern kaum rekuperiert werden.

Deutlich wird das an zwei Beispielen: Dacia Spring und BMW i7. Beide haben auf dem Prüfstand im ADAC-Technikzentrum in Landsberg eine zuvor aufgezeichnete Fahrt auf den Kesselberg im Voralpenland und wieder hinunter zurückgelegt. Der nur 1180 Kilogramm schwere Dacia mit 33 kW (45 PS) starkem Motor hat auf der Teststrecke bergauf 26,4 kWh/100 km verbraucht. Bergab lag der Verbrauch bei -7,1 Wh/100 km, es wurde also Energie zurückgewonnen. Daraus resultiert ein Gesamtverbrauch von 9,7 kWh/100 km*.

Deutlich schwerer und stärker ist der BMW: Er bringt 2830 Kilogramm auf die Waage und hat zwei Motoren mit 400 kW Leistung (544 PS). Dementsprechend hoch ist der Verbrauch bergauf: 59,3 kWh/100 km. Gewicht und Leistung sorgen umgekehrt dafür, dass bergab mit -26,3 kWh/100 km rekuperiert wurde – macht in Summe 16,5 kWh/100 km*.

Nicht nur am Berg, sondern auch im Alltag macht sich die Rekuperation positiv bemerkbar. Green NCAP-Messungen (nach WLTP) haben ergeben, dass E-Autos im Durchschnitt 22 Prozent der Energie, die sie aus der Batterie entnehmen, wieder zurückgewinnen. Spitzenreiter unter den 19 untersuchten Fahrzeugen ist der Nio ET7, der im Mittel sogar 31 Prozent rekuperiert. Schlusslicht ist der Dacia Spring, der nur auf durchschnittlich 9 Prozent kommt.

Das größte Sparpotenzial besteht im Stadtverkehr, wo häufig gebremst wird: Sowohl der Nio als auch der Hyundai Ioniq 6 können hier über 40 Prozent der eingesetzten Energie zurückholen, im Schnitt werden im City-Verkehr circa 30 Prozent rekuperiert. Auf der Autobahn sinkt die Rekuperations-Quote auf rund 10 Prozent

Neben der Energierückgewinnung hat die Rekuperation noch einen Vorteil: **Da die mechanische Bremse viel seltener benutzt wird, sinkt die Feinstaub-Belastung durch Bremsenabrieb signifikant**; eine Emissionsquelle, die zukünftig im Rahmen der Euro-7-Norm sogar begrenzt wird. Gleichzeitig halten die Bremsen aufgrund des geringeren Verschleißes in der Regel länger als bei Verbrenner-Fahrzeugen – sofern sie nicht wegen zu geringer Nutzung vorher korrodieren.

„Die Rekuperation ist ein wichtiger Faktor für die Effizienz von E-Autos,“ betont Dino Silvestro, Leiter Fahrzeugtest im ADAC-Technikzentrum. Der ADAC fordert die Hersteller allerdings auf, das Zusammenspiel zwischen Rekuperation und mechanischer Bremse intelligent auszulegen: So viel Energierückgewinnung wie möglich und so viel mechanische Bremse wie nötig, um Korrosion vorzubeugen. „Außerdem darf eine starke Rekuperationsleistung nicht zur Rechtfertigung eines hohen Fahrzeuggewichtes genutzt werden,“ so Silvestro. „Der Energieverbrauch zum Beschleunigen der großen Masse wiegt in der Summe dennoch schwerer als die Vorteile bei der Rekuperation. Autohersteller sollten deshalb und mit Blick auf den Ressourcenverbrauch auch bei Elektrofahrzeugen auf Leichtbau setzen.“

Tipps für Elektroauto-Fahrer:

- ▶ **Vorausschauend Fahren:** Bei vielen Autos kann die Rekuperationsstärke eingestellt werden, zum Beispiel mit Schaltwippen am Lenkrad. Innerorts sollte die Rekuperation bewusst genutzt werden, auf der Autobahn ist das sogenannte Segeln, also das Dahinrollen bei deaktivierter Rekuperation, effizienter.
- ▶ **One-Pedal-Driving nutzen:** Für mehr Komfort lässt sich bei einigen Modellen die Rekuperation komplett über das Fahrpedal steuern. Das Auto bremst, wenn man vom Gas geht, bis zum Stillstand.
- ▶ **Rost vorbeugen:** Da die mechanische Bremse seltener zum Einsatz kommt, besteht Rostgefahr. Autofahrer sollten deswegen regelmäßig durch stärkeres Verzögern die mechanischen Stopper frei bremsen. Selbstverständlich nur, wenn es die Verkehrssituation gefahrlos erlaubt.

Weitere praktische Tipps für den Umgang mit Ihrem E-Auto finden Sie in der Lektion → „E-Autos fahren“.

* Berechnung: Verbrauch bergauf (pro 100 km) minus zurückgewonnener Energie bergab (pro 100 km) ergibt den Gesamtverbrauch pro 200 km; das Ergebnis muss anschließend durch zwei geteilt werden.

ANZEIGE

Digitalisieren Sie schon Ihre Fuhrparkaufgaben? einfach, automatisiert und rechtssicher



Elektronische
Führerscheinkontrolle



Unterweisungen
per E-Learning



Dokumentation der
Fahrzeugprüfung

LAPID

www.lapid.de



Rückblick auf eine erfolgreiche Flotte 2024



Wir freuen uns sehr über die positiven Rückmeldungen und das rege Interesse an unserem Messestand sowie die anregenden Gespräche, die wir führen konnten. Es war eine großartige Gelegenheit, sich auszutauschen und wertvolle neue Kontakte zu knüpfen.

Ein besonderer Dank gilt unseren Vortragenden, die mit ihren wertvollen Beiträgen zum Erfolg der Flotte beigetragen haben. Erstmals in diesem Jahr gab es am zweiten Veranstaltungstag ein **spezielles Fachprogramm für das kommunale Fuhrparkmanagement**. Es war bereichernd, von den Erfahrungen und Perspektiven der Expert:innen und Praktiker:innen aus der Branche zu hören.

Voller Energie und Ideen blicken wir in die Zukunft und sind entschlossen, diese in unsere Arbeit einfließen zu lassen. Wir freuen uns schon jetzt auf das kommende Jahr und darauf, erneut gemeinsam mit Ihnen spannende Gespräche zu führen und neue Impulse zu setzen!



Netzwerk Future Mobility

Die betriebliche Mobilität zukunftsfähig zu gestalten – das ist das Ziel des Mobilitätsverbandes. Das Netzwerk Future Mobility bietet eine Plattform für alle interessierten Mitglieder, um daran mitzuwirken. Jede:r ist herzlich eingeladen, seine Erfahrungen einzubringen.

Es geht darum, inhaltlich weiterzuarbeiten und die Gelegenheit zu nutzen, sich sowohl online als auch persönlich in Mannheim bei Netzwerktreffen und Workshops zu treffen, um relevante Aspekte für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu besprechen. Im Fokus



stehen Themen der zukünftigen betrieblichen Mobilität, wie Mobilitätsbudgets, Fragen zur Pendlermobilität und das Streben nach größerer, nachhaltiger Mobilität.

Gemeinsam wird an innovativen Konzepten und praktisch umsetzbaren Lösungen gearbeitet. In den Auftaktveranstaltungen wurde deutlich, dass noch viel Handlungsbedarf besteht und eine starke Motivation vorhanden ist, an Themen wie

- ▶ Change-Management,
- ▶ Gewerbeimmobilien und Mobilitätsstationen,
- ▶ digitale Tools und Plattformen,
- ▶ elektrischer Fuhrpark,
- ▶ sowie Kennzahlen und Controlling im Mobilitätsmanagement

zu arbeiten. Am 6. März 2024 fand das zweite Netzwerktreffen in diesem Jahr statt. Beim Workshop in Mannheim stand das Thema „Erfolgreich umsteigen: Erfahrungsaustausch zu Change-Management und den „richtigen“ Angeboten“ im Fokus. Dabei wurde sich darüber ausgetauscht, wieso der Wandel im Unternehmenskontext so schwierig ist, wo sich die Teilnehmenden auf dem Weg vom Fuhrpark- hin zum Mobilitätsmanagement befinden und was in ihrem Unternehmen Gegenwind bzw. Rückenwind erzeugt. Begleitet wird das Netzwerk vom wissenschaftlichen Beirat des Verbandes, Prof. Dr. Christian Grotemeier, der ein ausgewiesener Experte für Mobilitäts- und Nachhaltigkeitsthemen ist.

Weitere Termine für 2024:

12.06.2024 Online-Meeting: Digitale Tools und Plattformen

17.10.2024 Netzwerktreffen/Workshop in Mannheim

14.11.2024 Online-Meeting

Dem Netzwerk Future Mobility können sich alle Mitglieder des Verbandes anschließen, die sich für die Arbeit an Lösungen eines neuen, nachhaltigen Mobilitätsmanagements in (ihren) Unternehmen interessieren. Melden Sie sich einfach per E-Mail bei uns und wir merken vor, dass Sie über die Aktivitäten des Netzwerkes informiert werden möchten und sofern möglich bei den Meetings/Workshops usw. dabei sein wollen.

Der 360-Grad-Check für Ihren Fuhrpark

Sie möchten sicherstellen, dass Ihr Fuhrparkmanagement optimal läuft? Mit dem innovativen BVF-360-Grad-Check erhalten Sie eine umfassende Analyse Ihres Fuhrparks und wertvolle Handlungsempfehlungen, um Optimierungspotenziale zu erkennen und die Effizienz zu steigern. Der Check ist für Fuhrparks bis zu 200 Fahrzeugen geeignet und das zu einem attraktiven Paketpreis.

Was beinhaltet der BVF-360-Grad-Check?

Bei der Fuhrparkanalyse werden Prozesse, Kostenstrukturen, eingesetzte Softwaretools sowie der quantitative als auch qualitative Mobilitätsbedarf analysiert. Die daraus resultierenden Handlungsempfehlungen zeigen konkret auf, wo Optimierungsbedarf besteht und wie Sie die Organisation neu

strukturieren können. Sie erhalten Empfehlungen zur Reorganisation, zur Steigerung der Effizienz und zur langfristigen Weiterentwicklung des Fuhrparks.



Beratung plus für Mitglieder

Als Mitglied des Verbandes profitieren Sie einmal jährlich von einer kostenfreien Erst-Beratung. Das Beratungsspektrum kann von der Analyse einzelner Punkte bis zu einer umfassenden Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement-Beratung reichen.

Nutzen Sie die Expertise unseres Beraternetzwerks – wir unterstützen Sie gerne bei der Optimierung Ihres Fuhrparks und Mobilitätsmanagements. → [Hier](#) können Sie sich weiter über den 360-Grad-Check informieren oder direkt ein Angebot anfordern.

Aufruf zur Teilnahme

Öffentliche Konsultation der EU zum Thema Greening Corporate Fleets

Mit dem europäischen Grünen Deal und der Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität wurde das Ziel festgelegt, **die Emissionen aus dem Verkehr bis zum Jahr 2050 um 90 Prozent zu senken**. Die Ökologisierung von Unternehmensflotten spielt dabei eine entscheidende Rolle, um diesen Wandel zu beschleunigen.



Alle Unternehmen und Verbände in der EU haben die Möglichkeit, sich an der Konsultation zu beteiligen. Dies ist eine realistische Chance, Einfluss auf die zukünftige Gesetzgebung

bereits auf EU-Ebene zu nehmen. Ihre Rückmeldungen sind von großer Bedeutung und werden bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier Mobilität berücksichtigt.

Nehmen Sie an der Konsultation teil und lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität für die Zukunft zu schaffen.

Die Konsultation der EU erreichen Sie → [hier](#). Eine Beteiligung ist bis 8. Juli 2024 möglich!

#mehrAchtung – Don't drive high!

Cannabis konsumieren? **Seit dem 1. April 2024 ist das erlaubt** – allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen und ausschließlich für erwachsene Personen. Die Legalisierung von Cannabis gilt für Konsum und Anbau, aber nicht für den Straßenverkehr. Dies macht #mehrAchtung, deren Partner der Bundesverband Betriebliche Mobilität ist, mit der bundesweiten Kampagne deutlich: „Don't drive high!“ – auch nicht nach dem Abklingen der ersten Effekte. Denn die Wirkung der Droge kann über viele Stunden anhalten. Das ist gefährlich und kann rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

Die Kampagne ist ein wichtiger Schritt, um das Bewusstsein für dieses Thema zu schärfen. Es ist entscheidend, dass wir alle dazu beitragen, die Straßen sicherer zu machen und Unfälle zu verhindern. Lasst uns gemeinsam dafür sorgen, dass alle sicher ans Ziel kommen und **sensibilisieren Sie Ihre Fahrzeugnutzer:innen!**

Hier erfahren Sie mehr zur Kampagne:
www.mehrachtung.de/dontdrivehigh/





**ONLINE
KURSE**

Kostenfrei für Verbandsmitglieder, kostengünstig für Nicht-Mitglieder

Online-Selbstlernkurse

**Das können wir
unseren Mitarbeitenden
nicht zumuten**

**UVV-Unterweisung
Online**

**Die ersten 100 Tage
im Fuhrparkmanagement
überleben**

FLEETRICITY

Der Kurs für Elektro-
mobilität im Fuhrpark

**Die Besteuerung
von E-Fahrzeugen**

**Laden von E-Fahrzeugen
im Fuhrpark**

**Fuhrparkmanagement
bei Elektrofahrzeugen**

**Grundlagen
der Halterhaftung für
Fuhrparkverantwortliche**

**Leasingwissen
für Fuhrpark-
verantwortliche**

**Besteuerung
von Dienstwagen**
Grundlagen

Dienstwagensteuer
Firmenwagennutzung
aus Fahrzeugpool

Dienstwagensteuer
Optimierungsmöglichkeiten
bei Firmenwagennutzung

**Kostenrechnung
und Controlling**

Mobilitätsbudget
Einführung im Unter-
nehmen, Chancen und
Herausforderungen

Dienstrad-Leasing

Weitere Infos und Anmeldemöglichkeiten finden Sie → [hier](#).

JUNI BIS SEPTEMBER 2024

Übersicht der Termine



3. Juni 2024 & 26. August 2024, jeweils 14:30 bis 15 Uhr (online)
„Mein“ Verband
 Ein Blick hinter die Kulissen des Mobilitätsverbandes –
 kostenfrei für alle Interessierten



3. Juni 2024, 10 bis 10:30 Uhr
Zert. Mobilitätsmanager/in (BBM)
 Kostenfreies Info-Webinar mit Marc-Oliver Prinzing



11. Juni 2024, 10:30 bis 12:30 Uhr (online)
Der richtige Umgang mit Kfz-Versicherern

17. Juni 2024, 13 bis 14 Uhr (online)
Rat & Tat mit Inka Pichler

18. Juni 2024, 10:30 bis 11:30 Uhr (online)
Führerscheinkontrolle & Fahrerunterweisung – praktische Tipps zur Umsetzung im Fuhrpark mit Stefanie Effer und Lara Flender

9. Juli 2024, 09:30 bis 17:00 Uhr (online)
Fleetricity – Online-Workshop
 mit Marc-Oliver Prinzing und Christof Kiesel



16. Juli 2024
Stuttgart unter Leitung von Sibylle Zighmi

29. August 2024
Oberhessen unter Leitung von Isa Dettweiler

KONFERENZEN & MESSEN



25. bis 26. September 2024
bfp FORUM in Mainz

Entdecken Sie die Zukunft der betrieblichen Mobilität. Treffen Sie führende Branchenexperten und profitieren Sie von den Best Practices. Sichern Sie sich einen Platz auf dem Event für Fuhrparkleiter und weitere Mobilitätsgestalter. → [Jetzt Tickets sichern!](#)

19. bis 20. November 2024
Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität
 Nachhaltige Mobilität erfolgreich umsetzen



Die dritte nationale Konferenz für betriebliche Mobilität ist die Pflichtveranstaltung für alle Mobilitätsverantwortlichen in Unternehmen. Jeder, der sich mit Fragen der zukünftigen Gestaltung von Mobilitätsangeboten vom Elektrofahrzeug bis zum Fahrrad und darüber hinaus befasst, findet auf der Konferenz die Möglichkeit, sich zu Entwicklungen, Trends und konkreten Anwendungsmöglichkeiten eines neuen betrieblichen Mobilitätsmanagements zu informieren.

→ [Sichern Sie sich schon jetzt Ihr Ticket und melden sich an!](#)



FLEETRICITY
DER KURS FÜR ELEKTROMOBILITÄT
IM FUHRPARK

**Jetzt
anmelden –
Start jederzeit
möglich!**

DER KURS FÜR ELEKTROMOBILITÄT IM FUHRPARK

Die volle Ladung Know-how

Umfassend

Alle relevanten Aspekte zu Einführung und Management von Elektromobilität im betrieblichen Fuhrpark

Fokussiert

Der Kurs befasst sich ausschließlich mit der betrieblichen Elektromobilität

Neutral

Wissensvermittlung ohne marktpolitische Agenda

Praxisnah

Inhalte, Experten und Referenten aus der Praxis

WWW.FLEETRICITY.DE

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, Dieter Grün

Geschäftsführer

Axel Schäfer (V. i. S. d. P.)

Redaktion

Nina Seutter
presse@mobilitaetsverband.de

ISSN 2944-4659

Folgen Sie uns:



Bundesverband
Betriebliche Mobilität
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement