

# UNTERNEHMEN MOBIL

Impulse für Fuhrpark  
und betriebliche Mobilität



## Nachhaltigkeit

Unternehmen als Antreiber

### Vorteil ECSM-Zertifizierung

Wie die Transformation  
gelingen kann (Seite 7)

### Betriebliche Mobilität als Ganzes

Nicht nur der Fuhrpark spielt eine wichtige  
Rolle bei der Umgestaltung (Seite 20)

### Nicht verpassen!

Die wichtigsten Branchentermine  
bis Ende April (Seite 28)

**EDITORIAL**

**Auf zu neuen Wegen** ..... 3

**TITELTHEMA**

**Nachhaltigkeit im Fuhrpark** ..... 4

**Mit der ECSM-Zertifizierung zum nachhaltigen Fuhrpark** ..... 7

**FUHRPARK UND MOBILITÄT**

**Expertentipp: Förderung für klimafreundliche Nutzfahrzeuge** .. 10

**Übersicht der aktuellen Fördermaßnahmen** ..... 11

**Kosten und Umweltprioritäten ändern die Anforderungen an Fuhrparkverantwortliche** ..... 12

**2023 – Wie geht es weiter?** ..... 14

**Das Problem mit den Ladesäulen** ..... 15  
Die Energiekrise lässt die Preise auch an den Ladesäulen in die Höhe schießen, dabei könnten die Betreiber die einkassierten THG-Quoten an die Kunden weitergeben.

**RECHT UND STEUERN**

**Flotte Tipps – Rettungsgasse: Verhalten bei Stau** ..... 16

**Pichler: Handbuch des Fuhrparkrechts** ..... 17

**DIGITALISIERUNG UND INNOVATION**

**Mobilitätsverband entwickelt Händlerstandards** ..... 18

**18**

**Um die Zusammenarbeit zwischen Händlern und Firmenkunden mit Fuhrpark zu verbessern, bedarf es eines gemeinsamen Standards.**



**4**

**Beim Thema Nachhaltigkeit im Fuhrpark geht es um bedeutend mehr als um die Frage nach der Antriebsart. Von der Analyse über die Planung bis hin zur Umsetzung gibt es einiges zu beachten.**

**ORGANISATION UND MANAGEMENT**

**Betriebliche Mobilität als Ganzes** ..... 20  
Auch wenn der Firmenfuhrpark das mobile Herz von Unternehmen bleibt, muss die Mobilität weitergedacht und ganzheitlich betrachtet werden.

**VERBANDSMATERIAL**

**Nachrichten aus dem Verband** ..... 23

**AKTUELLE MELDUNGEN**

**„Mobilitätsgipfel“ im Kanzleramt**

**Austauschpflicht des Verbandskastens**

**Neues Netzwerk „Großflotte 500+“** ..... 24

**Rückblick Regionalkonferenz**

**Mobilitätsverband bei der Elektromobilitäts-Konferenz des BMDV**

**Kurs: E-Autos fahren** ..... 25

**DREHMOMENT**

**Eine Kolumne von Prof. Dr. Christian Grotemeier** ..... 27

**TERMINE**

**Die wichtigsten Branchentermine bis Ende April** ..... 28

**Fachtagung Fuhrparkmanagement** ..... 29

**IMPRESSUM** ..... 30



# Auf zu neuen Wegen

Gerade lesen Sie die erste Ausgabe unseres neuen Online-Magazins „Unternehmen mobil“. Das neue Magazin löst die Verbandsnachrichten des Bundesverbands Betriebliche Mobilität e. V. (BBM) ab. Wir haben uns dazu entschieden, die wichtigen Themen, News, Impulse und Meldungen rund um die betriebliche Mobilität und unseren Verband in ein Online-Magazin zu integrieren. Damit wollen wir noch umfassender berichten, einen noch größeren Mehrwert bieten und das Wissen unserer Mitglieder sowie aller interessierter Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlicher bereichern. Gleichzeitig wollen und müssen wir neue Zielgruppen ansprechen. Das steht auch in Zusammenhang mit unserer Umbenennung im letzten Jahr. Fuhrparkverantwortliche und spezifische Flottenthemen sind nach wie vor wichtig, aber **unsere Ausrichtung liegt mehr und mehr auf der gesamten betrieblichen Mobilität**. Die geht die Geschäftsführung oder das Personalmanagement sowie viele weitere Führungskräfte in unterschiedlichen Ressorts etwas an. Deshalb macht es Sinn, die Nachfolgepublikation unserer Verbandsnachrichten nicht mehr alleine in Fuhrparkmedien zu veröffentlichen. Durch „Unternehmen mobil“ möchten wir den Leserinnen und Lesern nicht nur News über den Verband präsentieren, sondern auch einen größeren thematischen Input liefern und unseren Fördermitgliedern eine Stimme geben.

Die erste Ausgabe dieses neuen Formats steht unter dem Schwerpunkt **Nachhaltigkeit**. Ökonomisches Wirtschaften ist längst kein Trend mehr und Unternehmen müssen sich mehr und mehr mit dem Thema der Transformation auseinandersetzen. Sei es aufgrund der ausgeweiteten CSR-Berichtspflichten, des drohenden Verbrenner-Aus' oder aus wirtschaftlichen Gründen. Doch wie bewältigt man die komplexe Veränderung? Unsere erste Ausgabe gibt Einblick in

die Möglichkeiten zu einem nachhaltigen Unternehmen und zielt dabei nicht nur auf die Elektromobilität ab. Eine wichtige Rolle spielt auch der Blick auf die gesamte betriebliche Mobilität. Außerdem dürfen Sie sich regelmäßig auf **eine Kolumne von Prof. Dr. Christian Grote meier** freuen, in der er aktuelle Themen rund um die betriebliche Mobilität in den Blick nimmt. Unsere Meldungen rund um den Verband bleiben Ihnen selbstverständlich genauso erhalten wie regelmäßige **Expertentipps** unserer Verbandsjuristinnen und -juristen sowie unserer Fachreferenten.

An dieser Stelle möchten wir Sie auch recht herzlich zur anstehenden **Flotte** einladen, die am 29. und 30. März wieder ihre Tore in Düsseldorf öffnet. Dort wird das Thema Nachhaltigkeit beziehungsweise Elektromobilität ebenso eine übergeordnete Rolle spielen. Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche haben die Möglichkeit, über den Verband ein kostenloses Ticket zu erhalten. Weitere Informationen finden Sie unter [www.mobilitaetsverband.de](http://www.mobilitaetsverband.de).

Und nun wünsche ich Ihnen viel Freude mit der ersten Ausgabe von „Unternehmen mobil“. Damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen, abonnieren Sie gerne unseren [Newsletter](#). Wir freuen uns über Feedback und Anregungen zur Ausgabe und sind immer offen für neue Ideen. Lassen Sie uns gemeinsam den Weg bestreiten, um die Unternehmen nachhaltig, wirtschaftlich und zukunftsorientiert zu mobilisieren.

**Ihr**  
**Axel Schäfer**  
 Geschäftsführer  
 Bundesverband Betriebliche Mobilität e. V. (BBM)

# Nachhaltigkeit im Fuhrpark

VON AXEL SCHÄFER

.....

Viele Unternehmen nehmen in puncto Mobilitätswende eine Vorreiterrolle ein. Dabei geht es um ein komplett neues Verständnis von Mobilität, nicht nur um die Antriebsart des Dienstwagens. Denn nur mit einem Blick auf das große Ganze können Unternehmen den gewandelten gesellschaftlichen Erwartungen, Umweltaspekten und rechtlichen Vorgaben gerecht werden.

.....

**D**ie Auswirkungen des gesellschaftlichen Wertewandels auf das Mobilitätsverhalten machen auch vor betrieblichen Flotten nicht Halt. Da verwundert es nicht, dass Elektrofahrzeuge in den letzten Jahren auf dem Vormarsch sind. Es sind gerade die betrieblichen Flotten, die bereit dazu sind, Innovationen frühzeitig zu testen. Flottenverantwortliche sind schließlich stetig auf der Suche nach grünen Mobilitätsalternativen, um ein attraktiver Arbeitgeber zu sein, gesellschaftlichen Erwartungshaltungen gerecht zu werden, in Sachen Klimaschutz eine Vorreiterrolle einzunehmen und trotzdem wirtschaftlich zu agieren.

## ELEKTRISCH UNTERWEGS

Es gibt mittlerweile eine Vielzahl praktischer Lösungen, um diverse Antriebsarten relativ unverbindlich auszutesten, beispielsweise im Rahmen von Auto-Abos oder Leasingverträgen. Gerade bei Elektroantrieben hat sich in den vergangenen Jahren auch einiges in Bezug auf die Infrastruktur getan: die Reichweite ist besser und der Ladevorgang einfacher geworden. Das gilt nicht nur für die öffentlichen Ladesäulen, auch die Inbetriebnahme eigener Wallboxen ist zunehmend verbreitet. Allerdings sehen sich Ladesäulenbetreiber aufgrund der Energiekrise gezwungen, die Preise deutlich anzuheben. **Wenn aber die Preise für Elektroautos und deren Unterhaltungskosten immer weiter steigen, wird ein Umstieg auf Elektromobilität zunehmend unattraktiver.**

Zudem bietet momentan noch der Umweltbonus einen gewissen Anreiz zum Kauf eines elektrischen Dienstwagens, welcher durch falsche politische Ansätze jedoch stark ins Wanken geraten ist. Plug-in-Hybride werden seit 1. Januar nicht mehr gefördert und der Bonus für reine E-Autos wurde zum Jahreswechsel um bis zu 40 Prozent gesenkt. Zudem wurde die Gesamtsumme der Fördergelder auf 2,5 Milliarden Euro gedeckelt. Im September soll die Förderung von Dienstwagen

komplett wegfallen. Fuhrparkverantwortliche stehen deshalb derzeit vor einer großen Planungsunsicherheit. Denn nach wie vor ist das Datum des Förderantrags maßgeblich. Für dieses wiederum ist die Fahrzeugzulassung Voraussetzung. Wer jetzt ein Fahrzeug bestellt und über ein Jahr warten muss, der kann sich sicher sein, dass er vom Umweltbonus nicht mehr profitieren wird.

## MOBILITÄT NEU DENKEN

Elektromobilität ist also nicht zwingend das Nonplusultra. Bei der Umstellung der Flotte stehen Fuhrparkmanager:innen derzeit vor der Frage, welche weiteren Möglichkeiten in Betracht gezogen werden können. **Bei nachhaltigen Mobilitätskonzepten geht es nicht nur um Antriebsarten, sondern auch um unterschiedliche Nutzungsformen oder um eine völlig andere Organisation der Mobilität.** Ziel muss sein, so umwelt- und sozialverträglich wie möglich zu agieren. Dafür muss Mobilität komplett neu gedacht werden. Es muss nicht immer der eigene Dienstwagen sein, der seine Funktion als Statussymbol ohnehin eingebüßt hat.

Neben Remote-Lösungen wie virtuellen Meetings kommen auch Jobtickets, E-Bike-Leasingangebote und Sharing-Modelle in Frage. Poolfahrzeuge, Carsharing, Miete, Leasing und Auto-Abo-Modelle sind auf dem Vormarsch. Es muss die gesamte betriebliche Mobilität betrachtet werden, um vernetzte und wirksame Entscheidungen treffen zu können. **Am besten ist es, die Mitarbeiter:innen frühzeitig für eine nachhaltige Mobilität stark zu machen.** Beispielsweise motivieren Bonusprogramme zu mehr Eigenleistung. Beim Thema „Green-Fleet“ stehen das Fahrverhalten und die Technik der Fahrzeuge im Fokus. Unternehmen investieren in Fahrsicherheitstrainings und lassen spritsparendes Fahren trainieren, was wiederum durch gewisse Boni belohnt wird. Denn das Fahrverhalten hat erheblichen Einfluss auf den Verbrauch und die Emissionen.

.....

Der BBM hat bereits vor vielen Jahren ein Umweltaudit „Nachhaltiges Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement“ ins Leben gerufen und in Kooperation mit der FMFE zu einer Europäischen Zertifizierung für nachhaltige Unternehmensmobilität (ECSM) weiterentwickelt.

.....

## WEITERENTWICKLUNG IM FUHRPARK

Im Rahmen einer nachhaltigen betrieblichen Mobilität ist das Travelmanagement eng verzahnt mit dem Fuhrparkmanagement. Fuhrparkverantwortliche müssen sich daher zu entsprechend geschulten Travel- und Mobilitätsmanager:innen weiterentwickeln. Die Themen, die es zu beachten gilt, sind komplex. Technisches, juristisches und betriebswirtschaftliches Wissen ist gefragt. Dazu kommen sich ständig wandelnde Rahmenbedingungen wie Vorschriften und Vorgaben von Behörden und Politik oder die digitale Revolution. Flottenverantwortliche müssen psychologisch geschickt sein, alle genannten Themengebiete und Rahmenbedingungen im Blick haben und dürfen dennoch ihren Job oft nur in Teilzeit ausüben.

Um den Fuhrparkmanager:innen unter die Arme zu greifen, hat der Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V. (BBM) ein speziell zugeschnittenes Weiterbildungsprogramm zusammengestellt: zum Beispiel die Lehrgänge zum/zur zertifizierten Fuhrparkmanager:in (DEKRA), zum/zur zertifizierten Mobilitätsmanager:in (BBM) oder „FLEETRICITY – der Kurs für Elektromobilität im Fuhrpark“.

Letztlich geht es darum, **eine Balance zwischen Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Motivation** der Mitarbeiter:innen zu erreichen. Viele Verantwortliche suchen in diesem Zusammenhang ein Instrument, das eine Entscheidungsgrundlage liefert. Das hat den BBM dazu ermutigt, bereits vor vielen Jahren ein Umweltaudit „Nachhaltiges Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement“ ins Leben zu rufen und in Kooperation mit der Fleet and Mobility Management Federation Europe (FMFE) zu einer Europäischen Zertifizierung für nachhaltige Unternehmensmobilität (ECSM) weiterzuentwickeln. Unternehmen

können sich dabei gezielt mit dieser Thematik auseinandersetzen und werden bei der Identifikation und schließlich der Umsetzung geeigneter und praxisnaher Maßnahmen als wesentlicher Baustein einer Nachhaltigkeitsstrategie fachlich unterstützt. Durch die Wiederholung lassen sich die erreichten Erfolge messen und notwendige Feinjustierungen vornehmen.

## CSR-BERICHTSPFLICHT

Ein weiteres komplexes Themengebiet ist die CSR-Berichtspflicht. CSR, oder auch Corporate Social Responsibility, bezeichnet die gesellschaftliche Unternehmensverantwortung mit Blick auf nachhaltige Entwicklung. Damit Firmen die nachhaltige Verantwortung nicht nur auf einer freiwilligen Basis ausführen, bestehen sogenannte CSR-Berichtspflichten. Ziel ist es, die **Transparenz über ökologische und soziale Aspekte von Unternehmen** zu erhöhen, was auch den Emissionsausstoß miteinschließt. Bisher war die CSR-Berichtspflicht für viele Unternehmen noch kein Thema, das könnte sich ab dem 1. Januar 2024 allerdings ändern. Mit der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) soll die Berichtspflicht ausgeweitet werden. Die neue Berichtspflicht soll rückwirkend für das Geschäftsjahr 2023 gelten.

Künftig gilt die Nachhaltigkeitsberichterstattung nicht mehr nur für große, kapitalmarktorientierte Unternehmen, sondern für alle großen Unternehmen, die zwei der drei folgenden Kriterien erfüllen:

- ▶ Bilanzsumme von mindestens 20 Millionen Euro
- ▶ Nettoumsatzerlöse von mindestens 40 Millionen Euro
- ▶ Mindestens 250 Beschäftigte

Ab 2026 sollen dann auch kleinere und mittlere, kapitalmarktorientierte Unternehmen mit mehr als zehn Mitarbeitenden zum CSR-Report verpflichtet werden. Das bedeutet eine zusätzliche Verantwortung für Fuhrparkmanager:innen. Um den Emissionsausstoß zu reduzieren, müssen sowohl der Fuhrpark als auch die gesamte betriebliche Mobilität anders organisiert und aufgestellt werden.

## NACHHALTIGKEIT ALS ERFOLGSKRITISCHER FAKTOR

Die betriebliche Mobilität ist eine wichtige Stellschraube bei der Mobilitätswende. Insgesamt geht es beim Thema Nachhaltigkeit im Fuhrpark um bedeutend mehr als um die Frage nach der Antriebsart. Mobilität muss komplett neu gedacht werden. Denn nachhaltig ist letztlich nur die Mobilität, die sich nicht vermeiden lässt. Der Kreativität sind dabei (fast) keine Grenzen gesetzt. Um die Mobilitätswende voranzutreiben, müssen sich Fuhrparks nachhaltiger entwickeln. Ein wesentlicher Treiber für Veränderungen ist dabei auch die betriebliche Mobilität der Mitarbeiter:innen. Dieser Spannungsbogen macht deutlich: Fuhrparkmanager:innen haben einen schwierigen Job, denn die Fahrzeugflotte ist in vielen Unternehmen erfolgskritisch. Die Optimierung der Nachhaltigkeit des Mobilitätsmanagements sowie des Fuhrparks ist kein Projekt, sondern eine Philosophie, die ständig neu ge- und belebt werden muss.

# Mit ECSM-Zertifizierung zum nachhaltigen Fuhrpark

**N**achhaltiges Wirtschaften gehört inzwischen nicht nur zum guten Ton, es ist für die meisten Unternehmen ein erfolgskritischer Teil der Unternehmensstrategie. Nicht nur der automobile Fuhrpark, sondern die betriebliche Mobilität als Ganzes. Seit der Coronapandemie hat sich hinsichtlich der nachhaltigeren Ausrichtung einiges getan, denn Mobilität fand in vielen Fällen nicht statt. Die Pandemie hat gezeigt, dass die betriebliche Mobilität an einigen Ecken optimiert werden kann. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität e. V. (BBM) unterstützt dabei mit einer Nachhaltigkeitszertifizierung. Die vom BBM gegründete Fleet and Mobility Management Federation Europe (FMFE) hat gemeinsam mit den sieben Landes-Mobilitätsverbänden einen Zertifizierungsprozess entwickelt, der seit etwa zwei Jahren verfügbar ist: die Europäische Zertifizierung für nachhaltige Unternehmensmobilität (ECSM für European Certification of Sustainable Mobility).

## ZERTIFIZIERUNGSPROZESS

Die Zertifizierung gliedert sich in drei Schritte. Zuerst erfolgt der Auftrag zur Begleitung und zur Zertifizierung. Im Anschluss daran werden zunächst alle wesentlichen Informationen zur Unternehmensmobilität analysiert, die Ziele definiert und ein Verbesserungsprogramm erarbeitet. Das Hauptaugenmerk der Bewertung liegt beispielsweise auf der Organisation der betrieblichen Mobilität, auf der eingesetzten Technik und der Nutzung alternativer Antriebe. Da jedes Unternehmen andere Voraussetzungen mitbringt und andere Möglichkeiten hat, **findet die Bewertung individuell statt**. Dazu kommt, dass nicht jeder alternative Antrieb auch automatisch umweltfreundlich ist. Falsch eingesetzt führt das nicht nur zu erheblichen Mehrkosten gegenüber den fossilen Antrieben, sondern auch zu einer negativen Umweltbilanz.

Im Anschluss an die Analyse folgt die Implementierungsphase, in der die abgeleiteten Maßnahmen umgesetzt und nachverfolgt werden. Vier Jahre lang erfolgt eine jährliche Evaluation, in der die Ergebnisse mit den Zielen abgeglichen werden. Durch die rasante Entwicklung im Bereich des nachhaltigen Mobilitäts- und Fuhrparkmanagements hat das Zertifikat eine begrenzte Gültigkeit von einem Jahr. Es ist immer vorgesehen, in Intervallen von zwölf Monaten eine Überprüfung durchzuführen. Um veränderte Rahmenbedingungen, neue Technologien und Möglichkeiten in den Zertifizierungsprozess einzubinden, können nach der Überprüfung Ziele und Maßnahmen angepasst werden. Dieser Schritt ist dahingehend wichtig, um Erfolge und Ver-

änderungen im Mobilitätsmanagement des Fuhrparks sichtbar zu machen.

## VORTEILE FÜR UNTERNEHMEN

Einer der größten Vorteile der Zertifizierung liegt in der Verbesserung des Images – sowohl nach innen als auch nach außen. Die soziale Verantwortung eines Unternehmens wird deutlich, indem die Nachhaltigkeitsziele transparent werden und mit konkreten sowie messbaren Maßnahmen unterlegt sind. Der Weg zu einem nachhaltigeren Mobilitätsmanagement wird fassbar. Das begeistert auch aktuelle und potenzielle Mitarbeitende und **steigert Zufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität**. Darüber hinaus können Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche von einer verbesserten Mobilität profitieren. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich alternative Mobilitätsmöglichkeiten etablieren und die Emissionsminderung vorantreiben. Ebenso wird durch das europäische Netzwerk der FMFE ein international ausgerichtetes Standard geschaffen, der die Besonderheiten der Länder berücksichtigt. Aufgrund der Begleitung durch Experten kann das Zertifikat als ein Prozess mit dem Ziel einer langfristigen Veränderung und Verbesserung der Unternehmensmobilität gesehen werden. Deshalb ist die ECSM als Investition in die Zukunft zu verstehen, die Unternehmen vielfältige Optionen bereitstellt.



Der Prozess bietet in den verschiedensten Handlungsfeldern Verbesserungsmaßnahmen. So kann die Zertifizierung die betriebliche Mobilitätsstrategie durch die Einführung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik verändern und den Kundinnen und Kunden sowie Lieferanten verschiedene Parameter für Nachhaltigkeit bieten. Weitere Handlungsfelder sind Themen wie die angemessene Flottendimensionierung sowie **Änderungen der Mobilitätsgewohnheiten** der Mitarbeitenden. Das übergeordnete Ziel ist dabei immer, die bestmögliche und nachhaltigste Unternehmensmobilität zu erreichen, die letztlich durch die Zertifizierung nach dem FMFE-Standard internationale Anerkennung erfährt. Alles in Allem zeigt die ECSM-Zertifizierung viele Ansätze für ein nachhaltigeres Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement.

Aus Tanken wird Laden

# Den Mobilitätsansprüchen von morgen gerecht werden

Der Wandel hin zur E-Mobilität schreitet stetig voran. Setzen auch Sie auf innovative Antriebsformen und profitieren Sie schon jetzt von der Elektrifizierung Ihrer Flotte. Aktuell werden bereits 85 Prozent aller E-Autos am Arbeitsplatz oder zu Hause geladen. Das „Tanken“ wird einfach während des Parkens erledigt. Eine transparente Abrechnung gegenüber den Nutzer:innen wie auch eine transparente Darstellung aller Ladevorgänge für die Flottenmanager ist dabei essenziell.

## PUNKTEN SIE MIT IHRER E-MOBILITÄTS-LÖSUNG

Positionieren Sie sich als Pionier und bieten Sie Ihren Mitarbeitenden wie auch Kunden oder Geschäftspartner:innen zusätzlichen Komfort. Zugleich erlangen Sie eine höhere Attraktivität als Arbeitgeber.

## ENERGIEKOSTEN ENTSCHEIDEND SENKEN

Noch sind E-Autos in der Anschaffung etwas teurer als Verbrenner – doch langfristig lohnt sich der Umstieg in jedem Fall, denn: Strom laden ist günstiger als tanken. Auch bei den Wartungskosten liegt das Elektroauto vorne.

## FREIE TARIFGESTALTUNG & ZUSÄTZLICHE EINNAHMEN SCHAFFEN

Werden Dienstwagen unterwegs an öffentlichen Ladesäulen geladen, so zahlen Sie rund 0,50 Euro pro Kilowattstunde. Bei Ladepunkten am Firmenstandort können Sie hingegen den Tarif selbst bestimmen, was in der Regel die deutlich günstigere Variante ist. Zusätzlich können Sie den Ladestrom an Ihre Mitarbeitenden mit privatem E-Pkw kostenlos, vergünstigt oder zu normalen Tarifen abgeben. Es können auch unterschiedliche Nutzertarife zur Anwendung kommen - wenn Sie beispielsweise zwischen Angestellten und

Gästen differenzieren möchten. So können Sie verstärkt vom Stromverkauf profitieren.

## VERWALTUNGSAUFWAND VERRINGERN DURCH AUTOMATISIERTE ABRECHNUNG MIT CHARGE&BILL

Ganz egal, ob Ihre Mitarbeitenden den Dienstwagen nun am Arbeitsplatz oder an der heimischen Station laden – über das charge&bill Abrechnungsportal von The Mobility House können sämtliche Ladevorgänge erfasst und abgerechnet werden. Sie erhalten eine kWh-genaue Abrechnung in einer konsolidierten Rechnung – unkompliziert und transparent.

## ALLE LADEVORGÄNGE AUF EINEN BLICK

Mit charge&bill können Sie alle Ladezyklen, den Gesamtverbrauch der Ladeinfrastruktur wie auch die verbrauchsgenaue Vergütung einzelner E-Fahrzeuge einsehen. Das einfache Handling im Webportal erleichtert die Nutzerverwaltung enorm.

## MIT LADEKARTE ALLE RELEVANTEN DATEN AUTOMATISCH ÜBERMITTELN

Die Ladekarte ist das Pendant zur klassischen Tankkarte. Ein ähnlich vertrauter Prozess: Karten an Mitarbeitende ausgeben. Im charge&bill Abrechnungsportal registrieren. Karte in wenigen Klicks aktivieren. Losladen.

Voraussetzung an die Ladestation am Firmenstandort sowie zu Hause ist lediglich die Netzanbindung via (W)LAN oder SIM-Karte. Nur dann kann die Nutzerauthentifizierung via Ladekarte erfolgen.

### Testen Sie charge&bill

Wir beraten Sie gerne.  
contact@mobilityhouse.com  
089 - 416 143 003

THE MOBILITY HOUSE 



# Wir elektrifizieren Unternehmensflotten!

Seit 14 Jahren sind wir der führende Experte für Ladelösungen.

Partner die uns vertrauen:

[mobilityhouse.com](https://www.mobilityhouse.com)





# Förderung für klimafreundliche Nutzfahrzeuge

VON CHRISTIAN REITER

**F**ördermaßnahmen sind ein richtiges und wichtiges Mittel, um die Elektromobilität in Unternehmen voranzubringen. Insbesondere in Bezug auf die Nutzfahrzeuge besteht dabei noch Nachholbedarf. Allerdings wurde die Förderung für klimafreundliche Nutzfahrzeuge verlängert, nachdem die Europäische Kommission grünes Licht gegeben hat.

Die NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) vermeldet, dass die Richtlinie über die Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) von Ende 2024 bis Ende 2026 verlängert wird. Sowohl das Gesamtbudget des Programms

als auch der bewilligungsfähige Höchstbetrag pro Antragsteller werden dabei erhöht.

Das BMDV stellt bis zum Jahr 2025 insgesamt etwa 1,3 Milliarden Euro für die Förderung der Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Weiterhin gibt es ein Budget von rund 6,3 Milliarden Euro für den Aufbau oder die Erweiterung von Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw.

Die Projektförderung richtet sich an Unternehmen des privaten Rechts, kommunale Unternehmen, Gebietskörperschaften, Körperschaften sowie Anstalten des öffentlichen Rechts und eingetragene Vereine.

Der Höchstbetrag je Antragsteller, Fördergegenstand und Kalenderjahr betrug gemäß bisheriger Richtlinie jeweils 15 Millionen Euro netto, **er wird nun auf 25 Millionen Euro netto aufgestockt**. Bemessungsgrundlage für die

*Um die Transformation des Fuhrparks ► auch bezüglich der Nutz- und Sonderfahrzeuge voranzutreiben, hat das BMDV die Fördermaßnahmen verlängert.*

Berechnung des Zuschusses für Fahrzeuge sind wie bisher die zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben gegenüber Nutzfahrzeugen mit konventionellem Dieselantrieb. Das bedeutet, dass nach wie vor pro Nutzfahrzeug 80 Prozent der Investitionsmehrausgaben förderfähig sind. Die Infrastruktur wird mit bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben gefördert, Machbarkeitsstudien mit 50 Prozent.

Weiterhin hat das BMDV zudem einen neuen **Förderaufruf** zum Umstieg auf Busse mit alternativen Antrieben und der zugehörigen Infrastruktur veröffentlicht. Diese neue Förderrunde bezieht sich jedoch ausschließlich auf Machbarkeitsstudien zur Umstellung auf batterieelektrische sowie Brennstoffzellen-Antriebe. Zielgruppe sind Verkehrsunternehmen, die ihre Busflotten zeitnah umstellen.

Details und Förderrichtlinien werden veröffentlicht auf: [www.now-gmbh.de/foerderung](http://www.now-gmbh.de/foerderung)

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



# Übersicht der aktuellen Fördermaßnahmen



Um den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen, wurde auf politischer Seite ein umfangreiches Maßnahmenpaket geschnürt. Dazu wurde unter anderem der sogenannte Umweltbonus ins Leben gerufen, um die deutlich höheren Kosten für Elektroautos zu kompensieren. Ergänzt um die in der Coronapandemie initiierte Innovationsprämie und den Herstellerzuschuss kamen so am Ende bis zu 9.000 Euro je Elektrofahrzeug-Kauf zusammen. Außerdem wurden Plug-in-Hybride mit einer Prämie von bis zu 6.750 Euro bezuschusst. **„Diese Förderung war allerdings noch nie sinnvoll, da sie nicht an eine Mindestnutzung des Elektroantriebs geknüpft war. Der tatsächliche Beitrag zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen dürfte bei Plug-in-Hybriden also eher gering ausfallen“**, betont unser Vorstandsvorsitzender Marc-Oliver Prinzing.

Mit der Änderung der „Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen“ sind zum 1. Januar 2023 neue Bestimmungen für die Förderungen in Kraft getreten. Wir haben für Sie die Maßnahmen im Überblick zusammengestellt:

- ▶ Plug-in-Hybride fallen aus der Förderung
- ▶ Batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge:
  - Nettolistenpreis bis zu 40.000 Euro: 4.500 Euro (statt bisher 6.000)
  - Nettolistenpreis zwischen 40.000 Euro und 65.000 Euro: 3.000 Euro (statt bisher 5.000)
  - Nettolistenpreis ab 65.000 Euro: keine Förderung
- ▶ Ab 1. Januar 2024: Förderung nur noch mit einem Nettolistenpreis des Basismodells bis zu 45.000 Euro
- ▶ Deckelung der Gesamtförderung auf 2,5 Milliarden Euro
- ▶ Ab 1. September nur noch Förderung für Privatpersonen (Damit werden Unternehmen von den Förderungen ausgenommen)

## Kommentar von Marc-Oliver Prinzing zu den genannten Änderungen:

Die enorm langen Lieferzeiten kombiniert mit der Regelung der Regierung, dass der Zulassungszeitpunkt und nicht die Bestellung entscheidend für die Zuwendung ist, führen dazu, dass fest einkalku-

lierte Förderbeträge für bereits bestellte Fahrzeuge in Unternehmen entfallen. Genau genommen können Unternehmen davon ausgehen, dass auch bei einer Lieferung vor dem Stichtag der limitierte Förderpotopf leer sein wird. Unternehmen stellt sich dabei vor allem die Frage, ob sich Elektrofahrzeuge noch rechnen. Für die Fuhrpark- und Mobilitätsbranche ist das ein erheblicher Einschnitt bezüglich der Mobilitätswende. Elektroautos sind nach wie vor teurer in der Anschaffung – und in Folge auch im Leasing – im Vergleich zu Verbrennern. Entgegen der seit Jahren beschworenen Skaleneffekte und Technologiesprünge bei der Produktion von Batterien und der damit angekündigten Vergünstigung von Elektrofahrzeugen, sind diese nach wie vor immer noch deutlich teurer. Zumindest ohne die Berücksichtigung der staatlichen Förderungen.

Erschwerend kommt die enorme Kostensteigerung im Strompreissegment hinzu. Wie sich diese in Kombination mit der aktuell verkündigten Deckelung auswirkt, kann im Moment niemand seriös abschätzen. Entscheidend sind bei den gewerblich genutzten Fahrzeugen am Ende die Total Cost of Ownership (TCO). Der Kostennachteil aus dem höheren Wertverlust der Elektroautos wurde bisher durch die deutlich geringeren Betriebskosten über die Nutzungsdauer kompensiert. Durch den Wegfall der Subventionen und die durch die Energiekrise höheren Stromkosten verschiebt sich der Amortisationszeitpunkt nach hinten. Das bedeutet, **der Zeitpunkt, ab dem sich ein Elektroauto gegenüber dem klassischen Verbrenner rechnet, tritt später ein**. Wenn dieser Zeitpunkt über die übliche Nutzungsdauer eines Dienstwagens hinausgeht, rechnet sich das Elektroauto nicht mehr. Schnürt man ein Gesamtpaket – Wegfall der staatlichen und herstellereitigen Prämie, höhere Stromkosten, Zusatzkosten für Ladeinfrastruktur und höhere Verwaltungsaufwendungen – dann wird schnell klar, dass die wirtschaftlichen Argumente „pro Elektromobilität“ massiv schwinden. Mit Sicherheit wird dies schlussendlich dazu führen, dass Unternehmen von der (weiteren) Elektrifizierung Abstand nehmen. In der aktuellen Situation können es sich immer weniger Unternehmen leisten, Mehrkosten für Nachhaltigkeitargumente in Kauf zu nehmen. Image hin oder her. Am Ende wird es insgesamt schwieriger für die Durchsetzung der Elektromobilität. Weniger Elektrofahrzeuge in Unternehmensfuhrparks bedeuten weniger günstige Gebrauchtwagen im Privatmarkt.



# Kosten und Umweltprioritäten ändern die Anforderungen an Fuhrparkverantwortliche deutlich

**M**obilitätskosten stehen aktuell zunehmend im Fokus, da ein großer Teil der betrieblichen Mobilität fahrzeuggebunden ist. Neben Kostensteigerungen kommen Verfügbarkeitsprobleme sowie der Druck, Mobilität nachhaltig zu organisieren. **Dies zeigt, dass es höchste Zeit wird, die Rolle von Fuhrparkverantwortlichen in Unternehmen zu überdenken.** Der Rolle des Mobilitätsmanagements insgesamt kommt eine größere Bedeutung zu. Damit haben Unternehmen die Chance, durch den notwendigen Ausbau von Kenntnissen und Fähigkeiten der Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlichen auf lange Sicht positive Effekte für die gesamte Mitarbeitermobilität, einschließlich der Berufspendler:innen, zu erzielen.

Um bei diesem Aspekt zu bleiben: Das kommende 49-Euro-Ticket kann ein spannender Baustein werden, Mitarbeitenden eine günstige Mobilität zu ermöglichen. Insgesamt könnte der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine wichtige Rolle spielen, aber leider ist dieser nur sehr bedingt B2B-fähig. Versuchen Sie einmal einen Ausbendienst-Tag mit ÖPNV und Faltrad zu planen. Das würde wohl in den meisten Fällen eine Revolte auslösen und auch der Mehr-Zeitbedarf wäre zu groß. Diesen wird es geben müssen, denn wenn wir Nachhaltigkeit erreichen wollen, können wir nicht nur auf einen Individualverkehr bauen. Wie viel mehr Zeit durch den ÖPNV gebraucht werden darf, wäre allerdings noch zu diskutieren.

## INDIVIDUELLE MOBILITÄT IN DEN VORDERGRUND RÜCKEN

Um es mit Prof. Dr. Jansen zu sagen: Wenn wir in entsprechenden Regionen darauf warten, dass der Bus kommt, werden wir bis zum St. Nimmerleinstag warten. „Der Bus kommt nicht“, so Stephan Jansen im Rahmen einer Diskussion der letzten **„Nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität“**. Auch hier gibt es gangbare Wege, so zum Beispiel entsprechende Sammelverkehre für Pendler:innen selbst zu organisieren. Dies ist im Bereich der Pendlermobilität ein möglicher Weg, nicht nur für Konzerne. Damit verbunden ist eine steigende Arbeitgeber-Attraktivität. Wichtig ist dabei allerdings: Man kann solche Konzepte nicht mit der Gießkanne ausrollen. Die individuelle Situation eines Unternehmens ist immer zu beachten. Und diese Aufgabe kann im Bereich des Fuhrpark- und Mobilitätsmanagements gehandhabt werden. Ein Beispiel für mögliche Zukunftsaufgaben.

Trotz veränderter Unternehmensprioritäten ist es häufig immer noch so, dass Fuhrparkmanager:innen nicht ausreichend in Entscheidungen auf Vorstandsebene und in strategische Überlegungen auf hoher Ebene einbezogen werden. Sollten sie aber, denn **die Skills auf der Fuhrparkmanagementebene dürfen nicht unterschätzt werden.**



◀ *Mit der Transformation des Fuhrparks ändern sich auch die Aufgaben für Fuhrparkverantwortliche.*



◀ *Der ÖPNV kann eine wichtige Rolle bei der Mobilitätswende spielen, ist aber nur bedingt B2B-fähig.*

## NEUE AUFGABEN FÜR FUHRPARKVERANTWORTLICHE

Einer der Mega-Trends ist sicher das Thema Umwelt und nachhaltige Mobilität. Diese wird nicht zwangsläufig durch den Einsatz von Fahrzeugen erreicht, auch wenn batterieelektrische Fahrzeuge eine Rolle spielen, um in den nächsten Jahren kohlenstoffneutral zu werden oder Null-Emissionsziele zu erreichen. Heute ist der Fuhrpark ein sichtbares Zeichen für das Engagement eines Unternehmens in Umweltfragen und Fuhrparkmanager:innen spielen dabei eine wichtige Rolle.

Die Konzentration auf Kostenkontrolle und -reduzierung ist eine direkte Reaktion auf die derzeitigen wirtschaftlichen Turbulenzen, der Blick in die nahe Zukunft sollte aber deshalb erhalten bleiben. Die Pandemie zeigte, dass sich Mobilität anders gestalten lässt. Natürlich ist Mobilität weiterhin wichtig, aber die Frage des „Wie“ und „Wann“ und ob eine permanent verfügbare Mobilität die richtige Lösung ist, sollte kritisch betrachtet werden. Mitarbeitende müssen erkennen, dass Änderungen sinnvoll sein können. Inzwischen sprechen wir auch von Workation, sprich einem Arbeiten auf Reisen. Dies ist sicher nur bedingt möglich, denn rechtliche Rahmenbedingungen sind nicht geschaffen, aber: Warum soll das nicht gehen?

Der Fuhrpark muss ein Teil einer zukünftigen Mobilitäts-Strategie bleiben, aber die Frage nach der Dimensionierung sollte auch gestellt

werden. Effekte der Kostenreduzierung können auf mittlere Sicht auch durch eine Umstellung der Mobilitätsangebote für Mitarbeitende erreicht werden. Neue und innovative Lösungen wirken teilweise noch umständlich, werden aber ihren Platz in Mobilitätskonzepten einnehmen. Nicht zu vergessen: **Die Beförderung von Menschen und Gütern ist für viele Menschen tagtägliche Schwerarbeit.** Es gilt also präzise zu unterscheiden, ob wir von einem echten Mobilitätsbedarf oder von Mobilitätsbedürfnissen sprechen. Fuhrparkmanager:innen, die sich thematisch mit dem gesamten Spektrum der betrieblichen Mitarbeitenden-Mobilität befassen, haben jetzt die Chance in einer Weise angehört zu werden, wie es in der Vergangenheit nur selten der Fall war.

Viele unserer Mitglieder und die fuhrparkverantwortlichen Kolleginnen und Kollegen, die in Unternehmen arbeiten, sind hochqualifiziert in ihrem Job, müssen aber am Ball bleiben. Heute besteht ein Teil unserer Verantwortung als Berufsverband darin, ihnen dabei zu helfen, sich an ein höheres Profil anzupassen, und zwar als Schlüsselement der allgemeinen Fortbildung im Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität hat sich erfolgreich neu positioniert und kann sich in der Zukunft allen für die betriebliche Mitarbeitermobilität erforderlichen Themen annehmen. Das heißt aber auch: Jetzt beginnt die Arbeit erst richtig. **Und wir werden unsere zahlreichen Mitglieder durch deutlich mehr Leistungen, die in den Beiträgen inklusive sind, unterstützen** und als Fachverband unseren Beitrag leisten.

ANZEIGE

**KROSCHKE**

**DIGITALE ZULASSUNG.  
WANN UND WO DU WILLST.**

Kfz-Zulassung nervt? Uns nicht. Im Gegenteil: Wir sind i-Kfz-Pioniere. Kommen Sie mit uns auf die Pole Position und seien Sie von Anfang an dabei, wenn im Herbst der offizielle Startschuss für die internetbasierte Zulassung für Großkunden fällt.

Gern erzählen wir Ihnen mehr dazu an unserem Messestand beim Flotte! Der Branchentreff.

HALLE 6,  
STAND D 4-6

**DEUTSCHER AUTO DIENST**

ANZEIGE

**DKV**

**Tanken und laden mit nur einer Karte**

Die DKV Card +Charge kombiniert alle Vorzüge einer klassischen Tankkarte mit der zusätzlichen Möglichkeit, Strom zu laden. Darüber hinaus bieten wir individuelle Lösungen für die eigene Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz oder zu Hause.

**YOU DRIVE, WE CARE.**

# 2023: Wie geht es weiter?

VON LEVENT SIMAL, DATAFORCE

**D**as neue Jahr 2023 ist bereits in vollem Gange und wird viele spannende Fragen beantworten. Einer der größten Elefanten im Raum ist wohl das neue Förderungspaket für Steckerfahrzeuge – wobei Steckerfahrzeuge eigentlich falsch ist, denn dieses Jahr gehen Plug-in-Hybride leer aus. Diese Bewegung hatte bereits großen Einfluss auf das Jahresendergebnis für den deutschen Pkw-Markt, **denn Hersteller setzten alles daran, ihre Fahrzeuge vor Ende 2022 auszuliefern.** Damit war das Gesamtergebnis für den deutschen Pkw-Markt sogar ganz leicht positiv im Vergleich zum Vorjahr, mit einem Plus von 1,1 Prozent aber tatsächlich nur marginal.

Allerdings wird es dadurch nicht leichter, dieses Niveau auch in diesem Jahr zu halten, denn unsere Prognose errechnet rund 150.000 vorgezogene Zulassungen, die aller Voraussicht nach im ersten Quartal dann fehlen werden oder zumindest fehlen könnten. Da die Nachfrage allerdings deutlich höher ist, bleibt abzuwarten, ob sich der Markt weiter erholt und das Niveau doch erreichbar wird. **Liefer-schwierigkeiten und Engpässe, die aus den Krisen der letzten Jahre resultierten, werden sich nach aktuellem Stand weiter**

**entspannen.** Die Halbleiterproduktion wird angehoben, sodass für die Autoindustrie wohl 20 Prozent mehr Volumen verfügbar sein soll und auch die Problematik der Kabelbäume wurde weitestgehend gelöst. Zusätzlich sollte sich die Abkehr der Null-Covid-Politik in China ebenfalls positiv auf die Situation auswirken.

Aber heißt das jetzt, dass die verringerte Förderung das Momentum und die Entwicklung der Elektromobilität abflacht? Es gibt eine ganze Reihe von Argumenten, die dem widersprechen. Man darf zum Beispiel nicht vernachlässigen, dass die reduzierte Dienstwagensteuer weiterläuft, auch für Plug-in-Hybride, und der Flottenmarkt zu großen Teilen am positiven Endergebnis beteiligt war. Dazu kommt, dass 72 neue Elektromodelle auf den Markt kommen – 2021 und 2022 zählten wir gerade mal 31 neue Modelle. Allein die Neugierde auf neue Fahrzeuge und moderne Technik wird diese Bewegung unterstützen. Bei Namen wie Polestar 3, VW ID.7, Opel Astra Electric oder Hyundai Ioniq 6 sind so einige interessante Kandidaten in den Startlöchern.

**Ganz allgemein erlangen vollelektrische Fahrzeuge immer mehr Akzeptanz, auch wenn die Angst nach zu**

**wenig Reichweite oder zu langen Ladezeiten weiter bleibt.** Sowohl technischer Fortschritt als auch erste Praxiserfahrung zeigen aber einen durchaus positiven Trend.

Hersteller berichten darüber, dass Auftragsbücher bis in den Herbst gut gefüllt und Produktionen ausgelastet sind. Selbst eine abflachende Nachfrage wird sich daher nur langsam beziehungsweise verzögert auswirken. Wenn das mal keine euphorische Stimmung erzeugt, finden Sie nicht auch?

## NEUE MARKEN IN DEUTSCHEN FUHRPARKS?

Für 2023 bleibt es außerdem spannend, wie offen die Unternehmen hinsichtlich der Markenauswahl agieren. Gerade in einer Ausgangslage wie jetzt mit Engpässen, Verzögerungen und so weiter, zeichnet sich oft Veränderung ab. Im Rahmen einer Leasing-Studie wollte Dataforce unter anderem wissen, ob denn generell auch die neuen Marken in Betracht gezogen werden. Wenn beispielsweise die üblichen Marken aus der Car Policy nicht mehr verfügbar sind und nicht abzusehen ist, wann sich die Lage bessert, muss man eventuell ausweichen. Unsere Befragung ergab, dass zwölf Prozent der Befragten auch MG, Nio, Genesis oder Vinfast wählen würden. Ganze 48 Prozent waren allerdings strikt dagegen – aber warum?

Dazu wurden die Top fünf Antworten aus der passenden Folgefrage zusammengefasst. Mit 23 Prozent gaben mit Abstand die meisten an, dass ausschließlich deutsche Marken in der Car Policy stehen. Rund 14 Prozent sind eher besorgt, wenn es um das eventuell fehlende Servicenetz oder die Vertriebsstruktur geht. Etwa 13 Prozent finden, dass die Marken noch „zu neu“ sind und schlichtweg Erfahrungswerte fehlen. Bei elf Prozent gibt die Geschäftsführung sogar vor, dass diese Marken nicht in Betracht gezogen werden sollen. Und bei neun Prozent spielt der (noch) nicht vorhandene Bekanntheitsgrad der Marke eine Rolle.





# Das Problem mit den Ladesäulen

**E**in wichtiger Schritt hin zu einem nachhaltigeren und zukunftsfähigen Fuhrpark ist die Elektromobilität. Doch ohne eine geeignete Ladeinfrastruktur bringt auch eine elektrifizierte Flotte wenig. Ein wesentlicher Schritt in der Planung muss es daher sein, ein geeignetes Konzept für das Laden zu entwickeln. Häufig wird auch auf öffentlich zugängliche Ladesäulen zurückgegriffen. Doch als würde die Elektrifizierung des Fuhrparks nicht schon genug Herausforderungen mit sich bringen, stellen auch die Ladesäulen Fuhrparkbetreibende vor Probleme. Mit der Energiekrise und den massiven Steigerungen der Strompreise, haben zu Beginn des Jahres auch einige große Ladesäulen-Anbieter Preissteigerungen vollzogen. Von einem Anstieg von bis zu 27 Prozent war dabei die Rede. **Der Mobilitätsverband fordert deshalb ein schnelles Handeln seitens der Politik.** Wenn die Preise für Elektroautos und deren Unterhaltungskosten steigen, wird der Umstieg auf Elektromobilität immer unattraktiver. Das bremst die gesamte Mobilitätswende und die Ziele der Bundesregierung.

Entscheidend für die Wahl der Elektromobilität als Antriebsart sind am Ende die Gesamtbetriebskosten (TCO). Diese steigen immer

weiter an und nähern sich somit denen eines Verbrenners. Der BBM fordert, **dass die Strompreisbremse auch bei der Ladeinfrastruktur wirkt.** Davon abgesehen müssen auch die Fördermaßnahmen umgehend geändert werden. Ansonsten schwinden die Argumente für die Elektromobilität weiter. Die Folge: Unternehmen werden von der (weiteren) Elektrifizierung Abstand nehmen. In der aktuellen Situation können es sich immer weniger Unternehmen leisten, Mehrkosten für Nachhaltigkeitsargumente in Kauf zu nehmen.

## THG-QUOTE WIRD EINGESACKT

Allerdings sieht der Mobilitätsverband nicht nur die Politik in der Pflicht, sondern auch Ladesäulen-Anbieter. **Denn offenbar werden Kundinnen und Kunden an der Ladestation abgezockt.** Ladesäulen-Anbieter kassieren Treibhausgasminderungsquoten in Millionenhöhe – ohne dass sich das auf die Preise beim Laden auswirkt. Der Verband sieht darin ein großes Versäumnis des Staates bei Vorgaben für die Betreiber der Ladesäulen. Die Förderungen des Staates müssen Anreize setzen und sollten so eingesetzt werden, dass es die Richtigen bekommen.

Die **THG-Quote** ist ein Klimaschutzinstrument zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Mineralölkonzerne müssen ihre Emissionen jedes Jahr um einen gewissen Prozentsatz mindern, sonst drohen hohe Strafzahlungen. Alternativ zur Reduzierung können sich Unternehmen am Zertifikatshandel beteiligen und THG-Quoten kaufen. Diese werden für Elektrofahrzeuge oder das Betreiben von Ladesäulen ausgezahlt. Für jede Ladesäule bekommen Anbieter somit Geld – derzeit zwischen 15 und 20 Cent pro Kilowattstunde. Für das letzte Jahr lag die THG-Quote von Ladesäulen bei rund 50 Millionen Euro. Die großen Anbieter, die etwa 30 Millionen Kilowattstunden verkaufen, erhalten dafür ungefähr fünf bis sechs Millionen Euro. Laut einer Auswertung von Statista von Dezember 2022 ergeben sich sogar noch höhere Zahlen. Dort ist von einem Jahresbetrag von 100 Millionen Euro die Rede – bis 2028 seien sogar 200 Millionen möglich.

Bei so hohen Extraeinnahmen fragt sich der BBM, wie es zu Preissteigerungen kommen kann. Hinzukommt, dass der Aufbau einer Ladesäule durch beachtliche Förderungen aus der EU und der deutschen Regierung unterstützt wird. Dem Verband ist bewusst, dass damit große Investitionen verknüpft sind, aber das gehört zum Wesen unternehmerischen Handelns. Um die Attraktivität der Elektroautos zu fördern und potenzielle Elektroauto-Käufer nicht vollends abzuschrecken, sollten die Preise an den Ladesäulen in einem fairen Rahmen gehalten werden. **Deswegen fordert der BBM die Ladesäulen-Anbieter auf, die Preise zu senken und die THG-Quote weiterzugeben.** Die Anbieter sollten sich bewusst machen, dass Unternehmen und Privatkunden auch die Nutznießer der THG-Quote sein sollten, denn ohne ihre Investition in die Elektromobilität gäbe es niemanden, der die Ladesäulen benutzt.

ANZEIGE



### Mit der THG-Prämie Ihre Fuhrpark-Kosten reduzieren

Unternehmen, die ihre Fuhrparks auf Elektroautos umstellen, können die THG-Quote verkaufen und Zusatz Erlöse generieren, indem sie sich pro E-Auto und Jahr für ihre CO<sub>2</sub>-Ersparnis entlohnen lassen!

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 jährliche Prämie von mind. **285 € netto je PKW sichern!** (Stand Q1/2023)  
Infos unter [emovy.de](https://emovy.de).






Wenn auf der Autobahn der Verkehr zum Stillstand kommt, muss man eine Rettungsgasse bilden. Aber ab wann muss diese gebildet werden? Hierzu hat das Oberlandesgericht Oldenburg jetzt entschieden.

**E**in Autofahrer aus Gütersloh war auf der A 1 Richtung Osnabrück in Höhe Lohne unterwegs. Der Verkehr auf der dreispurigen Autobahn war ins Stocken geraten und teilweise zum Erliegen gekommen. Viele Fahrzeuge hatten bereits eine Rettungsgasse gebildet. Der Mann befuhr dagegen die mittlere Spur eher linksseitig, während die anderen Fahrzeuge sich möglichst rechts auf der Mittelspur hielten.

Das Amtsgericht Vechta verurteilte den Mann zu einer Geldbuße von 230 Euro. Der Bußgeldsenat des Oberlandesgerichts hat diese Entscheidung bestätigt:

- ▶ Eine Rettungsgasse muss nach § 11 Abs. 2 StVO gebildet werden, sobald Fahrzeuge mit **Schrittgeschwindigkeit** führen oder zum **Stillstand** kämen.
- ▶ Schrittgeschwindigkeit oder Stillstand müssten nicht erst über eine gewisse Zeit andauern, die Rettungsgasse müsse vielmehr **sofort gebildet** werden.

- ▶ Einem Autofahrer stehe auch **keine Überlegungsfrist** zu, da eine solche dem Gesetz nicht zu entnehmen sei.
- ▶ Dies gelte im Übrigen umso mehr, als der Fahrer im vorliegenden Falle – wie sicher meistens – **wegen des Stop-and-Go-Verkehrs** mit längeren Stillstandphasen habe rechnen müssen.

Der Mann muss jetzt die Geldbuße zahlen und die Verfahrenskosten tragen. Ein Fahrverbot wurde nicht verhängt, weil es zu keiner konkreten Behinderung eines Rettungsfahrzeugs gekommen war.

Bitte denken Sie an diese einfache, aber möglicherweise lebensrettende Methode, um Rettungsfahrzeugen ungehindert Zugang zu einer Unfallstelle zu gewährleisten.

QUELLE: OBERLANDESGERICHT OLDENBURG, BESCHLUSS VOM 20.09.2022 (AZ. 2 SS(OWI) 137/22)

Weitere Tipps zum Thema Mobilität stehen Mitgliedern des Verbandes im Mitgliederbereich der Internetseite zur Verfügung. Unter Angabe des Mobilitätsverbands als Quelle können Sie diese Tipps an Fahrzeugnutzende weitergeben, zum Beispiel in Ihrem Newsletter.

# „Wer hat noch nicht, wer will nochmal?!“

**N**ein, wir sind nicht auf dem Jahrmarkt. Aber rund geht es trotzdem! Vier Jahre nach der Erstauflage ist das Handbuch für Fuhrparkmanagement in zweiter Auflage erschienen. Vor dem Hintergrund eines immer dichter werdenden Regelwerks aus verschiedenen Rechtsquellen, der damit steigenden Anforderungen an den Fuhrpark und insbesondere der sich daraus ergebenden Haftungsrisiken soll dieses Buch ein Leitfaden sein, **ein Nachschlagewerk, um den Paragraphen-Dschungel auf verständliche und sichere Weise zu durchqueren.**

Die erste Auflage hatte es sich zum Ziel gesetzt, nicht nur den langjährigen Flottenmanager:innen, sondern auch solchen, die einen Brancheneinstieg anstreben, eine komprimierte Zusammenfassung für weitestgehend alle im Fuhrparkrecht relevanten Rechtsgebiete zu bieten. Doch das Fuhrparkrecht ist nicht statisch, sondern dynamisch. Dem soll die zweite Auflage gerecht werden. Im Angesicht des Wandels im Flottengeschäft vom klassischen Dienstwagen hin zu mehr Flexibilität durch Car-Sharing, Poolfahrzeuge, Mobilitätsbudgets und Travelmanagement sowie der praktischen Auswirkungen der Pandemielage auf den Fuhrpark ist offensichtlich, dass sich eine zweite Auflage als nützlicher Ratgeber für die Praxis erweisen wird. Die sachgerechte Führung eines Fuhrparks setzt voraus, dass man mit den Spezialkenntnissen stets auf dem aktuellen Stand ist. Ein Handbuch des Fuhrparkrechts, das angesichts der Bedeutung und des Umfangs der zu bearbeitenden Rechtsgebiete gerecht wird, ist fast eine Herkulesaufgabe. Dieser Aufgabe haben sich Herausgeber und Autoren gestellt und diese Auflage insbesondere um neue Kapitel und Unterkapitel ergänzt. **Unter Mitwirkung von Rechtsanwältin Mandy Hrupe** (Kapitel Datenschutzrecht) wurden folgende Themen ergänzt:

- ▶ Die Auswirkungen der Pandemie (von der Führerscheinkontrolle bis zum Schadenersatzrecht)
- ▶ Mobilitätsbudgets
- ▶ Datenschutzrecht
- ▶ Elektromobilität

Dieses aktualisierte Werk soll als überarbeitetes, verbessertes Handbuch dienen: **Ausführlich und umfassend, dennoch überschaubar und aktuell, praxisgerecht und doch juristisch fundiert.** Ob als Überblick für Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger oder als fundiertes Nachschlagewerk für Fortgeschrittene – mit hilfreichen Urteilen, Schaubildern und Gesetzesauszügen ist das Werk für die Arbeit im Flottenmanagement unverzichtbar.

Flotten- und Fuhrparkmanagement lassen sich nicht so „nebenbei“ erledigen und Fuhrparkverantwortliche sind für weit mehr verantwortlich als nur Einkauf und die Abrechnung von Tankkarten. Als Schnittstelle zwischen Dienstwagenberechtigten, der Unternehmensleitung, Lieferanten und Behörden sind sie nicht nur für die Beschaffung und Verwaltung der Fahrzeuge zuständig. Wer hier nicht aufpasst, haftet schnell auch für Verstöße der Fahrer:innen.

Der Leitfaden ist besonders für Fuhrparkleitende, Mobilitätsmanager:innen, Vermiet-, Carsharing- und Auto-Abo-Unternehmen, Leasinggesellschaften, Fuhrparkdienstleister, Großkundenbetreuer im Kfz-Bereich, Autohäuser, aber auch Versicherer, Behörden und Gerichte geeignet und deckt insbesondere folgende Themengebiete ab:

- ▶ Compliance
- ▶ Fuhrparkrecht
- ▶ Halterhaftung und -delegation
- ▶ Fuhrparkrelevante Verträge
- ▶ E-Mobilität
- ▶ Datenschutzrecht
- ▶ Schadenmanagement

**Inka Pichler** ist Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verkehrsrecht. Als Seminarleiterin und Referentin im Bereich des Fuhrparkmanagements steht sie ständig im Austausch mit Fuhrpark- und Flottenbetreibern und hat täglich mit Behörden, Versicherern und Gerichten zu tun. Sie weiß daher aus erster Hand, wo die An- und Herausforderungen liegen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sie seit dem ersten Tage an Verbandsjuristin des Bundesverbands Betriebliche Mobilität ist. Wie man Stolpersteine erkennt und vermeidet bringt sie praxisorientiert, unkompliziert und übersichtlich auf den Punkt. Wer sie kennt weiß, ihr Herz schlägt für hohe PS-Zahlen und Mobilität im Allgemeinen, sie ist Autorechtlerin mit Leib und Seele. Pichler: „So kann ich Leidenschaft und Beruf verbinden und als Head of Legal Fleet der Kanzlei Voigt mit Fug und Recht behaupten: Ich regle das.“



**Mandy Hrupe** ist Rechtsanwältin und Master of Law (LL.M.). Sie ist Gründerin und Geschäftsführerin von clever datenschutz, zertifizierte Datenschutzbeauftragte (TÜV) mit jahrelanger Erfahrung und Spezialisierung im Datenschutzrecht. Darüber hinaus ist sie juristische Fachautorin, Referentin und Verbandsjuristin des Bundesverbands Betriebliche Mobilität.



*Pichler:  
Handbuch des Fuhrparkrechts –  
Compliance im Flottenmanagement  
(2. Auflage)*



# Mobilitätsverband entwickelt Händlerstandards

In den Krisenzeiten hat der Mobilitätsverband einmal mehr gesehen, dass es auf die Zusammenarbeit zwischen Kfz-Händlern und Firmenkunden mit Fuhrpark ankommt. Nur wenn an einem Strang gezogen wird, können Probleme wie Lieferengpässe überbrückt werden. Da es in der Vergangenheit allerdings häufig zu Unstimmigkeiten kam und keine reibungslose und transparente Kommunikation möglich war, hat der Verband Händlerstandards entwickelt. Der Zentralverband des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK) sieht das überraschenderweise kritisch. Nach dem Motto ‚Jetzt kommt noch einer‘ verweist man auf die „zum Teil überzogenen Herstellerstandards“, an denen man ohnehin schwer zu tragen hätte. Über diese Aussage war der Vorstand des Mobilitätsverbands sehr enttäuscht. Dennoch hat der Vorstand auf Initiative der Mitglieder die Entwicklung der Händlerstandards ergriffen. **„Viele unserer Mitglieder haben uns auf die erheblichen Qualitätsunterschiede in der Zusammenarbeit mit dem Kfz-Handel aufmerksam gemacht“**, klärt der BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer auf. Daraus hat der Verband die BBM-Händlerstandards entwickelt. Von der Bestellung über die Übergabe bis hin zur Einweisung im Sinne der Unfallverhütungsvorschriften muss aus Sicht des Verbandes ein einheitlicher Standard bestehen. Der Verband möchte dazu beitragen, die Qualität in der Kommunikation zu gewährleisten und einen transparenten, markenunabhängigen Standard zu schaffen.

## ZWECK DES STANDARDS

Der Wunsch des Verbands ist, dass Firmen die Händlerstandards als festen Bestandteil von Ausschreibungen und Rahmenvereinbarungen setzen. Überdies sollen sich Händler zum Standard verpflichten. **Der Standard stellt sicher, dass Fahrzeuge erwartungsgemäß an Flotten übergeben sowie grundlegende und zentrale Funktionen verständlich erläutert werden.** Einheitliche Standards im Großkundengeschäft vermeiden Qualitätsunterschiede und Unzufriedenheit

beim Kunden. Für Fuhrparkverantwortliche ist wesentlich, dass Fahrzeuge in einwandfreiem und gewünschtem Zustand übergeben werden. Außerdem setzen sie darauf, dass erforderliche Einweisungen und Unterweisungen kompetent und verlässlich durchgeführt werden. Der BBM-Händlerstandard setzt ein klares Zeichen, dass wichtige Aspekte bezüglich **Auslieferung, Einweisung und der Fahrzeugübergabe** eingehalten werden.

Erfahrungsgemäß haben Großkunden häufig einen eigenen Kriterienkatalog definiert, der Erfordernisse an die Fahrzeugaufbereitung, -auslieferung und -übergabe festschreibt und dem Händler als verbindliche Grundlage für die Auftragserfüllung zugrunde gelegt wird. Für diese Kunden stellt der Standard eine zusätzliche Hilfestellung bei der Auswahl geeigneter Vertragspartner dar. Für Unternehmen mit kleineren oder mittelgroßen Fuhrparks ohne spezifischen Kriterienkatalog ist der BBM-Händlerstandard eine erhebliche Erleichterung sowohl bei der Planung des zukünftigen Fuhrparks als auch bei Erstellung von Ausschreibungen und dem Einholen von Angeboten. Dies gilt ebenfalls für Unternehmen mit großen Fuhrparks, die bisher noch keinen einheitlichen Kriterienkatalog definiert haben.

Der Standard ist freiwillig und beruht auf einer schriftlichen Selbstverpflichtung des Handels. Hier sind die Kunden, insbesondere die Mitglieder des Bundesverbands Betriebliche Mobilität, gefordert. **Sie sollten von den Vertragspartnern fordern, sich diesem Standard anzuschließen.** Der Standard selbst unterscheidet zwischen Kriterien vor der Auslieferung und bei der Auslieferung sowie bei der Übergabe des Fahrzeugs. Vor der Auslieferung ist zunächst eine gute Kommunikation mit dem Kunden und die Vor- und Aufbereitung des Fahrzeugs sicherzustellen. Bei der Auslieferung wird detailliert zwischen Fahrzeug, Auslieferungsfahrer und dem eigentlichen Übergabeprozess unterschieden. Weitere Informationen zum entwickelten BBM-Händlerstandard erhalten Interessierte unter [www.mobilitaetsverband.de/bbm-haendlerstandard.html](http://www.mobilitaetsverband.de/bbm-haendlerstandard.html).

# Führerscheinkontrolle mit LapID

## GRUNDSÄTZLICHE NOTWENDIGKEIT

Der Arbeitgeber ist gesetzlich dazu verpflichtet, in regelmäßigen Abständen die Führerscheine seiner Mitarbeiter zu kontrollieren, sobald er seinen Beschäftigten Dienstfahrzeuge zur Nutzung zur Verfügung stellt. Zusätzlich muss eine **lückenlose und rechtssichere Dokumentation** erfolgen. Die Kontrolle sollte nach anwaltlicher Empfehlung mindestens zweimal jährlich durchgeführt werden.

Sollte der Arbeitgeber seiner Pflicht nicht nachkommen, indem er Mitarbeitern ohne Fahrerlaubnis ein Fahrzeug überlässt oder indem er ein unsicheres System zur Kontrolle nutzt, kann er seinen Versicherungsschutz verlieren und hat **Geld- und Haftstrafen** zu befürchten.

## MÖGLICHKEITEN DER FÜHRERSCHEINKONTROLLE

Die Führerscheinkontrolle kann auf zweierlei Weise erfolgen: manuell oder elektronisch. Für die manuelle Kontrolle muss eine autorisierte Person einen Termin mit dem Fahrer vereinbaren, eine Sichtkontrolle und Kopie durchführen und diese im Anschluss schriftlich dokumentieren.

Bei der **elektronischen Führerscheinkontrolle** erfolgt die Vergabe des Termins automatisch und der Fahrer wird vor einer anstehenden Führerscheinkontrolle an den Termin erinnert. Die Kontrolle kann

selbstständig durchgeführt werden und wird im System anschließend rechtssicher dokumentiert.

## ABGESICHERT MIT LAPID

LapID bietet drei miteinander kombinierbare Kontrollmöglichkeiten an. Mit der LapID Driver App können Fahrer ihren Führerschein eigenständig per Smartphone kontrollieren. Die Prüfung erfolgt über die Hologramme auf dem Führerschein und einen integrierten KI-Prozess.

Diese Art der Kontrolle ist für alle EU-Kartenführerscheine aus Deutschland und Österreich möglich. Bei der LapID Manager App führt eine autorisierte Person mit Hilfe der App eine Sichtkontrolle durch. Die App erkennt die Führerscheinnummer und gleicht diese mit den hinterlegten Fahrerdaten im LapID Kundensystem ab. Das LapID Siegel funktioniert, indem der Fahrer das auf dem Führerschein angebrachte Siegel vor eine von bundesweit über 1.200 Prüfstationen oder eine hausinterne Station hält. Es gibt außerdem die Möglichkeit, mit einem NFC-fähigen Smartphone das Siegel über die Driver App zu kontrollieren. Die LapID Manager App und das LapID Siegel sind mit jedem Führerschein kompatibel.

**Sie möchten die LapID Lösungen zur Führerscheinkontrolle kostenfrei testen?** Kontaktieren Sie uns und wir besprechen gemeinsam mit Ihnen die nächsten Schritte.



## Digitalisieren Sie schon Ihre Fuhrparkaufgaben?



**Elektronische Führerscheinkontrolle**



**Unterweisungen per E-Learning**



**Dokumentation der Fahrzeugprüfung**

### Prozesse einfach digitalisieren und automatisieren - mit LapID


|

+49 (0) 271 48972 0
|

infos@lapid.de
|

www.lapid.de

# Betriebliche Mobilität als Ganzes

.....

Insbesondere seit Beginn der Coronapandemie und in Zusammenhang mit der fortschreitenden Digitalisierung rückt das Mobilitätsmanagement in Unternehmen mehr und mehr in den Vordergrund. Der Firmenfuhrpark bleibt zwar das mobile Herz vieler Betriebe, doch die Mobilität muss weitergedacht und ganzheitlich betrachtet werden.

.....

**D**as bedeutet, dass alle vom Unternehmen initiierten Verkehrsströme in den Blick genommen werden müssen, um eine effiziente, wirtschaftliche und umweltverträgliche Mobilität zu erreichen. Mobilitätsmanagement bedeutet, die integrierten Mobilitätsanforderungen eines Unternehmens **strategisch zu planen und flexibel zu steuern**. Prinzipiell geht es dabei um die gesamte Unternehmensmobilität.

Das Mobilitätsmanagement hat für die meisten Unternehmen eine erhebliche Bedeutung. Schon lange geht es nicht mehr darum, nur Fahrzeuge zu managen. Heute muss die gesamte Mitarbeitermobilität betrachtet und auf lange Sicht optimiert werden. Diese Veränderung der Gesamtsituation hat der Bundesverband schon lange er-

kannt und seine inhaltliche Ausrichtung mehr und mehr auf die neuen Anforderungen ausgerichtet. Deswegen wurde im letzten Jahr die Neupositionierung abgeschlossen und schließlich auch eine Umbenennung vorgenommen, die der Neupositionierung gerecht wird und nach außen eindeutig signalisiert, welches Thema als Fachverband im Mittelpunkt steht. Aus dem Bundesverband Fuhrparkmanagement (BVF) wurde der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM). Damit hat der Verband eine konsequente Entscheidung getroffen und richtet seinen Blick auf die gesamte betriebliche Mobilität, bei der Fuhrparkmanagement dennoch ein wichtiger Teil bleibt.

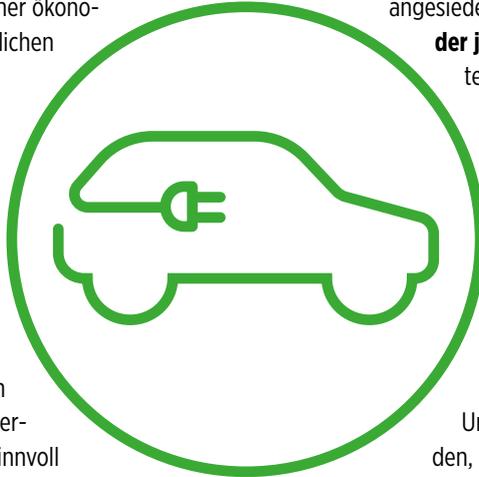


## BLICKWINKEL WEITEN

Inhaltlich bedeutete die Umbenennung keine vollkommene Neuausrichtung, sondern eine **klarstellende Positionierung**. Der Verband kümmert sich schon lange um alle Themen der betrieblichen Mobilität. Dazu gehören unter anderem Aspekte wie das Mobilitätsbudget, neue Mobilitätskonzepte, Arbeitswege – also Pendlermobilität – und das Travelmanagement. Auch Fragen der CO<sub>2</sub>-Berichterstattung zur Mitarbeitermobilität stehen auf der Agenda. Die Sparten Fuhrpark- und Travelmanagement sollen künftig nicht mehr getrennt be-

trachtet werden, sondern aus der Perspektive eines übergeordneten Mobilitätsmanagement. **Es geht mehr und mehr um integrierte Gesamtkonzepte.** Dieses Bewusstsein will der Verband an die Unternehmen weitergeben. Im Sinne des stattfindenden und vom Verband gewollten Mobilitätswandels geht es eben um mehr als nur um den Fuhrpark: Es geht um die Gestaltung einer ökonomisch und ökologisch nachhaltigen betrieblichen Mobilität in jeder Form.

Viele Dinge müssen heute auf den Prüfstand. Hierzu gehört die Dimensionierung und Art der Mobilitätsmittel genauso wie die Frage der Nutzungsdauer und -arten. Sprich: Muss ein Wechsel von Fahrzeugen wirklich im Drei-Jahres-Rhythmus erfolgen, wie in vielen Fällen gewohnt? Kann durch eine Reduzierung der Wegstrecken nicht auch die Nutzungsdauer verändert werden? Reine Elektrofahrzeuge sind länger sinnvoll nutzbar, zumal bei längerer Nutzung Nachhaltigkeits-effekte eintreten, Stichwort: Gesamt-CO<sub>2</sub>-Bilanz. Es gibt viele Fragen, die wir in der Zukunft beantworten sollten. Die Frage nach dem „Wie“ wird dabei sicher differenzierte Antworten erfordern.



## VORTEILE EINES GANZHEITLICHEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS

Sich mehr mit der Mobilität im Unternehmen auseinanderzusetzen ist unumgänglich. Ein gutes und durchdachtes Mobilitätsmanagement ist nicht nur zeitgemäß, sondern bringt Unternehmen viele Vorteile auf verschiedenen Ebenen. Im Hinblick auf die Mitarbeiter:innen reduzieren sich die Mobilitätskosten für den Arbeitsweg und **je nach Mobilitätsmittel verbessern sich Fitness und Gesundheit, Motivation und Zufriedenheit.** Gleichzeitig kann das Unfallrisiko reduziert werden. Unternehmen können vor allem von geringeren betrieblichen Mobilitätskosten und auch von einer Verringerung des Stellplatzbedarfs profitieren. Das bedeutet gleichzeitig eine Einsparung der Kosten für Bau, Anmietung und Unterhalt von Stellplätzen.

Da für viele Mitarbeiter:innen ein angemessener Mobilitätsmix und eine Auswahl von Mobilitätsmöglichkeiten bei der Arbeitsplatzsuche zum Standard gehören, erhalten Unternehmen mit einem geeigneten Mobilitätsmanagement bessere Chancen bei der Suche nach Fachkräften. Gleichzeitig verbessert sich das Firmenimage. Mit der Umstellung der Mobilität im Unternehmen kann man zusätzlich einen positiven Nebeneffekt für die Umwelt erzielen und zur Mobilitäts-



wende beitragen. Durch eine Verringerung der Mobilität mit dem Pkw reduzieren sich beispielsweise die verkehrsbedingten Umwelt- und Klimaeinflüsse und der Verbrauch fossiler Energieträger. Insbesondere mit Blick auf die anstehende Änderung der Fördermaßnahmen lohnt es sich doppelt, die gesamte betriebliche Mobilität in den Blick zu nehmen. **Nach jetzigem Stand fallen die Fördergelder für Unternehmen ab September 2023 weg.** Für viele wird die Elektromobilität damit unattraktiver und es lohnt sich, Mobilitätsalternativen zu suchen.

## ANGEMESSENE PLANUNG IST DAS A UND O

Um ein angemessenes Mobilitätsmanagement im Unternehmen zu etablieren, ist eine genaue Planung und Analyse des Bedarfs nötig. In einem ersten Schritt sollte immer die Analyse des Ist-Zustands angesiedelt sein. Dazu gehört eine **Bestandsaufnahme der jetzigen Mobilität** im Unternehmen, um später entscheiden zu können, welche Maßnahmen und Mobilitätsmittel benötigt werden. Zudem sind Fragen wichtig wie „Wie viele Beschäftigte benutzen welches Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit? Wie viele Stellplätze gibt es auf dem Verkehrsgebiet? Wie ist deren Auslastung? Wie ist die Erreichbarkeit des Standortes mit verschiedenen Verkehrsmitteln?“. Im Hinblick auf die ökologische Verantwortung eines Unternehmens sollte außerdem geprüft werden, ob Dienstwagen durch Pkw mit alternativen Antrieben ersetzt werden können, beziehungsweise ob Dienstwagen überhaupt noch benötigt werden.

Um den genauen Mobilitätsbedarf abzudecken ist es ratsam, mit den Mitarbeiter:innen ins Gespräch zu gehen. Es ist sowieso sinnvoll, von Anfang an offen in der Kommunikation hinsichtlich der Veränderungen im Mobilitätsmanagement zu sein, um Akzeptanz zu schaffen. Veränderungen werden häufig nur ungern angenommen. Wenn der Sinn dahinter bekannt ist, fällt es allerdings leichter. Nach der konkreten Analyse sollte sich die Konzeption des Projektes anschließen, in der Ziele formuliert und konkretisiert werden. Darauf aufbauend können Maßnahmen entwickelt werden, die nötig sind, um die Ziele zu erreichen. Ist die Planung abgeschlossen, dann geht es an die Umsetzung. Bei der Umsetzungsphase ist es wichtig zu überprüfen, wie die Maßnahmen ankommen und ob alles so funktioniert, wie geplant. Anschließend folgen Überprüfung und Verstärkung, sofern die Maßnahmen gelungen sind. Ansonsten muss eine Anpassung stattfinden. Es ist in jedem Fall wichtig, das Mobilitätskonzept an die Bedürfnisse des Unternehmens und der Mitarbeiter:innen anzupassen. Denn Mobilitätsmanagement kann nur funktionieren, wenn die verantwortlich handelnden Mitarbeiter:innen das wirklich wollen.



Zusammengefasst wird deutlich, dass der ganzheitliche Blick auf das Mobilitätsmanagement unerlässlich ist. In Zeiten, in denen die betriebliche Mobilität von einem ständigen Wandel geprägt ist, muss sich zwangsläufig auch mit der betrieblichen Mitarbeitermobilität auseinandergesetzt werden. Um einen angemessenen Einstieg in das Thema beziehungsweise umfassenden Input zu bieten, hat der BBM im letzten Jahr erstmals zur **Nationalen Konferenz für betriebliche Mobilität** eingeladen. Die Konferenz findet im Oktober 2023 erneut statt. Ein Muss für alle, die an der Mobilitätswende mitarbeiten wollen.

## Fuhrpark Outsourcing

# Warum sich das Auslagern des Fuhrparkmanagements lohnt

Immer mehr Firmen entscheiden sich dazu den Fuhrpark an einen externen Dienstleister zu vergeben. Dies liegt nicht nur daran, dass das interne Fuhrparkmanagement sich oft als sehr kostenintensiv herausstellt, sondern vor allem an den Herausforderungen, die es mit sich bringt.

Die Verantwortlichen eines Fuhrparks haben tagtäglich ein sehr vielfältiges Aufgabenspektrum zu bewältigen. Sie müssen eine Vielzahl von Vorschriften und Regelungen berücksichtigen. Kosten, Prozesse, Rechtssicherheit – das sind nur ein paar Punkte, die ein Fuhrparkmanager stets im Blick haben muss. **In der Praxis ist es oft der Fall, dass viele Fuhrparkmanager im Unternehmen den Fuhrpark nur „nebenbei“ verwalten und eigentlich ein anderes Hauptaufgabengebiet betreuen.** Die Mitarbeiter kommen dadurch schnell an ihre Grenzen. Eine entsprechende Ausbildung und Erfahrungswerte

spielen im Fuhrparkmanagement eine große Rolle. Wir als Graf Hardenberg Fuhrparkmanagement GmbH haben uns darauf spezialisiert, Unternehmen im Fuhrparkmanagement zu beraten und bei den einzelnen Aufgaben zu unterstützen, hin bis zu der kompletten Verwaltung Ihres Fuhrparks. Unsere Kunden gewinnen dadurch die Zeit und Kapazität, sich auf Ihr Kerngeschäft zu konzentrieren.

„In der aktuellen Zeit hätte ich ganz gerne eine Glaskugel, die mir die Zukunft vorhersagt. Da es so etwas leider nicht gibt, ist eines klar: Wir müssen die Herausforderungen annehmen, wie sie sind – und mit den bestmöglichen Lösungen darauf Antworten.“ – Mirko Ilgenstein

Graf Hardenberg Gruppe /  
Graf Hardenberg Fuhrparkmanagement GmbH  
[www.grafhardenberg.de](http://www.grafhardenberg.de)

## 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](mailto:mirko.ilgenstein@grafhardenberg.de)  
[www.grafhardenberg.de](http://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.



# Axel Schäfer als Sprecher der FMFE bestätigt

Im Januar ging es für unseren Geschäftsführer Axel Schäfer nach Mailand auf eine Sitzung der Fleet and Mobility Management Federation Europe (FMFE). Die FMFE ist ein Zusammenschluss aus Fuhrpark- und Mobilitätsverbänden aus Deutschland, Österreich, Schweiz, Spanien, dem Vereinigten Königreich, Frankreich und Italien. Gemeinsam werden europäische Standards für das Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement entwickelt. Das Ziel ist es, die Mitglieder der Verbände mit Wissen und Expertise zu unterstützen. Jedes Mitgliedsland entsendet Repräsentanten, die sich gemeinsam auf den Treffen der FMFE austauschen. Axel Schäfer ist der Sprecher der FMFE und wurde bei dem Treffen im Januar in seinem Amt bestätigt.



FLEET AND MOBILITY MANAGEMENT  
FEDERATION EUROPE

Gemeinsam hat die Organisation beispielsweise die **Europäische Zertifizierung für nachhaltige Unternehmensmobilität** entwickelt.

Mit dieser Zertifizierung können Unternehmen ihre betriebliche Mobilität hinsichtlich der Nachhaltigkeit untersuchen

lassen. Durch das Netzwerk der FMFE wird ein international ausgerichteter Standard geschaffen, der die Besonderheiten der einzelnen Länder berücksichtigt. Insbesondere europaweit agierende Unternehmen können von der

einheitlichen Vorgehensweise profitieren. Auf Seite 7 lesen Sie mehr über die Zertifizierung.



## Eine Mitgliedschaft, die sich lohnt

Den Mitgliedern unseres Verbandes bieten wir umfassende Leistungen. Sie haben exklusiven Zugang zum Mitgliederbereich, der unter anderem das **Fleet & Mobility Cockpit** beinhaltet. Das informationsgeladene Praxishandbuch bietet Fachinformationen, Wissensupdates und zahlreiche Musterformulare rund um das Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement. Außerdem haben Mitglieder Anspruch auf eine kostenfreie **Fachauskunft** der Verbandsjuristen oder des Steuerberaters. Darüber hinaus profitieren sie von vielen Vorteilen bei unseren Fördermitgliedern – beispielsweise 15 Euro Aufschlag auf die THG-Quote. Um sich untereinander auszutauschen, bieten wir regelmäßig Treffen für Mitglieder an, die neben spannendem Input **Netzwerkmöglichkeiten** bieten.

Ab  
**43,75 €/Monat**  
alle Vorteile  
nutzen!

Mit unserer Umbenennung des Verbandes im vergangenen Jahr, haben wir auch die Beitragsstruktur geändert. Im Rahmen dieser Änderungen haben wir die Inklusivleistungen einer Mitgliedschaft erhöht, um einen noch größeren Mehrwert zu bieten.

Seit diesem Jahr sind unsere angebotenen **Unterweisungskurse kostenfrei**. Als Zusatzservice bieten wir die Lernlektion im passenden Dateiformat zur Übernahme in das eigene Lernsystem des Unternehmens an. Zudem sind unsere **Online-Seminare** jetzt für alle ordentlichen Mitglieder **kostenfrei**. Neu ist außerdem die **kostenfreie Teilnahme an einer Fachtagung und einer Regionalkonferenz für eine Person**.

Wer noch kein Mitglied ist, findet alle Informationen unter [www.mobilitaetsverband.de/mitglied-werden.html](http://www.mobilitaetsverband.de/mitglied-werden.html).





## „Mobilitätsgipfel“ im Kanzleramt

Bundeskanzler Olaf Scholz lud am 10. Januar zur ersten „Strategieplattform Transformation der Automobil- und Mobilitätsbranche“ ein. Gemeinsam mit mehreren Ministern sowie Vertretern der Auto- und Mobilitätsbranche, von Arbeitnehmern, Wissenschaft, Ländern und Kommunen sollten die wichtigsten Themen für eine Mobilitätswende besprochen werden. Für das Treffen waren allerdings nur zwei Stunden angesetzt, weshalb von vornherein klar war, dass nicht alle Themen auf den Tisch und zu einem Ergebnis kommen können. Einig war man sich über das Ziel von 15 Millionen Elektroautos auf Deutschlands Straßen bis 2030. Im Mittelpunkt des Gesprächs standen vor allem der **Klima- und Umweltschutz, die Digitalisierung von Fahrzeugen, die Vernetzung von Verkehrsmitteln sowie die Widerstandsfähigkeit von Lieferketten**. Kritik kam bereits im Vorfeld auf, da sich die Bahn- und Fahrradbranche ausgeschlossen fühlte. Die Antwort des Regierungspräsidiums beinhaltete, dass in Zukunft häufiger Treffen der sogenannten Strategieplattform geplant seien und sich die Teilnehmerliste nach den geplanten Themen richte.



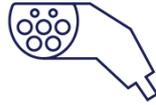
## Austauschpflicht des Verbandskastens

Den Verband erreichen immer wieder vereinzelte Anfragen, wie es um die Austauschpflicht des Verbandskastens bestellt ist. Mit der neuen DIN-Norm für Verbandskasten DIN 13164 gab es Änderungen hinsichtlich des vorgeschriebenen Inhalts. Die Art und Menge wurde nach medizinischen Erkenntnissen angepasst und auch die Coronapandemie wurde bei den Änderungen berücksichtigt. Bisher war allerdings immer unklar, ab wann die Neuerungen gelten, die zwei medizinische Masken für den Verbandskasten vorschreiben. Unser Verbandsjurist Peter Rindsfus hat dazu folgende Information gegeben: „Obwohl die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bisher noch nicht geändert wurde und daher noch die alten Ausgaben der DIN-Normen von 1998 und 2014 im §35 h StVZO genannt sind, sollten Verbandskästen auf den neusten Stand gebracht werden, wenn die Haltbarkeitsdaten abgelaufen sind. Aufgrund der Neufassung der DIN 13164 müssen nun mindestens zwei medizinische Masken vorhanden sein. **Solange die Haltbarkeitsdaten der vorhandenen Verbandskästen nicht abgelaufen sind, müssen diese nicht getauscht werden.**“ (Stand: 18.01.2023)



Bereits in der Vergangenheit haben wir als Verband einen Großflottendialog für Mitglieder mit Fuhrparks ab 250 Einheiten angeboten. Nun haben wir die Netzwerkmöglichkeit auch auf größere Flotten ausgeweitet. Insbesondere während der derzeitigen Herausforderungen und Krisen können Unternehmen und Fuhrparkverantwortliche vom gemeinsamen Austausch profitieren. **Auf Initiative des Mitglieds Schwarz Mobility Solutions laden wir Mitglieder mit mehr als 500 Einheiten ein.** Das neue Netzwerk wird durch Eugenia Becker von Schwarz Mobility Solutions geleitet. Das erste Online-Meeting dieser Art fand am 14. Februar 2023 statt und beschäftigte sich vordergründig mit der Digitalisierung des Fuhrparks und aktuellen Herausforderungen wie der Elektrifizierung der Flotten. Aber auch politische Themen und wie der Mobilitätsverband die Fuhrparks dabei vertreten kann, kamen zur Sprache. Selbstverständlich stand auch das Networking im Fokus, damit Unternehmen vom Erfahrungsaustausch und neuen Kontakten profitieren können. **Wann die nächste Ausgabe dieses neuen Online-Meetings stattfindet, wird rechtzeitig vorher verkündet.**

## Elektromobilitäts-Konferenz 2023 des BMDV



## Mobilitätsverband bei der Elektromobilitäts- Konferenz des BMDV

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität wurde zur Elektromobilitäts-Konferenz des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) am 21. und 22. März eingeladen. Axel Schäfer darf vor einem großen Fachpublikum als Redner die Perspektive und Positionen der BBM-Mitglieder deutlich machen. Die von der bundeseigenen NOW GmbH organisierte Konferenz ist **eine der größten Konferenzen**



**zum Thema batterieelektrische Mobilität in Deutschland** und verbindet Expert:innen aus Kommunen, Industrie, Wissenschaft und Politik. Schäfer wird

an der Talkrunde zum Thema „E-Mobilität im Wandel – Lösungen für mehr E vor Ort“ teilnehmen. **Für den Verband ist es wichtig, die Bedeutung der Betriebe in einer dringend notwendigen Mobilitätswende aufzuzeigen und politische Entscheider zu sensibilisieren.** Denn hier scheint diese Rolle offensichtlich nicht bewusst zu sein. So können ab September beispielsweise Unternehmen keine Förderungen mehr für Elektrofahrzeuge nutzen. „Ein fatales Signal“, so Schäfer. **Melden Sie sich hier an.**

## Rückblick Regionalkonferenz

Auf der ersten Regionalkonferenz in diesem Jahr kamen rund 80 Mitglieder und Gäste in Paderborn zusammen. Die stellvertretende Vorsitzende des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität (BBM) Melanie Schmahl sowie Geschäftsführer Axel Schäfer moderierten die Runde. Es wurden wichtige **Praxisthemen** intensiv diskutiert, die aktuell oben auf der Agenda vieler Fuhrparkverantwortlicher stehen. Es folgten **Expertenvorträge** zu den Themen Einweisung und Unterweisung, Dienstwagensteuer, aktuelle Rechtsfragen zu Leasingverträgen und Outsourcing. **Vernetzung inklusive.** Jetzt schon vormerken: **Die Regionalkonferenz Süd findet am 23. Mai 2023 in Nürnberg statt.** Dort stehen ebenfalls Vorträge zu aktuellen Themen sowie der Erfahrungsaustausch im Fokus. Für ordentliche Mitglieder ist die Teilnahme an einer Regionalkonferenz pro Jahr kostenfrei. Weitere Informationen finden Sie unter [www.mobilitaetsverband.de/konferenzen-messen/regionalkonferenz-sued.html](http://www.mobilitaetsverband.de/konferenzen-messen/regionalkonferenz-sued.html).



## Elektroauto fahren – gewusst wie

Der Einstieg in die Elektromobilität ist oft nicht leicht. E-Autos erfordern eine besondere Einweisung, **da diese Antriebsart in vielerlei Hinsicht anders als der Verbrenner funktioniert.** Um einen Einstieg zu bieten, hat der BBM einen Kurs für E-Autofahrer:innen entwickelt, der ab sofort kostenfrei auf der Homepage zur Verfügung steht. Der Kurs bietet praktische Tipps für den Umgang mit E-Fahrzeugen. In der E-Learning-Einheit werden die Gemeinsamkeiten und Unterschiede von Verbrennern und E-Autos vermittelt und wichtige Begrifflichkeiten erklärt. Ein zusätzliches Kapitel befasst sich mit den Besonderheiten im Winter und zeigt die Dos und Don'ts auf. Aber auch auf einige sicherheitsrelevante Aspekte wird im Kurs aufmerksam gemacht. Als E-Learning-Einheit kann der Kurs von überall aus und zu jeder Zeit gestartet werden. Damit steht dem Einstieg in die Elektromobilität nichts mehr im Weg. Der Selbstlernkurs ist *hier* direkt abrufbar.



# Innovation Group Fleet & Mobility GmbH

Als Deutschlands größter unabhängiger Dienstleister im Bereich Schaden- und Reparaturmanagement unterstützen wir seit über 25 Jahren Versicherungen, Kfz-Flotten und Werkstätten bei der Bearbeitung von Kfz-Schäden. Mit über 360 Mitarbeitern/innen schaffen wir digitale und individuelle Lösungen.



## Einsparung

Senkung der Schadenkosten bis 50% durch unseren modularen Service



## Fuhrpark

Entlastung durch digitale Prozesse und persönliche Betreuung



## Fahrer

100% Service für Schaden + Panne



## Transparenz

Digitale Schadenakte + Reparatur-Tracking + Analyse-Tools



## Service

Zugeschnitten auf die individuellen Anforderungen Ihres Fuhrparks



## Persönlich

Feste Ansprechpartner (Key Account Manager/in)



## Hervorragende Netzabdeckung

1.500 zertifizierte Kooperationspartner in Deutschland



## Karosserie & Lackierung

- 1.100 Fachwerkstätten Hersteller-autorisiert
- Stundensatz im Durchschnitt 30% unter DEKRA
- Zertifiziert für Elektrofahrzeuge
- Instandsetzen vor Ersetzen
- Voraussetzung für Leasingfahrzeuge erfüllt

## Wintec Autoglas

- Flächendeckend 400 Standorte
- Großkundenkonditionen
- Mobiler Service
- Hohe Reparaturquote
- Modernste Kalibrierungstechnik
- Ersatzteile in Erstausrüsterqualität

**Samuel Schmidt**  
Director Fleet

T: +49 (0) 172 9580441  
E: samuel.schmidt@innovation.group  
W: www.innovation.group/de



## Drittschadenhilfe

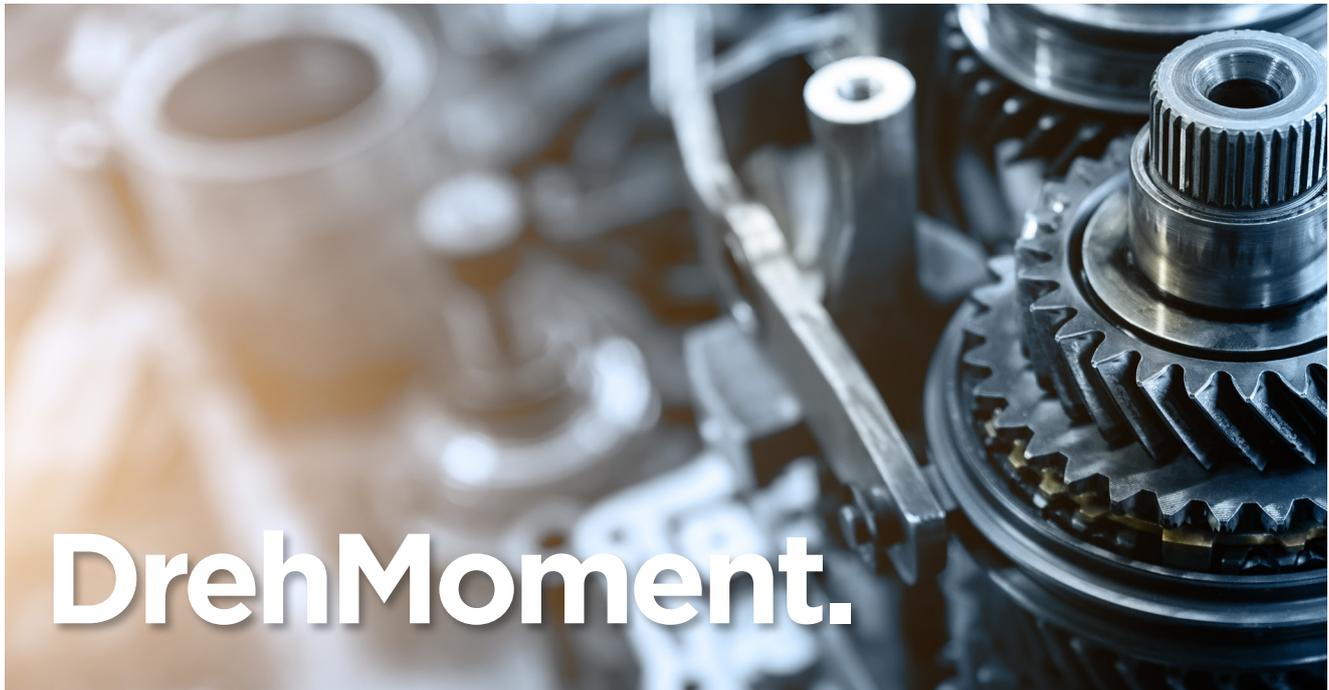
- Steuerung der Anspruchsteller
- Reduzierung der Schadenaufwände (Kraftfahrt-Haftpflicht)
- Imagegewinn durch freundliche, proaktive Vorgehensweise

## Leasingrückgabe

- Reduzierung der Rückgabekosten
- Sensibilisierung der Fahrer
- Technische Prüfung

**René Dietzel**  
Team Lead Sales & Business Development Fleet

T: +49 (0) 172 2426987  
E: rene.dietzel@innovation.group  
W: www.innovation.group/de



# DrehMoment.

VON PROF. DR. CHRISTIAN GROTEMEIER

**U**nser kleiner Familienhund Juri hatte noch keine Vorstellung davon, was es für ihn bedeuten würde, als ich an Neujahr den Vorsatz fasste, dieses Jahr mehr Sport zu treiben. Mittlerweile ist ihm klar, was passiert, wenn ich meine neongelbe Trainingsjacke anziehe, um dann mit ihm einen Waldlauf zu unternehmen. Das ist auch der Grund, wieso sich Juri neuerdings unter dem Küchentisch versteckt, sobald er mich mit der besagten Funktionsjacke sieht. Der Februar ist ihm definitiv noch zu kalt und zu nass; er möchte, dass ich allein rausgehe. Ich muss gestehen, ich hatte mir mehr Unterstützung von ihm erhofft.

**Wer Ziele hat, benötigt auch Partner, die einen unterstützen.** Dies gilt auch bei der Einführung und Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Es gibt viele Gründe, sich damit in diesem Jahr zu befassen: die anstehende Pflicht zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, die reduzierten Fördermöglichkeiten für Elektroautos in Kombination mit hohen Energiekosten, der Fachkräftemangel und der Bedarf, neue Incentives für Mitarbeitende zu entwickeln, und nicht zuletzt der nicht zu unterschätzende positive Einfluss auf die Gesundheit, wenn die neue Mitarbeitermobilität mit mehr Bewegung verbunden ist.

Einen wichtigen Partner für das betriebliche Mobilitätsmanagement haben Sie bereits entdeckt, es ist der Bundesverband Betriebliche

Mobilität e.V. Mit seinem umfassenden Informations- und Weiterbildungsangebot liefert er Ihnen viel Know-how. Mindestens genauso wichtig sind die **Netzwerk- und Austauschformate**, bei denen Sie Mitarbeitende anderer Unternehmen in vergleichbaren Positionen treffen und Praxiserfahrungen teilen können. Dieser informelle Austausch spielt für die Verbreitung von neuen Ideen und Methoden eine sehr große Rolle.

Ein weiterer interessanter Partner für Sie sind die lokalen **Industrie- und Handelskammern**, die aktuell viele Angebote zum betrieblichen Mobilitätsmanagement machen. Die IHKn kennen außerdem weitere lokale Ansprechpersonen und können auch bei der Suche nach Förderprogrammen unterstützen.



**Entscheidend für den Erfolg des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist aber, dass Sie auch innerhalb Ihres Unternehmens Partner haben.** Hier hängt es von der Größe und Struktur ab, ob Sie neben dem Flottenmanagement vielleicht den Nachhaltigkeitsbereich, die Personalentwicklung oder direkt die Geschäftsführung einbeziehen. Erfolgreiche Veränderungsprozesse benötigen neben Zeit und Budget vor allem Multiplikatoren, die Sie in ihrem Vorhaben und der Kommunikation unterstützen. Vielleicht wäre es für Sie ein erster Schritt, mögliche Partner zu sondieren und sicher zu gehen, dass diese sich nicht gleich unter dem Küchentisch verstecken, sobald es ernst wird.

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

MÄRZ/APRIL 2023

# Übersicht der Termine



2. März 2023, 9 bis 12 Uhr

## Starter Kit Modul 4 – Kostenrechnung und Controlling

mit Marc-Oliver Prinzing

Unser Starter Kit bietet in sechs Online-Seminaren einen Einstieg in das Fuhrparkmanagement. Unsere Referenten vermitteln Grundlagenwissen zum Fuhrparkmanagement und das nötige Know-how, um in der Fuhrparkbranche durchzustarten. Die Module sind auch einzeln buchbar. Modul 4 beschäftigt sich mit den Grundlagen zu Kostenrechnung und Controlling, um einen Überblick über die Ausgaben und die wichtigsten Kennzahlen im Fuhrpark zu haben. Die Teilnehmenden erhalten eine kompakte Einführung in die zentralen Begriffe und Arten der Kostenrechnung und werden mit den Ansätzen des strategischen und operativen Controllings vertraut gemacht.

7. März 2023, 10 bis 12 Uhr

## Car Allowance – Ausgestaltung und steuerliche Aspekte

mit Marc-Oliver Prinzing und Gerhard Nolle

14. März 2023, 10 bis 17 Uhr

## Fleetricity – Workshop Fulda

mit Marc-Oliver Prinzing

Der Workshop bietet ergänzend zum Fleetricity-Kurs einen praktischen Einblick zur Elektromobilität im Fuhrpark. Teilnehmende haben die Möglichkeit, mit erfahrenen Praktiker:innen und Kolleginnen und Kollegen in den Erfahrungsaustausch zu treten und wertvolle Tipps für ihre Praxis mitzunehmen. Anwendung und Umsetzung von Elektromobilität in Unternehmen stehen im Vordergrund des Workshops. Die im Online-Kurs „Fleetricity“ vermittelten Inhalte werden auf ihre praktischen Aspekte hin beleuchtet und vertieft. Die Teilnehmenden gestalten bei verschiedenen Übungen, Diskussionen und beim Erfahrungsaustausch den Workshop aktiv mit und können ihr Wissen und ihre Erfahrungen einbringen.

16. März 2023, 9 bis 12 Uhr

## Starter Kit Modul 5 – Versicherung und Schadenmanagement

mit Dragan Zanze

23. März 2023, 9 bis 13 Uhr

## Starter Kit Modul 6 – Finanzierung und Leasing

mit Axel Schäfer

29. März 2023, 14 bis 15 Uhr

## Fleetricity – Alumnitreffen bei „Flotte! Der Branchentreff“

mit Heinrich Coenen

19. April 2023, 9 bis 17 Uhr

## Zertifizierte:r Mobilitätsmanager:in (BBM) Modul 2 –

### Travelmanagement

 mit Dagmar Orths

Der Lehrgang bietet in sechs Modulen einen umfassenden Überblick über die Aufgaben im betrieblichen Mobilitätsmanagement, wobei die praktische Umsetzbarkeit im Vordergrund steht. Die Module sind bis auf das erste einzeln buchbar. Um das Zertifikat zu erlangen, sind jedoch alle Module inklusive der Abschlussprüfung notwendig. Modul 2 zeigt, dass ein unkoordiniertes Nebeneinander von Travel- und Fuhrparkmanagement zu Unzufriedenheit und Kostensteigerungen führen kann.



1. März 2023, 16:30 bis 18:30 Uhr

### Nürnberg

 unter Leitung von Herbert Merkwirth

8. März 2023, 14 Uhr

### Dresden

 unter Leitung von Stefan Jacob

9. März 2023, 17 Uhr

### München

 unter Leitung von Martin Kaus

14. März 2023, 16 Uhr

### Stuttgart

 unter Leitung von Sibylle Zighmi

16. März 2023, 15 Uhr

### Gießen

 unter Leitung von Isa Dettweiler

## VERANSTALTUNGEN

29. bis 30. März 2023

### Flotte! Der Branchentreff



Besuchen Sie uns an Stand D51 und tauschen Sie sich mit uns aus. Die größte Messe der Fuhrparkbranche bietet spannenden Input und genügend Raum für Netzwerk- und Austauschmöglichkeiten. Alle Mitglieder haben zudem wieder die Möglichkeit, Gutscheine für eine kostenfreie Teilnahme anzufordern. Weitere Informationen und Anmeldung: [www.mobilitaetsverband.de/konferenzen-messen/flotte-der-branchentreff.html](http://www.mobilitaetsverband.de/konferenzen-messen/flotte-der-branchentreff.html)

26. bis 27. April 2023

### Fachtagung Elektromobilität, Ettlingen

Begrenzte  
Teilnehmerzahl  
aufgrund der Raum-  
kapazitäten – gleich  
anmelden!

Verbandsmeeting 2023 am 26./27. April 2023

# Fachtagung Elektromobilität im Fuhrpark

Der Mobilitätsverband lädt unter der Devise  
„Barocke Räume für neueste Technologien“ zu einer  
spannenden Tagung nach Karlsruhe/Ettingen ein.

In den Räumen des **Barockschlosses Ettingen** befassen wir uns mit aktuellen Fragen der  
Elektromobilität im Fuhrpark. Wie immer stehen Informationen für die Praxis, Tipps von  
Experten und jede Menge Erfahrungsaustausch auf dem Programm.

Hier einige Highlights aus dem Programm:

- ▶ **Rechtsfragen der Elektromobilität**  
RA Roman Kasten – Kanzlei Voigt
- ▶ **Forschungsergebnisse zum Thema PHEV**  
Dr. Patrick Plötz, Fraunhofer Institut für System-  
und Innovationsforschung ISI
- ▶ **UVV bei Elektrofahrzeugen**  
Martin Kaus, Fachreferent UVV und BG-Fragen beim BBM e.V.
- ▶ **Mikromobilität und Leichtfahrzeuge im Fuhrpark**  
Markus Emmert, Vorstandsmitglied BEM e.V.
- ▶ **Aktuelle Informationen zur Ladeinfrastruktur-  
Entwicklung in Deutschland**  
NOW GmbH

Breakout-Sessions, Workshops und  
Kurzimpulse runden das Programm ab. Die  
Gäste der Konferenz erwartet zudem ein **Netz-  
werkabend** zur Abrundung des Programms.

Ordentliche Mitglieder des Verbandes können  
mit einer Person kostenfrei teilnehmen, solange freie Plätze für die Ver-  
anstaltung verfügbar sind.

Die genauen Teilnahmebedingungen stehen auf der [Homepage](#).

In Kooperation mit



**electrive.net**  
Branchendienst für Elektromobilität

**NOW**  
NOW - G M B H . D E

**VOIGT  
REGELT.**



Bundesverband  
**Betriebliche Mobilität**  
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement

# Impressum

## **Herausgeber**

Bundesverband Betriebliche Mobilität e.V.  
Am Oberen Luisenpark 22  
68165 Mannheim  
[info@mobilitaetsverband.de](mailto:info@mobilitaetsverband.de)

## **Vorstand**

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

## **Geschäftsführer**

Axel Schäfer (v.i.S.d.P.)

## **Kontakt zur Redaktion**

[presse@mobilitaetsverband.de](mailto:presse@mobilitaetsverband.de)

ISSN 2944-4659

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



Bundesverband  
**Betriebliche Mobilität**  
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement