



eMobilJournal

e+ eMobilExklusiv



FACHWISSEN

Eco Fleet Services: Mobilitätsmanagement von morgen

Anamaria Cristescu, Ilko Hoffmann, Verena Pohl



twitter.com/emobilsver



facebook.com/emobilsver



instagram.com/emobilsver



ITM
InnoTech Medien GmbH



Eco Fleet Services: Mobilitätsmanagement von morgen

Nachhaltig, wirtschaftlich, flexibel. Im Rahmen des Forschungsprojekts Eco Fleet Services entsteht eine digitale Plattform, welches Nachfrage und Angebot von betrieblicher Mobilität zusammenbringt. Damit erhalten Betriebe komfortablen Zugriff auf interne und externe Mobilitätsressourcen – und können damit ihre Mobilität bedarfsgerecht und zukunftsfähig gestalten.

1. Betriebliche Mobilität weiterdenken

Ein ganz normaler Tag im Büro eines mittelständischen Betriebs. Mitarbeiterin Lisa Müller plant eine Dienstreise zu einem Kunden. Über ihr Diensthandy öffnet sie eine App, gibt das Fahrtziel ein und bekommt ein Elektrofahrzeug als geeignetes Fahrzeug für den Dienstweg angezeigt, welches sie nun mit wenigen

Klicks buchen kann. Einen Tag später plant sie eine Geschäftsreise zu einem weiter entfernten Ziel – dieses Mal wird ihr ein Fahrzeug eines Carsharing-Anbieters empfohlen. Die nahegelegene Station des Carsharing-Anbieters ist komfortabel mit einem Firmen-Pedelec erreichbar.

So oder ähnlich könnte das betriebliche Mobilitätsmanagement der Zukunft aussehen.

Mitarbeitende fragen Mobilität nach und bekommen über eine Plattform ihre Mobilitätsressource angeboten. Die Plattform fungiert als Schnittstelle zu Mobilitätsanbietern und wählt das passende Angebot auf Basis definierter Parameter aus.

Von dieser Vision sind viele Betriebe noch weit entfernt. Sie nutzen die eigene Dienstflotte oder sogar private Pkw – ohne Transparenz darüber zu haben, ob es geeignetere Verkehrsmittel gibt. Nachhaltigere und günstigere Mobilitätsalternativen bleiben damit außen vor. Hier setzt das Forschungsprojekt Eco Fleet Services an. In einem diverser werden den Mobilitätsmarkt soll es einen Marktplatz schaffen, der es Betrieben erleichtert, auch auf externe Mobilitätsressourcen zuzugreifen. Im Fokus von Eco Fleet Services stehen Kommunen, die als Betriebe eine Vorbildfunktion für Unternehmen und andere Organisationen übernehmen.

Wie wichtig es ist, betriebliche Mobilität gerade im urbanen Umfeld in Richtung Nachhaltigkeit weiterzudenken, machen Umweltbelastungen und Verkehrsprobleme deutlich, mit denen Städte zu kämpfen haben. Um Einsparpotenziale und Ansatzpunkte für ein Mobilitätsmanagementsystem zu identifizieren, hat das Fraunhofer IAO 2018 im Rahmen von Eco Fleet Services eine Mobilitätsanalyse mit sechs städtischen Ämtern der Stadt Heidelberg durchgeführt. Das Ergebnis: Die Autos legen meistens nur kurze Strecken zurück – in 60 Prozent der Fälle weniger als 20 Kilometer pro Tag. Diese Tageswegstrecken wären ohne Probleme mit Elektrofahrzeugen zu schaffen, das Aufladen der Fahrzeuge über Nacht würde ausreichen. Auch das Fahrrad stellt für diese Wege eine gute Alternative dar: Auf den innerstädtischen Wegen, so ein Ergebnis der Mobilitätsanalyse, ist das Fahrrad fast immer genauso schnell oder sogar schneller als das Auto. Es steht dem Dienstwagen also in puncto Flexibilität und Fahrzeit in nichts nach. Die Analyse zeigte zudem, dass die Dienstwagen nicht voll ausgelastet sind. Die Auslastungsquote liegt unter elf Prozent – unter sieben Prozent sogar, wenn man die Wochenenden miteinrechnet. Hier zeigte sich ein großes Optimierungspotenzial. Auf ein paar Fahrzeuge könnte mit Blick auf die Tageswegstrecken sogar ganz verzichtet werden.

Ein intelligentes Mobilitätsmanagement macht sich die Potenziale der Digitalisierung zu-

nutze, indem es Transparenz über Nutzung und Auslastung der eigenen Dienstwagenflotte herstellt. Im Falle von Eco Fleet Services bietet das System jedoch noch mehr: Auch externe Mobilitätsressourcen können eingebunden werden. Anbieter und Nachfrager werden so auf Augenhöhe vernetzt. Das Ganze funktioniert wie eine Art Auskunft: Die Nutzer stellen ihre Anfrage und bekommen als Antwort eine Auswahl möglicher Anbieter angezeigt. Die Digitalisierung bietet auch eine Chance, wenn es um die Akzeptanz neuartiger Mobilitätsangebote geht. Denn läuft die Buchung komfortabel über eine zentrale Anwendung, so werden Einstiegshürden bei der Nutzung betriebsfremder Mobilitätsressourcen minimiert.

2. Der Mobilitätsmarkt von heute

Der Mobilitätsmarkt ist in Bewegung: zu eigenen Pkws und Fahrrädern sowie dem klassischen öffentlichen Personennahverkehr gesellen sich Carsharing-Anbieter, Bikesharing-Anbieter, E-Scootersharing-Anbieter, Mitfahrzentralen und Fahrdienstvermittler. Da sich der Mehrwert dieser Angebote aus einer flexiblen und kombinierten Nutzung ergibt, arbeiten viele große Unternehmen daran, möglichst viele solcher Dienstleistungen unter einem Dach zu vereinen. Schlagwörter wie Multimodalität (Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote, aber nur eines pro Strecke) und Intermodalität (Nutzung von verschiedenen Mobilitätsangeboten auch innerhalb einer Strecke) machen in die-



sem Kontext regelmäßig die Runde. Das Konzept der sogenannten Plattform-Ökonomie soll dafür sorgen, dass Kunden alle Dienstleistungen über eine zentrale Drehscheibe beziehen können, die ab einer gewissen Größe irgendwann unersetzbar werden soll. Forscher der Universitäten Harvard, Zürich und des MIT sprechen in diesem Zusammenhang von sogenannten Superstar-Firmen¹. Nach dem Prinzip »The Winner takes it all« wird der Markt nach dem Willen dieser Unternehmen nicht mehr aufgeteilt, sondern eine marktdominierende Positionierung angestrebt. Ist diese Marktdominanz erreicht führt dies dazu, dass Märkte abgeschottet werden können und deren Zugang auf exklusive Kooperationen beschränkt wird. Diese Entwicklung führt letztendlich zu einem Mangel an Wettbewerb der sich negativ auf Konsumenten, Arbeitnehmer und das Innovationsklima insgesamt auswirkt. Bei genauerer Betrachtung des Mobilitätsmarkts lässt sich auch hier eine wachsende Tendenz zur Monopolisierung feststellen. Große Unternehmen wie Uber oder Didi Chuxing nehmen große Verluste in Kauf, um sich für zukünftige Entwicklungen (z. B. die Verbreitung von autonomen Fahrzeugen) möglichst aussichtsreich im Markt zu positionieren. Auch deutsche Unternehmen sehen akuten Handlungsbedarf und möchten sich ihren Marktanteil sichern. Erst dieses Jahr haben die konkurrierenden Autobauer Daimler und BMW ihre Mobilitätskräfte im Joint Venture SHARE NOW gebündelt, um der mit großen Mengen an Risikokapital ausgestatteten Konkurrenz etwas entgegenzusetzen.

3. Gesunder Wettbewerb durch dezentral organisierte Plattform

Im Rahmen von Eco Fleet Services steht die sinnvolle Kombination aus innerbetrieblichen Mobilitätsressourcen und externen Mobilitätsangeboten im Fokus. Der Zugriff auf die Mobilitätsangebote soll dabei durch die Umsetzung eines offenen Marktplatzes realisiert werden, der nahtlos an das betriebliche Mobilitätsmanagement angeschlossen wird, um dadurch den betriebsinternen Mobilitätsmix optimal zu ergänzen. Um allen Akteuren den Zugang zum Mobilitätsmarkt zu ermögli-

chen, bietet eine dezentral organisierte Plattform einen vielversprechenden Ansatz. Kleinere Unternehmen erhalten barrierefreien Zugang zum Markt und können so ihre eigenen Geschäftsmodelle bewahren. In Eco Fleet Services wird daher ein Mobilitätsmarktplatz als Open-Source-Plattform entwickelt, der allen Akteuren eine einfache Anbindung und einen direkten Austausch von Angebot und Nachfrage ermöglichen soll. Die Plattform dient dabei als neutrale Vermittlungsstelle, die grundlegende Funktionen wie Auskunft, Buchung und Abrechnung von Dienstleistungen ermöglicht. Plattformbetreiber wäre in diesem Fall kein Unternehmen, das eigene profitorientierte Ziele verfolgt, sondern ein neutraler Akteur, der Entscheidungen im Sinne der Allgemeinheit fällen kann. Das Kommunikationsnetz der Plattform folgt dabei der Analogie einer Autobahn: liegt diese in privatwirtschaftlicher Hand kann der Betreiber frei entscheiden, welchen Konditionen die Nutzung derselben unterliegt. So können z. B. Gebühren anfallen, personenbezogene Daten erhoben oder die Durchfahrt bestimmten Nutzergruppen gleich ganz verwehrt werden. Wird diese Autobahn dagegen durch einen neutralen Akteur betrieben der keine profitorientierten Interessen verfolgt, steht diese potenziellen Nutzern uneingeschränkt und barrierefrei zur Verfügung. Anfallende Daten wie Mobilitäts- und Verkehrsdaten können anonymisiert der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden und so als Basis für zukünftige Entwicklungen von Mehrwertdiensten dienen – die Kontrolle darüber liegt allein beim Nutzer.

Das dezentrale Plattformkonzept dient IT-Unternehmen als Basis für Eigenentwicklungen, fördert einen direkten Austausch zwischen Angebot und Nachfrage (B2B und B2C) und agiert so als Inkubator für Innovationen im Mobilitätssektor. Dabei profitieren Unternehmen von einem barrierefreien Zugang zum Markt und Endkunden von innovativen Produkten, die im Umfeld eines gesunden Wettbewerbs entstehen können. Dieser soll nicht zuletzt durch die Zielstellung der Plattform ermöglicht werden, den zentralen Intermediär auszusparen und als Open-Source-Software allen Akteuren die Möglichkeit der Mitgestaltung einzuräumen.

Der Ansatz einer dezentral organisierten Plattform bringt entscheidende Vorteile:

¹ <http://economics.mit.edu/files/12979>

- **Einfacher Marktzugang:** Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs zum Mobilitätsmarkt.
- **Beteiligung:** Da es sich um eine Open-Source-Software handelt, können alle Akteure an der Weiterentwicklung mitarbeiten.
- **Innovation:** IT-Unternehmen können Dienstleistungen aufwandsarm in eigene Softwareprodukte einbinden. Zudem stehen Mobilitäts- und Verkehrsdaten allen Akteuren zur Verfügung und ermöglichen die Entwicklung innovativer Dienste.
- **Regulierung:** Ein neutraler Plattformbetreiber hat die Möglichkeit, auf den Markt regulierend im Sinne der Allgemeinheit einzuwirken.
- **Datenschutz:** Daten werden nur da gespeichert, wo sie anfallen. Eine zentrale Datenspeicherung entfällt. Die Kontrolle der Daten obliegt den Datenverursachern.

4. Middleware verbindet Angebot und Nachfrage

Damit eine einfache Nutzung von betriebsfremden Mobilitätsressourcen gewährleistet werden kann, muss das Mobilitätsmanagementsystem zentrale Funktionen wie Buchung und Abrechnung von externen Dienstleistungen bereitstellen. Um dies zu realisieren, wird der Mobilitätsmarktplatz im Rahmen von Eco Fleet Services als separate Anwendungsschicht in das Mobilitätsmanagementsystem integriert. Diese Anwendungslogik ermöglicht die Suche von Mobilitätsangeboten nach bestimmten Kriterien (z. B. Lokation, Mobilitätsart, Kooperationsform) über die Nutzerschnittstelle und deren Verwaltung. Die Anbindung der Dienstleistungen erfolgt über eine Middleware, die einen logischen Kommunikationskanal zwischen Angebot (Service-Provider) und Nachfrage (Service-Consumer) herstellt. Die Software-Architektur sieht dabei vor, dass die Middleware bei allen teilnehmenden Akteuren vorliegt, da sie die elementaren Verbindungsknoten der dezentralen Kommunikation darstellt. Um den Integrationsaufwand der Middleware auf Seiten der Service-Provider möglichst gering zu halten, orientiert sich

das Forschungsprojekt an bestehenden Mobilitätsstandards und möchte seinen Beitrag dazu leisten, diese weiterzuentwickeln und in der Breite zu etablieren.

Damit ein gültiges Vertragsverhältnis zwischen Service-Consumer und Service-Provider entstehen kann ist es notwendig, die Authentizität der Vertragspartner sicherzustellen. Diese Authentifizierung basiert auf digitalen Zertifikaten, die eine eindeutige Verbindung zwischen der entsprechenden Middleware und dem Betreiber (Service-Consumer oder Service-Provider) herstellt. Um Missbrauch durch Lauschangriffe oder Datenfälschung vorzubeugen, werden zudem sicherheitsrelevante Aspekte wie die Vertraulichkeit und Integrität der Austauschdaten auf Basis von etablierten Verschlüsselungsstandards realisiert. Durch den Einsatz von sogenannter Smart Contracts soll der Vertragsabschluss durch die Digitalisierung in Zukunft vereinfacht, beschleunigt und mithilfe der Middleware weitestgehend standardisiert werden.

In **Bild 1** ist dargestellt, wie das betriebliche Mobilitätsmanagementsystem an die Middleware des Service-Consumers angebunden ist und die Middleware des Service-Providers mit dieser in Verbindung steht. Auf der linken Seite der Abbildung ist zudem der logische Kommunikationskanal angedeutet, über den sich Service-Consumer und Service-Provider gegenseitig authentifizieren können.

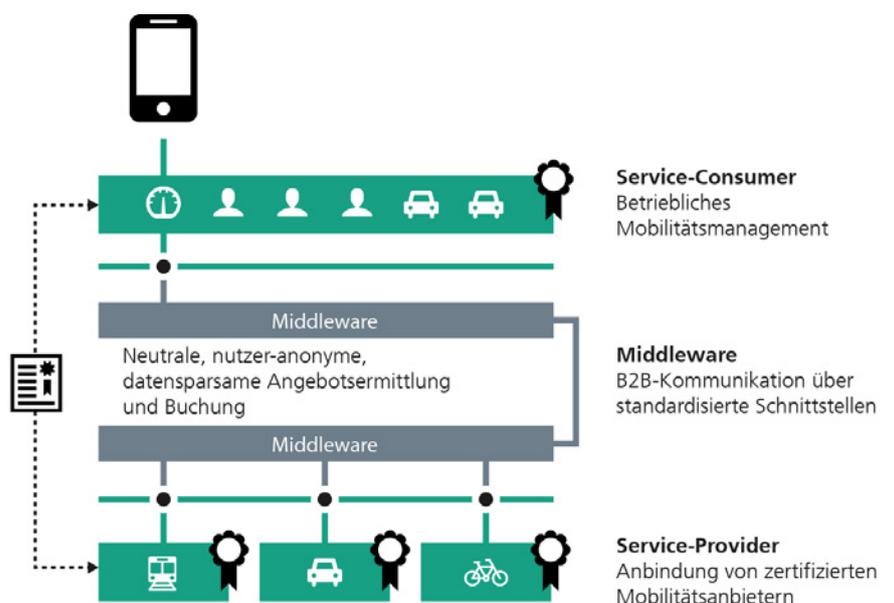


Bild 1: Authentifizierte Kommunikation zwischen Angebot und Nachfrage über die Middleware

5. Ein Reifegradmodell zur Bewertung betrieblicher Mobilität

5.1 Motivation

Ein nachhaltiges und zukunftsfähiges betriebliches Mobilitätsmanagement besteht aus vielen Bausteinen. Einer davon kann ein Mobilitätsmanagementsystem sein, das in Eco Fleet Services auf Basis der dezentralen Plattform entwickelt wird. Doch betriebliche Mobilität wird von weitaus mehr internen und externen Faktoren geprägt und beeinflusst. Diese zu ermitteln und zu messen ist Ziel des Reifegradmodells zur nachhaltigen betrieblichen Mobilität, welches vom Anwendungszentrum KEIM des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO im Rahmen des Projektes Eco Fleet Services entwickelt und erprobt wird. Anhand dieses Modells können das Mobilitätsverhalten, die technischen Möglichkeiten und die Prozesse von Städten, Kommunen und Betriebe bewertet werden. Basierend auf diesen Erkenntnissen lassen sich Optimierungspotenziale aufzeigen und zukünftige Handlungsoptionen zum Erreichen einer auf die Zukunft ausgerichtete Mobilität ableiten.

Eine nachhaltige, funktionierende Mobilität wird von einigen Kommunen und Unternehmen für die unmittelbare Zukunft angestrebt. Nicht nur die rechtlichen Vorgaben haben diesen Trend beeinflusst. Der Druck der Gesellschaft angesichts des umweltbewussten Handelns wird immer stärker und sowohl für Betriebe als auch für Kommunen spürbar. Da Kommunen eine Vorbildfunktion zu erfüllen haben, müssen sie schnellstmöglich agieren und ein holistisches, nachhaltiges Mobilitätsmanagement erarbeiten und umsetzen. Jedoch stellt bereits die Erarbeitung eines umweltbewussten Konzepts aufgrund der Komplexität eine erhebliche Herausforderung dar. Häufig werden triviale und für den Erfolg notwendige Handlungsmaßnahmen nicht berücksichtigt, beispielweise: die Digitalisierung sowie das Monitoring des Mobilitätsverhaltens, die strategische Institutionalisierung der nachhaltigen Mobilität, die Mitarbeiterakzeptanz und vor allem

die kontinuierliche Erfolgsmessung der geplanten Maßnahmen und daraus resultierenden Anpassung der Mobilitätsstrategie.

5.2 Vorgehen

Das entwickelte Modell wird in Zusammenarbeit mit der Stadt Heidelberg validiert und somit vorerst im kommunalen Umfeld erprobt. Jedoch ist das modulare und skalierbare Reifegradmodell generisch, sodass es auf andere Unternehmen übertragbar ist. An dieser Stelle ist zu betonen, dass ausschließlich das Mobilitätsverhalten im Personenverkehr betrachtet wird. Dementsprechend werden Arbeitswege, Dienstreisen² und Dienstgänge³ untersucht und infolgedessen Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet. Da im Logistikbereich bereits aufschlussreiche Untersuchungen vorliegen⁴, sind Waren- und Güterverkehr von der Analyse ebenfalls ausgeschlossen.

² Juhrich, Detelf G.A. (2017): Wann ist eine Fahrt eine Dienstreise? Hg. v. bfp Fuhrpark & Management. Online verfügbar unter <https://www.fuhrpark.de/wann-ist-eine-fahrt-eine-dienstfahrt>.

³ Gänge oder Fahrten zur Erledigung von Dienstgeschäften am Dienst- oder Wohnort außerhalb der Dienststätte« – Landesamt für Besoldung und Versorgung Baden-Württemberg (LBV)

⁴ Müller, Guido (2001): Betriebliches Mobilitätsmanagement – Status Quo einer Innovation in Deutschland und Europa. Hg. v. Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft; Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft; zuletzt geprüft am 04.02.2019.

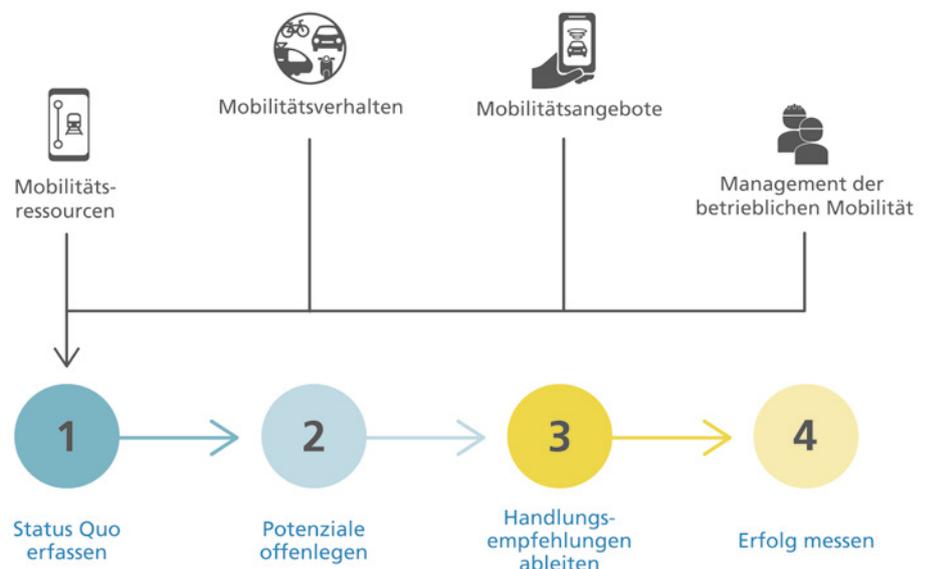


Bild 2: Reifegradmodell zur Nachhaltigkeitsbewertung der Mobilität

Das Reifegradmodell besteht aus vier Dimensionen:

- Mobilitätsressourcen
- Mobilitätsverhalten
- Mobilitätsangebote
- Management der betrieblichen Mobilität

Diese decken sämtliche Aspekte der betrieblichen und kommunalen Mobilität ab und ermöglichen eine ganzheitliche Bewertung aller Mobilitätsaspekte.

6. Reifegradmodell zur Nachhaltigkeitsbewertung der Mobilität

Mit dem vorliegenden Reifegradmodell werden folgende Ziele verfolgt:

1. **Status Quo erfassen:** Ermittlung des aktuellen Reifegrads der Mitarbeiter-Mobilität durch zeitoptimierte Audits (z. B. Interviews, Fragebögen und Besichtigungen).
2. **Potenziale offenlegen:** Identifikation der Handlungsfelder mit den größten Entwicklungsmöglichkeiten.
3. **Handlungsempfehlungen ableiten:** Erzielung des maximalen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Nutzens durch das Einleiten geeigneter Maßnahmen.
4. **Erfolg messen:** Entfalten die Maßnahmen die erwartete Wirkung? Ist das Mobilitätskonzept langfristig verankert und der dauerhafte Erfolg gesichert?

Die Ermittlung der Reifegrade wird anhand qualitativer und quantitativer Befragungen durchgeführt. Basierend darauf wird eine Mobilitätsstrategie entwickelt, welche die nachhaltige Mobilität vorantreiben soll. Eine Erfolgsmessung der abgeleiteten Maßnahmen nach 12, 24 und 36 Monaten ist unabdingbar, um sicherzustellen, dass die Mobilitätsstrategie die gewünschten Ergebnisse erzielt.

6.1 Bedeutung im Projekt

Das Reifegradmodell zur Nachhaltigkeitsbewertung der Mobilität soll die Umgestaltung betrieblicher Mobilitätssysteme bewirken, wobei Kommunen als Vorbilder agieren. Im Idealfall führen die entwickelten Maßnahmen zu einer Verbesserung der Luftqualität und Entschärfung des Verkehrsproblems und werden in eine Strategie zur

i | VITAE



Anamaria Cristescu

Anamaria Cristescu ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Bereich Elektromobilität und IoT am Anwendungszentrum KEIM des Fraunhofer IAO. Ihre Leidenschaft für Marketing und Kommunikation führte sie stets dazu, mit Kreativität neue Wege zu beschreiten, um komplexe Themen nutzerzentriert darzustellen.



Ilko Hoffmann

Ilko Hoffmann ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Anwendungszentrum KEIM des Fraunhofer IAO und im Bereich zukünftiger Mobilität und Künstlicher Intelligenz tätig. Sein Forschungsschwerpunkt liegt dabei auf einem gesellschaftskonformen Einsatz von neuen IT-Technologien.



Verena Pohl

Verena Pohl ist Kommunikationswissenschaftlerin und wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fraunhofer IAO im Bereich Digital Business Innovation. Ihr Tätigkeitsschwerpunkt in Forschungsprojekten zur zukunftsfähigen Mobilität liegt auf den Themen Innovationskommunikation und Nutzerakzeptanz.

Förderung von nachhaltiger betrieblicher Mobilität eingegliedert. Das Modell wird im Rahmen des Projektes entwickelt und umgesetzt, um das Mobilitätsverhalten von Kommunen und Unternehmen zu bewerten, wobei die erste Erprobung mit der Stadt Heidelberg erfolgt.

Unternehmen und Kommunen die in Betracht ziehen, ein Mobilitätsmanagement einzuführen, wird empfohlen das Reifegradmodell einzusetzen, um den Status Quo zu ermitteln und basierend darauf eine passende Strategie zu entwickeln. Haben Betriebe bereits ein Mobilitätsmanagement eingeführt, kann mithilfe des Modells eine Bewertung der Strategie erfolgen, um den Erfolg der Maßnahmen zu messen. Daraus kann eine Anpassung der Mobilitätsstrategie abgeleitet werden.

7. Fazit und Ausblick

7.1 Anstehende Arbeiten im Projekt

Eine Studie der Universität Hohenheim, die im Projekt Eco Fleet Services entstanden ist, hat ergeben, dass es in Bezug auf eine nachhaltige

betriebliche Mobilität im kommunalen Bereich noch große Potenziale gibt, die ausgeschöpft werden können.⁵ Diese Potenziale systematisch zu ermitteln und einen Vergleich von Unternehmen oder Kommunen zu ermöglichen, ist ein Ziel, das nach Abschluss der Entwicklung des Reifegradmodells in Eco Fleet Services und der Erprobung mit der Stadt Heidelberg fokussiert werden soll. Dazu soll das Reifegradmodell zunächst im Rahmen einer Testphase mit Unternehmen evaluiert werden.

Für die Eco-Fleet-Services-Mobilitätsplattform steht in wenigen Monaten ein wichtiger Meilenstein an: Sie wird ab Ende 2019 in ausgewählten Ämtern der Stadt Heidelberg erprobt. In einem iterativen Vorgehen wird sowohl der Kreis der Anwender als auch der Funktionsumfang nach und nach erweitert, was eine kontinuierliche Rückkopplung und Optimierung ermöglicht. Erfahrungen aus der Pilotierungsphase sollen im Nachgang mit interessierten Unternehmen und vor allem Kommunen geteilt werden, sodass Änderungsprozesse angestoßen werden können und das Nachahmen angeregt wird. Nach Abschluss des Forschungsprojekts Ende 2021 soll die Nutzung der Plattform auch für andere Anwender – Kommunen und Unternehmen – ermöglicht werden.

7.2 Wünsche und Ziele über das Projekt hinaus

Beispiele aus anderen europäischen Ländern zeigen, dass ein regulatorisches Eingreifen von Seiten der Politik den Mobilitätsmarkt im Sinne einer vernetzten Mobilität öffnet.⁶ Auch in Deutschland wäre eine solche Regulierung

sinnvoll, um auch kleineren Akteure den Zugang zum Mobilitätsmarkt zu ermöglichen. In der Bevölkerung sollte das Bewusstsein dafür geschaffen werden, dass es sich bei Mobilitätsdaten um sensible Daten handelt, und es daher besser ist, hier Einfluss nehmen zu können statt die Daten wenigen großen Firmen zu überlassen.

Attraktivere Zuschüsse der Regierung könnten nachhaltige Mobilitätsangebote fördern und die Akzeptanz durch die Nutzer erhöhen. So könnte das Verkehrsaufkommen reduziert und positive Wirkungen für die Luftqualität erzielt werden. Es ist zwingend erforderlich, dass Kommunen und Unternehmen so schnell wie möglich handeln und sich effektiv mit nachhaltiger Mobilität beschäftigen. Das Reifegradmodell aus Eco Fleet Services soll hier einen Bewertungsmaßstab schaffen, um den Nachhaltigkeitsgrad der Mobilität in Unternehmen zu messen und Maßnahmen anzustoßen. Vorstellbar wäre, dass durch Teilnahme an der Evaluierung Zertifikate an jene Unternehmen und Kommunen vergeben werden, die mit positivem Beispiel vorangehen. Dies motiviert sowohl die teilnehmenden Unternehmen, einen möglichst guten Nachhaltigkeitsgrad zu erreichen und diesen stets zu verbessern, als auch andere Unternehmen, die hier mithalten und konkurrieren wollen.

Festzuhalten bleibt, dass die Umgestaltung der betrieblichen Mobilität für Kommunen und Unternehmen nur mit einem kontinuierlichen Prozess der Analyse, Definition von Maßnahmen, Erfolgsmessung, Bewertung und Reflektion über einen längeren Zeitraum zu bewältigen ist. Basierend auf dem Status Quo gilt es, eine Umgestaltungsstrategie festzulegen, geeignete Maßnahmen zu definieren und diese zu bewerten – um so das eigene Mobilitätsmanagement fit für die Zukunft zu machen.

⁵ <http://s.fhg.de/StudieEFS>

⁶ <https://www.fluidtime.com/blog/das-neue-transportgesetz-in-finnland/>