

ERFOLGSFAKTOREN

Unsere Befragung von mehreren Flottenbetreibern zeigte, dass die folgenden Punkte bei der Entwicklung einer Dekarbonisierungsstrategie eine zentrale Rolle spielen.

		BESCHREIBUNG
 <p>STRATEGIE & UNTERNEHMENSFÜHRUNG</p>	<p>Vorgaben, Budget und Strategie der Dekarbonisierung</p> <hr/> <p>Dekarbonisierungsziele</p>	<p>Es gibt eine klare Strategie für die Dekarbonisierung, die mit der Unternehmensstrategie abgestimmt ist. Sie beinhaltet eine gezielte Strategie für die Flotte, die durch angemessenes Budget und nötige Vorgaben gestützt wird.</p> <hr/> <p>Es gibt klare und umsetzbare Dekarbonisierungsziele und Meilensteine, die auf die Strategie sowohl auf Unternehmens- als auch auf Flotten-Ebene einzahlen.</p>
 <p>MENSCHEN</p>	<p>Einbindung & Befähigung des Flottenbetreibers</p> <hr/> <p>Einbindung der wichtigsten Stakeholder</p> <hr/> <p>Einbindung nachgelagerter Stakeholder</p>	<p>Der Flottenbetreiber (Flottenmanager, Betriebsleiter, Leiter der Abteilung für Personalmanager) sieht die Dekarbonisierung der Flotte als Priorität und ist in der Lage, die Umstellung zu bewältigen (z. B. durch Verständnis der Technologielandschaft und betriebliche Überlegungen).</p> <hr/> <p>Die wichtigsten Stakeholder (Leiter Finanzen, Geschäftsführer, Leiter Einkauf) sind sich einig und die Dekarbonisierung der Flotte hat für sie Priorität.</p> <hr/> <p>Nachgelagerte Stakeholder (Fahrer, Mitarbeiter, lokales Management – z. B. der Leiter des regionalen Lagers) wünschen sich dekarbonisierte Fahrzeuge/eine Strategie und sind bereit, ihr Verhalten zu ändern.</p>
 <p>PROZESSE UND TECHNOLOGIE</p>	<p>Anpassung der Arbeitsabläufe</p> <hr/> <p>Anpassungen in der IT</p>	<p>Betriebsabläufe können sich neuen Anforderungen schnell anpassen (z. B. Routen problemlos ändern, Wartungsprozesse anpassen etc.).</p> <hr/> <p>IT-Systeme und -Strukturen können an neue Anforderungen angepasst werden (z. B. Integration eines neuen Erstattungs-systems ...), und es gibt Systeme zur Messung der Fortschritte bei der Dekarbonisierung.</p>
 <p>BETRIEBSMITTEL & INFRASTRUKTUR</p>	<p>Austausch von Betriebsmitteln</p> <hr/> <p>Aufbau von Infrastruktur</p>	<p>Das Unternehmen hat die Kontrolle über die Fahrzeuge seiner Flotte und kann über deren Austausch entscheiden (z. B. Fahrzeuge in Firmenbesitz oder flexible Leasingvereinbarungen).</p> <hr/> <p>Das Unternehmen hat die Kontrolle darüber, ob erforderliche Infrastruktur an den gewünschten Standorten installiert werden kann (z. B. Gebäude in Firmenbesitz, Möglichkeit zur Installation von Ladestationen an Wohnhäusern).</p>

Erarbeitet auf Basis von Interviews mit Flottenbetreibern

REIFEGRADMODELL

REIFEGRAD DER ERFOLGSFAKTOREN IM UNTERNEHMEN

Untersuchen Sie, welche Aussage in den unterschiedlichen Bereichen am besten auf Ihr Unternehmen zutrifft. Notieren Sie sich den Zahlenwert in der rechten Spalte.

		REIFEGRAD DER ERFOLGSFAKTOREN IM UNTERNEHMEN				
		NICHT REIF				REIF
		1	2	3	4	
 STRATEGIE & UNTERNEHMENSFÜHRUNG	Vorgaben, Budget und Strategie der Dekarbonisierung	Keine Dekarbonisierungsstrategie, keine Vorgaben oder Budget vorhanden	Form von Dekarbonisierungsstrategie vorhanden	Dekarbonisierungsstrategie inkl. Budget vorhanden und mit Unternehmensstrategie abgestimmt	Klare Dekarbonisierungsstrategie im Einklang mit der Unternehmensstrategie und abgeleitet auf das Flottenmanagement inkl. Budget und benötigten Vorgaben	○
	Dekarbonisierungsziele	Keine Dekarbonisierungsziele vorhanden	Übergeordnetes Dekarbonisierungsziel vorhanden, aber Umsetzung in der Flotte unklar	Dekarbonisierungsziele für die Flotte vorhanden, jedoch fehlen auf kurze Sicht klare Meilensteine	Dekarbonisierungsziele für die Flotte vorhanden inkl. Meilensteine, um sie zu erfüllen	○
 MENSCHEN	Einbindung & Befähigung des Flottenbetreibers (Flottenmanager, Betriebsleiter, Personalmanager)	sieht keine Notwendigkeit, die Flotte zu dekarbonisieren und weiß nichts über Dekarbonisierung	sieht die Notwendigkeit zur Dekarbonisierung und ist sich vage bewusst, was das beinhaltet	sieht die Notwendigkeit zur Dekarbonisierung, versteht, was das beinhaltet und ergreift bereits erste Maßnahmen	Dekarbonisierung hat bei Flottenbetreiber Priorität, dieser weiß, was dazu nötig ist und bewirkt deutliche Veränderungen	○
	Einbindung der wichtigsten Stakeholder (Leiter Finanzen, Geschäftsführer, Leiter Einkauf)	sehen keine Notwendigkeit, die Flotte zu dekarbonisieren	sehen die Notwendigkeit zur Dekarbonisierung, sind sich aber uneinig über den Ansatz	sehen die Notwendigkeit zur sofortigen Dekarbonisierung, sind größtenteils abgestimmt und unterstützen die Umsetzung	sind sich einig und die sofortige Dekarbonisierung der Flotte hat für sie Priorität	○
	Einbindung nachgelagerter Stakeholder (Fahrer, lokales Management)	sind gegen Dekarbonisierungsmaßnahmen, die sie betreffen	haben kein Problem damit, Maßnahmen zur Dekarbonisierung anzunehmen	stehen Dekarbonisierungsmaßnahmen positiv gegenüber und tragen diese mit	wünschen sich Dekarbonisierungsmaßnahmen und sind bereit, ihr Verhalten zu ändern	○
 PROZESSE UND TECHNOLOGIE	Anpassung der Arbeitsabläufe	Betriebsabläufe sind sehr schwer zu ändern	Betriebsabläufe können geändert werden, brauchen aber Zeit und Einbindung mehrerer Parteien	Betriebsabläufe können relativ einfach angepasst werden	Betriebsabläufe können sich neuen Anforderungen schnell anpassen	○
	Anpassungen in der IT	IT-Systeme und -Strukturen sind sehr schwer anzupassen. Es gibt keine Messsysteme	Anpassungen in der IT brauchen Zeit und die Einbindung mehrerer Parteien. Messsysteme für die Flotte vorhanden	Anpassungen in der IT können relativ einfach umgesetzt werden. Messsysteme für die Flotte und Emissionen liefern aggregierte Einblicke	IT-Systeme können schnell an neue Anforderungen angepasst werden. Messsysteme für die Flotte/Emissionen liefern detaillierte Einblicke in Echtzeit	○
 BETRIEBSMITTEL & INFRASTRUKTUR	Austausch von Betriebsmitteln (z.B. Fahrzeuge)	Unternehmen hat keine Kontrolle über die Betriebsmittel (z. B. unter Fremdverwaltung oder starre Verträge)	Unternehmen hat Einfluss auf die Betriebsmittel (kann z. B. mit Partnern verhandeln)	Unternehmen hat großen Einfluss auf die Betriebsmittel (z. B. größere Finanzkraft in einer Partnerschaft)	Unternehmen hat volle Kontrolle über die Betriebsmittel (z. B. alle Fahrzeuge in Firmenbesitz)	○
	Aufbau von Infrastruktur	Unternehmen hat keine Möglichkeit, zu entscheiden, ob Ladeinfrastruktur an Firmen-/Wohnorten installiert werden kann (z. B. abhängig von Vermieter)	Unternehmen hat Einfluss auf die Entscheidung, ob Ladeinfrastruktur installiert werden kann	Unternehmen hat großen Einfluss auf die Entscheidung, ob Ladeinfrastruktur installiert werden kann	Unternehmen hat volle Kontrolle über die Entscheidung, ob Ladeinfrastruktur installiert werden kann	○

Erarbeitet auf Basis von Interviews mit Flottenbetreibern

REIFEGRAD-NETZDIAGRAMM

Dieses Netzdiagramm visualisiert die Schwachstellen und die Entwicklungspotentiale auf einen Blick. Eine nachfolgende Priorisierung der Maßnahmen wird so deutlich erleichtert.

Markieren Sie die Werte aus dem **REIFEGRADMODELL** auf dem Netzdiagramm und verbinden Sie die Linien.

Beispiel

