

Mobility in Logistics & Business Models

Prof. Dr. Niels Biethahn

Institut für Automobil Forschung (im RIF e.V.) und Professor für Unternehmenssteuerung und Projektleiter für das Thema Automotive Management, BITS Business and Information Technology School GmbH, Reiterweg 26b, 58535 Iserlohn, n.biethahn@automobil-forschung.org

Viele Geschäftsmodelle im Bereich der Mobilität müssen immer mehr als Folge von Trends und disruptiven Veränderungen an neue Gegebenheiten angepasst werden. Diesen Veränderungen widmen sich die Beiträge des diesjährigen Panels „Mobility in Logistics & Business Modells“.

Der erste Beitrag *Konzeption einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft* von Frau Melanie Beck untersucht die Fragestellung nach der Zusammensetzung und den Beteiligungsmöglichkeiten einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) und damit den Veränderungen von Geschäftsmodellen im Bereich des Neu- und Ausbaus von Autobahnen. Seit dem Jahr 1994 können private Unternehmen im Rahmen von ÖPP-Projekten solche Aufgaben übernehmen. In Fachkreisen ist der Einsatz klassischer ÖPP umstritten. Schon im Jahr 2013 hat der Bundesrechnungshof in einem Gutachten auf finanzielle Risiken für den Bund hingewiesen und die Vorteilhaftigkeit von ÖPP im Gesamten angezweifelt. Ein weiterer Kritikpunkt an ÖPP-Projekten besteht darin, dass die Verfahren die finanziellen Möglichkeiten von mittelständischen Bauunternehmen häufig überschreiten. Die Folge davon ist, dass sich mehr oder weniger ein Oligopol von wenigen, weltweit agierenden Bauunternehmen herausgebildet hat, die in der Lage sind, an Ausschreibungen für solche Projekte teilzunehmen.

Trotz dieser Kritik sind aktuell immer noch 11 Projekte mit mehr als 600 km Autobahn, also ca. 5 Prozent des deutschen Autobahnnetzes, ausgeschrieben. Deshalb untersucht Frau Beck in ihrem Forschungsvorhaben, ob sich Infrastrukturgenossenschaften unter Einbezug von regionalen Stakeholdern nicht eignen, die Vorteile der ÖPP (Einbindung Wirtschaft, finanzielle Entlastung des Bundes) mit den Vorteilen der Regionalität zu verbinden. In dem vorliegenden Artikel wird analysiert, welche Stakeholder bei dem Aufbau der Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft in Betracht zu ziehen sind und konkret, wie die juristischen Organe einer solchen Infrastruktur zu besetzen sind. Dazu führte Frau Beck 22 Experteninterviews durch. Die Ergebnisse dieser Interviews wurden wiederum mit der qualitativen Inhaltsanalyse von Mayring ausgewertet und zu verschiedenen Konstrukten zusammengefasst. Diese neu entwickelten Konstrukte wurden abschließend den Experten zu einer Vergleichsbeurteilung vorgelegt, um die verschiedenen Möglichkeiten der Besetzung

der Gremien zu bewerten. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden in dem Beitrag vorgestellt.

Ein wesentliches Problem für Entscheider in Unternehmen besteht darin, ob sich der Einsatz ausgewählter „moderner“ Technologien lohnt. Ein Beispiel zur Lösung dieser Schwierigkeit zeigen die Autoren Frau Dr. Schubert, Herr Dr. Wehinger und Herr Weiß in dem Artikel *Mobility Strategies in a Globalised World – the Blockchain Canvas*.

In der Einleitung wird zunächst auf die zwei Haupttrends Globalisierung und Digitalisierung eingegangen, welche wiederum zu nachhaltigen Veränderungen im Mobilitätssektor führen werden. Diese beiden Trends können zur Folge haben, dass – wie in dem Artikel dargelegt wird – bisherige Erfolgsfaktoren wie Vertrauen und persönlicher Kontakt durch digitale Lösungen und Geschäftsmodelle ersetzt werden. Im Folgenden wird dies anhand der Blockchain-Technologie gezeigt. Diese Technologie ermöglicht die sichere Übertragung von Informationen als auch ausgewählter Vermögenswerte, was wiederum die Aufgabenstellung verschiedener Geschäftsmodelle ist.

Jedoch stellt sich die Frage, für welche Anwendungsfelder sich diese komplexe Technologie eignet. Aus Sicht der Autoren wird diese Frage in der Praxis in der Regel nicht systematisch und dann auch häufig nur technologisch getrieben getroffen. Einen Ansatz zur systematischen Entscheidungsunterstützung wiederum soll die Blockchain-Canvas-Methodik liefern, die in dem vorliegenden Beitrag vorgestellt wird.

Geschäftsmodelle ändern sich nicht nur aus Marktdruck, sondern auch durch veränderte Verhaltensweisen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ein Beispiel hierfür ist, dass viele Mitarbeiter teilweise zu Hause und mitunter in ihrem Büro in der Firma arbeiten. Doch was sind die Konsequenzen für die Unternehmen? Diesem Thema widmet sich der Beitrag *Increasing mobility of employment relationships and its consequences for performance and motivation* von Henning Tirrel und Prof. Dr. Lothar Winnen. Dabei konzentriert sich der Beitrag auf die Fragestellungen, welche Herausforderungen und Chancen sich für die betroffenen Mitarbeiter aus dieser räumlichen Flexibilität ergeben und welche Faktoren die Motivation oder Leistung dieser erhöhen oder senken. Diese Fragestellungen wurden auf Basis ausgewählter Theorien sowie einer strukturierten Literaturanalyse untersucht. Die gewonnenen Erkenntnisse werden dann in ein Forschungsmodell aggregiert, in dem die Einflüsse zwischen dem mobilen Arbeitsplatz und dem Mitarbeiter in den Kategorien Stresslevel, Work-Life-Balance und Arbeitszufriedenheit und Produktivität dargestellt werden.

Auch im Motorsport verändern sich zurzeit fast disruptiv die Geschäftsmodelle. Diesem Thema widmet sich der Beitrag *Brand Image in Formula E – Interesting*

for Car Manufacturers? von Prof. Dr. Christian Lucas. Der Fokus liegt auf der im Jahr 2014 gegründeten neuen Formel-E-Rennserie der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). Der vorliegende Beitrag untersucht, warum die Unternehmen von anderen Wettbewerben gewechselt sind. Dazu wird zunächst analysiert, warum Automobilhersteller sich im Sponsoring engagieren. Anschließend stellt der Autor in dem vorliegenden Paper die Ergebnisse einer empirischen Studie vor, die das Markenimage von etablierten Rennserien wie der Formel 1 oder der DTM mit neuen wie der Formel-E-Meisterschaft vergleicht. Auf Basis dieser interessanten Ergebnisse erarbeitet Prof. Lucas Management-Implikationen.