



Bericht zum Forum „Nachhaltige Mobilität in Unternehmen – Wege zum Erfolg“

Der Weg zu einer erfolgreichen Mobilitätswende erfordert zahlreiche Maßnahmen, eine besonders vielversprechende ist das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM). Es bezeichnet die strategische Planung, Organisation und Umsetzung von Maßnahmen in Unternehmen, um die Mobilität der Beschäftigten nachhaltiger zu gestalten. Die Ausgangslage ist vielfältig: die Palette reicht von guter bis mangelhafter ÖV- oder Radwege-Anbindung, unterschiedlichen Arbeitswelten (von Home-Office bis Schichtarbeit) sowie unterschiedlichen Pendelentfernungen der Mitarbeiter. Umso spannender war es, im Rahmen eines GSV-Forums Anfang Juni 2024 zum Thema „Nachhaltige Mobilität in Unternehmen – Wege zum Erfolg“ in Kooperation mit der Klima- und Innovationsagentur der Stadt Wien, Urban Innovation Vienna (UIV), zu erfahren, wie ein gut aufgesetztes BMM diese Anforderungen abdecken kann.

UIV: Klimafreundliche Maßnahmen stärker fördern

Ein Ansatzpunkt sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen. **Matthias Nocker** von der UIV plädiert im Rahmen seiner Begrüßungsworte für die Abschaffung bzw. Ökologisierung der klimaschädlichen Subventionen wie Pendlerpauschale, Dieselprivileg, steuerliche Begünstigung von Dienstwägen und die verpflichtende Errichtung von Stellplätzen: „Wir haben in Österreich die widersprüchliche Situation einerseits sehr ambitionierter Klimaziele und andererseits laut WIFO bis zu 4 Milliarden Euro Förderung CO₂-intensiver Mobilität. Das ist mehr als die Umweltschutz- und Landesverteidigungsausgaben zusammen.“

Um die Rahmenbedingungen zu verbessern, wird im Mobilitätslabor Policy Lab daran gearbeitet, die Mobilitätswende schneller voranzutreiben. UIV ist die Trägerorganisation des Policy Labs. **Gerald Franz**, Leiter des Teams Mobilität bei UIV führt dazu aus: „Dieses Projekt läuft von 2022 bis 2025. Initialpartner sind die Städte Wien und Klagenfurt, die Wirtschaftskammer Wien sowie die Länder Salzburg, Tirol und Kärnten, die mit uns gemeinsam an Fragestellungen zur Mobilitätswende arbeiten. Weitere Partner im Kernteam sind die TU Wien, tbw research, die Uni Innsbruck, netwiss und RSA FG. BMM ist eines von mehreren Schwerpunktthemen.“

ASFINAG hat weitreichendes BMM etabliert

Florian Koch, ASFINAG, berichtet über drei Säulen des ASFINAG Mobilitätskonzepts: Digital First (Online-Meetings anstelle persönlicher Termine vor Ort), Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel (bei persönlichen Meetings) und Anreize zu Veränderung bei An- und Abreise der Mitarbeiter als auch des privaten Mobilitätsverhaltens. Um dieses Konzept voranzutreiben, hat das Management entschieden, die Dienstfahrzeugflotte zu reduzieren und gleichzeitig ein österreichweites Poolfahrzeugkonzept an ausgewählten ASFINAG Standorten zu etablieren. Kein einfacher Schritt, schließlich sei das Thema „Dienstfahrzeug“ nach wie vor eine Herzensangelegenheit für viele Mitarbeitende. Bis Ende 2025 soll der Pkw-Fuhrpark auch rein elektrisch sein (zum Zeitpunkt der Veranstaltung war es mehr als die Hälfte der Flotte).

Erfolge haben sich bereits eingestellt: im Jahr 2023 wurde erstmals die Marke 1 Mio. Schienen-Kilometer für Dienstreisen geknackt (974.621 km ÖBB, 57.267 km Westbahn), 4.000.000 PKW- km rein elektrisch statt mit Diesel zurückgelegt (es existiert eine interne Ladeinfrastruktur mit mehr als 150 Ladepunkten), sowie eine stärkere Nutzung von E-Bikes und E-Scooter registriert. Entscheidend für den Erfolg ist laut Koch der niederschwellige Zugang: Die Zugfahrten werden bei ÖBB & Westbahn direkt

über Businesskontos abgerechnet, womit Mitarbeiter kein Geld auslegen müssen. Ab 70 Minuten planmäßiger Fahrzeit ist die Nutzung der ersten Klasse möglich, um besseres Arbeiten in den Zügen zu ermöglichen. An gut an die Radinfrastruktur angeschlossenen Standorten der ASFINAG bestehen bereits Pool E-Bikes und E-Scooter für Dienst- und Privatfahrten, diese werden laut Koch fleißig genutzt.

Die Akzeptanz der E-Poolfahrzeuge wurde auch durch deren kostenlose Nutzung (inklusive interner Ladeinfrastruktur) an Wochenenden und verlängerten Wochenenden mit Fenstertagen erhöht. Die Aktion sei jedes Wochenende restlos ausgebucht. Auch die aktive Mobilität wird mit Fahrradchecks, Firmen-Bewegungs-Challenges, kostenlosen Laufschuhanalysen für Mitarbeitende, Ausbau der Fahrradinfrastruktur an Standorten sowie interner Kommunikation von Best-Practice-Beispielen vorangetrieben. Konzernweit gibt es auch das Klimaticket Österreich als Wahlmöglichkeit für alle Mitarbeiter anstelle des üblichen Fahrkostenzuschusses.

Geplant ist auch eine Anpassung der internen Reiserichtlinie mit priorisierter ÖV-Nutzung und Ausschließlichkeit auf der Weststrecke, sowie Konzepte zur konzernweiten Einführung von Angeboten zu den Themen Mitfahren & Fahrgemeinschaften.

BMM bei Julius Bum zeigt Wirkung

Katharina Schön, Julius Blum GmbH, stellt das Unternehmen kurz vor: Blum stellt in dritter Generation Klappen-, Scharnier-, Auszug- und Pocketsysteme für Möbel für mehr Wohnqualität her. In Vorarlberg sind knapp 7.000 Mitarbeiter auf acht Werke verteilt, wodurch bei deren An- und Abreise großes Potential besteht. Es brauche laut Schön jedoch gute Gründe, um das gewohnte Mobilitätsverhalten zu verändern. Diese hat Blum geliefert: Fahrradabstellanlagen wurden vor Ort saniert bzw. überdacht, deren Anzahl erhöht, sowie Umkleiden und Duschen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus haben alle Mitarbeiter Anspruch auf ein kostenloses Klimaticket Vorarlberg, es existiert ein Jobrad Programm (wenn auf den Parkplatz verzichtet wird, gibt es einen weiteren Zuschuss) sowie ein Werksverkehr für Lehrlinge und Produktionsmitarbeiter, bei dem für organisierte Fahrgemeinschaften Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Für alle nachhaltigen Wege existiert das Belohnungssystem EcoPoints, wo täglich eingetragen werden kann, welches Verkehrsmittel für die An- und Abreise genutzt wurde. Je klimafreundlicher das Verkehrsmittel, desto mehr Punkte können gesammelt werden, die gegen Gutscheine eingelöst oder für soziale Zwecke gespendet werden können. Schön: „Wichtig ist die Kommunikation an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Unser Motto lautet: Wir bei Blum fahren Bus & Rad“.

Die Bemühungen haben sich ausgezahlt: 38% der Mitarbeiter sind vor dem Mobilitätskonzept im Jahresdurchschnitt im Umweltverbund angereist, mittlerweile sind es bereits 47%. 50% der Mitarbeiter nutzen ein Jobrad, über die Hälfte davon verzichtet dafür an 2 bis 4 Tagen pro Woche auf ihren Parkplatz. 840 Jobtickets wurden innerhalb des letzten Jahres eingereicht, in diesem Fall gilt immer der 4-Tage-Parkplatzverzicht. Über 60% der Angestellten sammeln regelmäßig Ökopunkte. 2022 wurde Julius Blum für all diese Bemühungen mit dem Gesamtgewinn des VCÖ-Mobilitätspreises ausgezeichnet.

Die größten Schwierigkeiten waren die rechtlichen und steuerrechtlichen Rahmenbedingungen im Projekt, einiges wurde inzwischen jedoch gelöst, berichtet Schön. Auch in der Produktion gab es Erfolge, trotz angeblicher starker Autoaffinität. An Fahrgemeinschaften für die große Masse wird noch gearbeitet.

Auf eine Frage zum Personalaufwand antwortet Schön, dass der größte Verwaltungsaufwand Sonderfälle und Fragen von Mitarbeitern darstelle. In der Personalverwaltung braucht es 60% einer

Vollzeitarbeitskraft für das Mobilitätsmanagement. Der Großteil kann mittels Apps etc. automatisiert ablaufen.

Hessen/Deutschland: Besser zur Arbeit mit mehreren Verkehrsmitteln

Christine Breser, Betriebliches Mobilitätsmanagement Hessen/Deutschland, ivm GmbH, stellt das Programm „Besser zur Arbeit“ näher vor, welches aus der Bundesförderung „effizient mobil“ im Jahr 2011 entstanden ist: „Ziel war es, in den verschiedenen Regionen Deutschlands sich dem betrieblichen Mobilitätsmanagement zu widmen sowie organisatorische Rahmenbedingungen zu schaffen und die Prozesse zu analysieren, die für ein erfolgreiches BMM erforderlich sind. Der Blick auf die Arbeits- und Dienstwege lohnt sich. Arbeitswege waren jahrzehntelang in Verantwortung des Arbeitnehmers. Wenn ich einem Unternehmen einen dicken Maßnahmenkatalog gebe, was alles zu tun wäre, passiert vermutlich gar nichts. Deshalb schauen wir uns die Erreichbarkeit der Standorte genau an, um zentrale Maßnahmen festzustellen, die viel bewirken und schlagen auch ergänzende Maßnahmen vor.“

Das Programm besteht aus Beratungen (kostenfrei für Unternehmen), ergänzt mit Veranstaltungen zum Austausch mit anderen (offener Umgang mit Rückschlägen) und einem Netzwerk vor Ort (damit das Rad nicht ständig neu erfunden wird). Arbeitgeber können ihr BMM-Engagement auch formal bewerten lassen. Das „Prädikat vorbildlich mobil“ macht den beispielhaften Umgang mit der betrieblichen Mobilität gegenüber Mitarbeitern, Kunden und der Öffentlichkeit deutlich.

Es lohne sich auch gewisse Zielgruppen wie Kunden, Mitarbeiter, Besucher etc. zu betrachten. Für erfolgreiches BMM benötigt es personelle Ressourcen bzw. Kümmerer vor Ort sowie eine Kontinuität der Angebote, Mobilität hat viel mit Gewohnheit zu tun. Wichtig ist, nicht nur auf ein Verkehrsmittel den Fokus zu legen. Persönliche Rahmenbedingungen, Wohnorte etc. machen ein Verkehrsmittel für alle unmöglich. Deshalb braucht es ein Maßnahmenportfolio: Förderung der ÖV-Nutzung, des Radverkehrs, der E-Mobilität (Ladeinfrastruktur vor Ort) sowie Effizienzsteigerung im Fuhrpark (Integration von CarSharing). Breser: „Fahrgemeinschaften sind das dickste Brett, welches zu bohren ist. Für eine erfolgreiche Umsetzung braucht es mehrere Unternehmen, die sich zusammenschließen, um die notwendige kritische Masse zu erreichen.“

Das Thema BMM sei auch eng mit dem betrieblichen Gesundheitsmanagement gekoppelt, wo in vielen Unternehmen entsprechende Budgets vorhanden sind. Mitarbeitende, die mit dem Rad unterwegs sind, sind beispielsweise weniger krank. Fitnessstudio Vergünstigungen haben nicht immer zur Änderung von Routinen geführt.

Am Beratungsprogramm haben seit 2011 rund 145 Arbeitgeber und Hochschulen mit ca. 135.000 Beschäftigten und Studierenden teilgenommen. Die Ergebnisse können sich sehen lassen:

- Verlagerung jeder vierten bis fünften Pkw-Fahrt auf den Umweltverbund oder Fahrgemeinschaften
- Rückgang Modal-Split-Anteil PKW-Fahrer von 56% auf 43%
- Reduktionspotenzial MIV-Fahrleistung und CO₂-Emissionen im Berufsverkehr: 25%.
- Reduktionspotenzial Kraftstoffkosten je Mitarbeiter und Jahr: durchschnittlich 220€

ORF: Trotz Standortkonsolidierung ist Garage gleich groß geblieben

Im Rahmen der von GSV-Generalsekretär **Mario Rohrer** moderierten Podiumsdiskussion berichtet **Pia Maria Ganser** vom ORF über die Konsolidierung aller Wiener Standorte (mit Ausnahme des Landesstudios Wien) am Küniglberg: „Herausfordernd waren die gleichbleibende Anzahl von 750 Parkplätzen und ein Plus von 40% Mitarbeitern auf 3.500 am Standort. Es wurde entschieden, dass jeder Mitarbeiter entweder ein gefördertes Jobticket (Jahreskarte der Wiener Linien) oder einen Stellplatz beantragen kann. Die Stellplätze werden nach Punkten, genauer gesagt nach Anreisedauer

der Mitarbeiter vergeben und es ist auch eine Stellplatzgebühr zu entrichten. Die Stellplatzgebühr ist gehaltsgestaffelt. Die doch höheren Stellplatzgebühren haben schon für lautes Raunen im Haus gesorgt. Ein ORF Mitarbeiter hat davor lediglich einen kleinen Beitrag für seinen Stellplatz bezahlt. Bis auf wenige Ausnahmen, wie z.B.: Menschen mit Behinderung kostet jeder Stellplatz Geld. Mitarbeiter haben auch die Möglichkeit, den Kurzparkplatz zu nutzen. Hier fällt ein Stundentarif an, vergleichbar mit öffentlichen Parkgaragen.

Die faire Vergabe der Parkplätze gewährleistet, dass jeder, der einen braucht, auch einen bekommt. Die bestehende Garage ist jeden Tag zwischen 80% und 90% ausgelastet. Die Stellplatzgebühren finanzieren das Jobticket / Klimaticket sowie alle weiteren Maßnahmen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement. Im November 2022 wurde auch die Stützung des Klimatickets eingeführt.“

Die Akzeptanz sei mittlerweile sehr hoch. Mit dem Klimaticket gab es weiteren Aufwind für das Betriebliche Mobilitätsmanagement. Vorher wurden 70% der Mitarbeiter erreicht, die ein Produkt des BMM genutzt haben, heute sind es 98%. 2016 sind 40% aller Mitarbeiter öffentlich angereist, mittlerweile sind es 62%. Der Modal Split wurde somit gedreht.

Aktuell werde an einem Konzept für die Landesstudios gearbeitet, welches weitere ca. 1.000 Mitarbeiter betreffen würde.

Mobilitätsmix und Tests erforderlich

Julia Schmid, tbw research & Policy Lab, plädiert dafür, den Menschen und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt aller Mobilitätsüberlegungen zu stellen. Eine Mobilitätslösung für alle existiere nicht, es benötige einen Mobilitätsmix und zielgruppenspezifische Angebote. Im Policy Lab werden daher Programme wie jenes von Hessen für die Stadt Wien durchgespielt bzw. getestet.

Pave Commute: Wertschätzung nachhaltiger Mobilität

Albert Vogl-Bader, Pave Commute, gibt Unternehmen ein Tool bzw. eine App an die Hand, mit der nachhaltige Mobilität wertgeschätzt werden kann, in Form von Anreizen bzw. Belohnungen. Wenn z.B. 50x mal mit dem Rad gefahren wird, ist das als Meilenstein sichtbar, was in weiterer Folge weitere Personen motiviert. Vogl-Bader: „Das Produkt Pave („Wir ebnen den Weg“) ist seit 2,5 Jahren europaweit im Einsatz. Unser Ziel ist es, zu Beginn alle Mitarbeiter abzuholen, die bereits nachhaltig unterwegs sind. Diese Nutzer der ersten Stunde überzeugen dann andere. Am besten funktioniert es dort, wo Unternehmen auch andere Maßnahmen wie das Jobrad, Klimaticket oder Infrastrukturmaßnahmen setzen. Kleine bis große Unternehmen können mitmachen. Kunden sind beispielweise Liebherr, Würth und ABB.“

Angedockt werden könne bei großen Unternehmen entweder über die HR- / CSR- bzw. Innovationsabteilung oder in Form von Kleingruppentests einiger Mitarbeiter, in weiterer Folge verbreitet sich das dann bis in die Führungsebene.

Künftig ist eine weniger Handyakku-intensive Erkennung, welches Verkehrsmittel verwendet wird, geplant, um die soziale Motivation weiter zu vergrößern. Die Nutzung soll weiter steigen, ohne im Unternehmen zusätzliche Ressourcen aufzuwenden. Vogl-Bader: „Wir wollen den Zugang niederschwelliger machen, damit jeder und jede einfach loslegen kann.“

JobRad Österreich: Ein paar rechtliche Hürden existieren noch

Josefine Wickenbrock, JobRad Österreich, macht auf den Unterschied zwischen dem Jobrad Programm (bezuschusstes Fahrrad vom Unternehmen) und dem Unternehmen Jobrad Österreich als Dienstleister für die Abwicklung aufmerksam: „Bei JobRad Österreich suchen sich die Mitarbeitenden ihr Traumrad

ohne Einschränkungen aus und wir kümmern uns um alle weiteren Schritte, wie das Leasing über drei bis vier Jahre und die Möglichkeit, das Fahrrad anschließend für einen definierten Restwert zu erwerben. Attraktiv ist der Steuervorteil, den die Unternehmen nutzen können, womit 30-40% im Vergleich zum Privatkauf gespart werden können. Auch im Fall von Ausfällen, Diebstahl, Karenzzeiten gibt es Unterstützung. In Deutschland ist Jobrad bereits sehr erfolgreich, über 1,5 Mio. Räder wurden dort bereits verleast.“

Rechtlich hat das JobRad Österreich mit zwei Problematiken zu kämpfen:

Einerseits mit den Kollektivverträgen (bei Mindest KV-Gehältern ist keine Gehaltsumwandlung für das Jobrad möglich, unter dem KV darf nicht bezahlt werden). Aktuell wird das von KV zu KV gelöst, es gebe jedoch noch nicht so viele Beispiele.

Andererseits muss im öffentlichen Bereich eine Öffnung der einzelnen Bundesländer von der Dienstweg-Regulatorik stattfinden, damit ein Jobrad geleast werden kann. Auf Bundesebene gibt es zwar seit 2023 eine Jobrad Regelung, von der jedoch viele Beamte noch ausgenommen sind, weil sie keine regelmäßigen Dienstwege haben (z.B. Lehrer). Der Weg zur Arbeit ist kein Dienstweg. In Vorarlberg konnte bereits eine Lösung gefunden werden.

HERRY Consult: Auch Standortwahl ist entscheidend

Markus Schuster, HERRY Consult, sieht BMM wachsen: „Früher haben wir große Unternehmen bei klassischen Fuhrparkumstellungen betreuen dürfen. Vor allem seit der Einführung des Klimatickets im Jahr 2021 haben viele große Unternehmen begonnen, sich auch der Mitarbeitermobilität zu widmen. Es geht immer stärker in die Richtung ganzheitliche Mobilitätskonzepte, was sehr wünschenswert ist. Die Rahmenbedingungen sind in Österreich gut, der Wille ist bei vielen Unternehmen vorhanden, viele Dienstleister unterstützen mit guten Produkten und auch die Fördermöglichkeiten wie die Elektromobilitätsoffensive in der Höhe von rd. 115 Mio. Euro bis Ende März 2025 sowie 95 Mio. Euro in der aktiven Mobilität (Fördermöglichkeiten für E-Fahrräder mit 300 Euro bzw. Radabstellanlagen mit bis zu 400,- Euro je Radabstellplatz) sind attraktiv. Jobticket und Pendlerpauschale können seit 2022 kombiniert werden, früher war das nicht möglich. Im Falle des Jobrades wurden sehr viele steuerliche Hürden überwunden, den angesprochenen KV-Knackpunkt gibt es aber noch. Als Raumplaner muss ich sagen, die beste „Mobilitätsmaßnahme“ ist jedoch die Standortwahl. Wo sich ein Unternehmen oder ich mich als Privatperson ansiedle, wird das Fundament für das zukünftige Mobilitätsverhalten gelegt. Im Falle der Errichtung eines Unternehmens zum Beispiel auf der grünen Wiese hilft dann auch ein Jobticket (Klimaticket) wenig, wenn Mitarbeiter am Arbeitsweg eventuell dreimal umsteigen müssen. Weitere wichtige Hebel, was das Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ betrifft, wären zum Beispiel Pendlerpauschale, die Stellplatzverpflichtung oder die Sachbezugsregelung von Dienstfahrzeugen – diese Hebel gilt es künftig auch anzugreifen.“

Das beste Konzept, um BMM im Unternehmen zu etablieren, sei top down (kann zu Widerständen führen) kombiniert mit bottom up (kann an Geschäftsführung haken), kombiniert mit Betriebsrätinnen, die wichtige Schlüsselpersonen und Multiplikatoren seien, gepaart mit guter Infrastruktur außerhalb des Unternehmens, sowie eine ordentliche Brise an Mut und Willen zur Umsetzung. Jedes Unternehmen in Österreich kann BMM umsetzen, natürlich in unterschiedlichem Ausmaß.

23.7.2024, Bernhard Weiner, GSV