



Positionspapier zur Betrieblichen Mobilität

ÖVG Arbeitskreis
Betriebliche Mobilität

Jänner 2025



Österreichische
Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft

Kontext



Dieses Positionspapier ist im Rahmen des ÖVG Arbeitskreises Betriebliche Mobilität entstanden. Die beteiligten Organisationen werden am Ende dieses Dokuments angeführt.

Das Dokument liefert prägnante Handlungsempfehlungen, die zum einen Politik und Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen gezielt bei der Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen im Bereich der betrieblichen Mobilität unterstützen und zum anderen den gesamtgesellschaftlichen Mehrwert und die Vorteile für Unternehmen und Mitarbeitende hervorheben.

Dieses Dokument zeigt gemeinsame Handlungsperspektiven für eine bessere, umweltfreundliche und kostengünstigere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in ganz Österreich auf.



Ziele

Förderung von Maßnahmen für Betriebliche Mobilität

Aufzeigen des gesamtgesellschaftlichen Mehrwerts

Aufzeigen von Vorteilen für Unternehmen sowie Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

Über die ÖVG

Die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) ist eine unabhängige Plattform für den Austausch von Wissen, Ideen und Best Practices im Bereich Verkehr und Mobilität. Als Netzwerk von Experten und Expertinnen, Unternehmen und Institutionen fördert die ÖVG den Dialog zwischen Wissenschaft, Wirtschaft, Verwaltung und Politik. Mit Arbeitskreisen, Veranstaltungen und Publikationen bietet die ÖVG praxisorientierte Lösungsansätze für aktuelle und zukünftige Herausforderungen in der Mobilitätsbranche. Ziel der ÖVG ist es, nachhaltige und innovative Entwicklungen im Verkehrswesen aktiv zu begleiten und voranzutreiben.

Der Maßnahmenkatalog

1

Steuerfreie Mobilitätsbudgets

Ein Mobilitätskonto inklusive sachbezugsbefreitem Mobilitätsbudget soll als fairer, flexibler und individuell nutzbarer Benefit für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen eingeführt werden. Diese können ihr Budget nach eigenem Ermessen einsetzen, um für sie passende Mobilitätsservices zu nutzen. Durch steuerliche Lenkungseffekte kann ein Push zu nachhaltigem Mobilitätsverhalten erzeugt und gleichzeitig die Lohnnebenkosten für Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen gesenkt werden.

2

Reformierung Pendlerpauschale

Das Pendlerpauschale ist einer ökologischen und sozialen Reform mittels Bündelung von Maßnahmen zu unterziehen. Ziel ist nicht rein motorisierte Individualmobilität zu fördern, sondern den vermehrten Umstieg auf ÖPNV attraktiver zu machen und eine sozial-zielgerichtete Steuervergünstigung darzustellen.

3

Erreichbarkeit und Stellplatzverpflichtung

Betriebsstandorte müssen eine definierte Erreichbarkeitsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine entsprechende Radinfrastruktur aufweisen. Eine Reduktion der Pflichtstellplätze sollte ermöglicht, eine strengere Auslegung von Richtlinien wie der RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) sowie die Einführung einer Verkehrserregerabgabe, angedacht werden.

Der Maßnahmenkatalog

4

Verpflichtendes Mobilitätsmanagement

Großunternehmen (laut EU-Richtlinie ab 250 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen) sollen dazu verpflichtet werden, eine Strategie für ein betriebliches Mobilitätsmanagement vorzuweisen, welche die Erreichbarkeit erhöht, mobilitätsbedingte Kosten für Unternehmen und Personal senkt, CO₂-Emissionen reduziert und die Mitarbeitergesundheit sowie -motivation fördert.

5

Stärkung von Fahrgemeinschaften

Die Förderung von Fahrgemeinschaften ist eine günstige und effektive Maßnahme zur Reduktion von Kosten, Verkehrsaufkommen und CO₂. Nach internationalem Vorbild empfiehlt sich die Förderung, Standardisierung und Incentivierung von Fahrgemeinschaften und der Ausbau von Infrastruktur wie z.B. Park&Drive-Anlagen oder ein digitales Mitfahrnachweisregister.

6

Erweiterung Jobrad Modelle

Jobrad ist ein Baustein hin zu einem nachhaltigen Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) und soll für alle ermöglicht werden. Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die nach Mindest-KV bezahlt werden, sollen ebenso vom Jobrad profitieren können, sowie Angestellte im Bund und in allen Bundesländern.

Der Maßnahmenkatalog

7

Verfügbarkeit E-Ladeinfrastruktur

Ein Großteil der Bevölkerung hat keinen eigenen Stellplatz, was private Ladeinfrastruktur erschwert. Da auch öffentlicher Raum knapp ist, sollte das Laden an Orten gefördert werden, an denen Fahrzeuge lange stehen, etwa auf Betriebsparkplätzen. Firmen sollten ermutigt werden, Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende und Kund:innen bereitzustellen.

8

Bewusstseinsbildung

Bewusstseinsbildung ist ein zentraler Faktor für den Erfolg von betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) auf allen Ebenen. Es gilt die Vielfalt an Maßnahmen für die individuelle Mobilität aufzuzeigen, bestehende Programme zu stärken und aufbauend auf das verpflichtende BMM eine kontinuierliche Qualitätskontrolle bei der Umsetzung einzuführen.

1

Steuerfreie Mobilitätsbudgets

Die Grundidee

Um Unternehmen und ihren Beschäftigten die Vielzahl an nachhaltigen Mobilitätsprodukten im betrieblichen Kontext erfolgreich näherzubringen, soll ein Mobilitätskonto für Beschäftigte ermöglicht werden, aus dem vom Arbeitgeber bereitgestellte bzw. mitfinanzierte, nachhaltige Mobilitätsformen unterschiedlichster Art von Beschäftigten direkt, transparent und potenziell steuerbegünstigt bezogen werden können.

Im Mobilitätskonto der jeweiligen Mitarbeiter: innen kann vom Arbeitgeber ein Mobilitätsbudget für private Zwecke hinterlegt werden. Aus diesem Budget können sich die Beschäftigten an verschiedenen nachhaltigen Mobilitätsangeboten bedienen. Je nachdem, in welche Mobilitätsform das Budget „investiert“ wird, entsteht für Beschäftigte ein Steuervorteil (z.B. bei Erwerb eines E-Auto-Abos, eines Job-Rads oder eines ÖV-Tickets fällt kein Sachbezug an, d.h. das dafür aufgewendete Mobilitätsbudget muss vom Mitarbeitenden nicht versteuert werden und es entsteht ein maximaler Wirkungsgrad) sowie ein Lohnnebenkosten-Vorteil für Arbeitgeber: innen. Nicht verwendetes Budget kann von Beschäftigten – z.B. am Jahresende – als Gehaltsbestandteil bezogen werden. Hierbei fällt der jeweilige Steuersatz der Beschäftigten an.

Um dies zu ermöglichen, bedarf es einer Rechtsgrundlage, die nachhaltige Mobilitätsangebote (wie z.B. Job-Rad-Angebote, Produkte aus dem öffentlichen Verkehr wie z.B. Zeitkarten und Einzelfahrscheine für Bus, Bahn und U-Bahn, E-Car-Sharing, (E-)Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing, Fahrgemeinschaften etc.) hinsichtlich einer Steuererleichterung bzw. Steuerbefreiung klar definiert. All diese Produkte müssen über das angedachte Mobilitätsbudget für Beschäftigte zentral und direkt buch- bzw. bezahlbar sein, um eine stringente und einfach verständliche Lösung zu schaffen.

Mit dem richtigen Portfolio-Mix von Sharing-Angeboten und öffentlichen Verkehrsmitteln können Unternehmen eine effiziente und umweltfreundliche Alternative zum klassischen Firmenfuhrpark und langfristiger Bereitstellung von Dienstwägen bieten. Jeder Umstieg auf Angebote, die die Buchung öffentlicher Mobilität und Sharing bequem integrieren, ist ein Beitrag zur Verkehrsverlagerung, zur Dekarbonisierung und für Unternehmen zum effizienten Einsatz ihrer Fuhrparks.



Steuerfreie Mobilitätsbudgets

Der Appell

Mit dem Teuerungs-Entlastungspaket Teil II wurde im Einkommensteuergesetz ein von der Einkommensteuer befreiter Betrag für emissionsfreies Sharing von 200 Euro pro Jahr eingeführt (§ 3 Abs. 1 Z 16d EStG). Damit wurde ein erster Grundstein gelegt, auf den es nun aufzubauen gilt.

Um die oben beschriebene Idee auszuweiten, ist es notwendig den begünstigten Betrag deutlich zu erhöhen und die Weiterentwicklung zu einem „sachbezugsfreien Mobilitätskonto“ für alle nachhaltigen Mobilitätsformen zu ermöglichen.

- Dazu ist der sachbezugsfreie Betrag deutlich zu erhöhen. In einem ersten Schritt sollte ein einfach zu kommunizierender Betrag gewählt werden – z.B. ein jährlicher Betrag von € 1.200,- (monatlicher Mobilitäts-100er“).
- Weiters soll der Anwendungsbereich sukzessive auf alle nachhaltigen Mobilitätsformen (in einem ersten Schritt insbesondere auf Einzelfahrten und Tagedickets im öffentlichen Verkehr) ausgedehnt werden. Weitere wichtige Punkte: Zu beachten ist, dass Mobilitätsbudget im Regelfall als “on-top“-Leistung zum bestehenden Gehalt vergeben werden sollte (z.B. im Zuge von Gehaltserhöhungen oder Neuverhandlungen). Eine Gehaltsumwandlung (Gehalt wird in Mobilitätsbudget umgewandelt) würde in einer Reduktion der Lohnsteuer-Bemessungsgrundlage und der Sozialversicherungsbeiträge resultieren und hätte damit negative Auswirkungen auf u.a. Sonderzahlungen und Pensionszahlungen. Arbeitnehmer: innen müssten darüber transparent informiert werden.

Außerdem ist zu beachten, dass es im Falle einer Gehaltsumwandlung nie zu einer Unterschreitung des gültigen Kollektivvertrags kommen darf.



Reform des Pendlerpauschales

Die Grundidee

Das Pendlerpauschale ist aktuell einer der größten Verursacher für eine "nicht-nachhaltige" Mobilität in Österreich. Demnach wird in der aktuellen Lösung keine Rücksicht auf alternative Antriebsformen genommen, sondern eine starke Förderung des motorisierten Individualverkehrs in Kauf genommen. Eine Bündelung von Maßnahmen ist notwendig, um den vermehrten Umstieg auf ÖPNV attraktiver zu machen. Eine entsprechende Verankerung wurde bereits im Nationalen Klima- und Energieplan vorgenommen und fordert die nächste Bundesregierung zu entsprechendem Handeln auf.

Die vorliegende Regelung des Pendlerpauschales entspricht nur bedingt den aktuellen Herausforderungen bzw. den verfügbaren Lösungen der Mobilitätslandschaft in Österreich. Somit ist nicht nur eine Korrektur des Pendlerpauschales notwendig, sondern eine grundsätzliche Reform, wenn nicht sogar ein von Grund auf neu entwickeltes Konzept, welches die Themen Pendlereuro, Mobilitätsbudget bzw. Mobilitätskonto (siehe Kapitel 1), Dienstwagen sowie Fahrgemeinschaften (Kapitel 5) berücksichtigt bzw. vereint.

Der dazu nötige Aushandlungsprozess muss unter Einbezug aller Interessengruppen stattfinden und die am vorliegenden Papier beteiligten Akteure bieten hierzu ihre Unterstützung und Expertise an.

2

Reform des Pendlerpauschales

Der Appell

Potenzielle Maßnahmen in 3 Blöcke unterteilen

1. Soziale Treffsicherheit

- Zu Erreichung verbesserter sozialer Treffsicherheit ist eine Verknüpfung des Pendlerpauschales an die für den Anspruchsteller gültige Lohn-/ bzw. Einkommensteuerklasse einzuführen. Hierbei kann im Rahmen einer prozentuellen Staffelung vorgegangen werden.

2. Effizientere Gestaltung

- Prinzipiell soll die Höhe des Pendlerpauschales anhand der Anzahl der Pendelwege und der Weglänge orientiert sein. Aktuell wird die Höhe des Pendlerpauschales anhand weniger Kategorien erhoben, die jedoch nicht mit der tatsächlichen Anzahl der Pendelwege korrelieren müssen. Hierbei ist ein zeitgemäßes Tracking sicherzustellen.
- Die aktuelle Lösung des Pendlerpauschales berücksichtigt eine Zumutbarkeitsgrenze bei Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, stellt diese jedoch nicht in Relation zur Wegstrecke mittels Individualverkehrs, sondern betrachtet nur die absolute Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Hierbei ist eine entsprechende Adaption erforderlich, um einen Bezug zwischen den möglichen Alternativen herzustellen.
- Die Endausbaustufe einer reformierten Pendlerpauschale soll eine Verknüpfung mit einem Mobilitätskonto (siehe Kapitel Mobilitätsbudget) beinhalten, d.h. eine gesamtheitliche Betrachtung von betrieblichen Mobilitätsaktivitäten ist zwingend erforderlich. Hierbei ist eine schlanke und einfache Administration auf Seiten der Arbeitgeber für die erfolgreiche Umsetzung zwingend erforderlich.

3. Ökologisierung

- Die Berücksichtigung von Fahrgemeinschaften im Rahmen eines „Mitfahreuro“ (siehe Kapitel Stärkung von Fahrgemeinschaften) ist unter den Aspekten Ökologisierung und sozialer Gerechtigkeit zu unterstützen.
- Entgegen der vorherrschenden Regelung soll die Art des Antriebs im Falle eines genutzten PKWs berücksichtigt werden, d.h. eine entsprechend höhere Summe für die Nutzung von alternativ betriebenen Kfz geltend machen zu können, um die höheren Anschaffungskosten dieser Fahrzeuge zu berücksichtigen.

3

Erreichbarkeit und Stellplatzverpflichtung

Die Grundidee

Sowohl die Themen Standorterreichbarkeit als auch Stellplatzverpflichtung und Verkehrserregerabgabe stellen wichtige Hebel für nachhaltige betriebliche Mobilität dar.

3

Erreichbarkeit und Stellplatzverpflichtung

Der Appell

Standorterreichbarkeit:

- In den Raumordnungsgesetzen ist zu verankern, dass Betriebsstandorte eine definierte Erreichbarkeitsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Radinfrastruktur aufweisen müssen. Wenn die fußläufige Erreichbarkeit einer ÖV-Haltestelle mit der anzustrebenden Qualität nicht gegeben ist, soll der Betrieb im Rahmen seiner Möglichkeiten gemeinsam mit den Kommunen und den lokalen öffentlichen Verkehrsunternehmen für ÖV-Angebotsverbesserungen (z.B. Erhöhung der ÖV-Taktung, Shuttlebusse u. dgl.) sorgen.
- Vor allem in Gewerbeparks sollten diese Maßnahmen ausnahmslos eingefordert werden. Auch bei Veränderungen bzw. Erweiterungen von Betriebsstandorten sollte vehement auf eine adäquate ÖV- und Radanbindung hingewirkt werden. Eine Berücksichtigung dieser Grundlagen muss in allen Planungsstadien von Regionalen Mobilitätsplänen über Entwicklungskonzepte bis hin zur Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung gewährleistet sein.

Stellplatzverpflichtung:

- In Bezug auf die Stellplatzverpflichtung gilt es, die Möglichkeit zur Reduktion der Pflichtstellplätze zu schaffen und klarere Vorgaben für die Planungspraxis zu machen. In einigen Städten und Gemeinden kann die Stellplatzverpflichtung schon jetzt unter entsprechenden Nachweisen von geeigneten Alternativen reduziert werden, oder sogar entfallen. Dies sollte flächendeckend in ganz Österreich ermöglicht werden.

Im Detail

- In Genehmigungsverfahren für Betriebsanlagen wird vielfach auf die RVS 03.07.11 Bezug genommen, in der die Stellplatzanzahl für Betriebe als Obergrenze angegeben wird. Diese wird im Bauverfahren jedoch häufig als Vorgabe missinterpretiert. Eine Korrektur dieser Baupraxis hin zu weniger Stellplätzen (bspw. durch Anpassung der besagten Richtlinie) würde nicht nur die galoppierende Flächenversiegelung in Österreich geringfügig eindämmen, sondern auch zu Kosteneinsparungen seitens der Unternehmen führen.

Verkehrserregerabgabe:

- Es wird empfohlen, eine zweckgebundene Verkehrserregerabgabe je nach Art und Größe des Betriebes einzuführen, die einer umweltverträglichen Standortoptimierung dient. Die besagte RVS bietet schon jetzt Empfehlungen diesbezüglich, u.a. eine entsprechende gesetzliche Verankerung auf EU-Ebene. Ferner sind die Gemeinden durch das ÖPNRV-G 1999 (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999) bereits heute zur Einhebung einer "Verkehrsanschlussabgabe" ermächtigt.

In Anbetracht der verfassungsrechtlichen Kompetenzenverteilung in der Raumordnung sind die Handlungsinstrumente des Bundes voll auszuschöpfen. Der ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) sollte dabei eine stärkere Empfehlungs- bzw. Anleitungsrolle zugedacht werden und die Erreichbarkeiten von Betriebsstandorten etwa durch aktive Mobilität oder öffentliche Verkehrsmittel einmahnen.



Verpflichtendes Mobilitätsmanagement

Die Grundidee

Ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, die Erreichbarkeit des Unternehmensstandortes zu verbessern und erhöht so die Attraktivität der Unternehmen. Gesetzte Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements stärken dadurch nicht nur den Wirtschaftsstandort Österreich, sondern tragen auch zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bei. Arbeits- und Dienstwege verursachen an Werktagen ca. 30% der Emissionen im Verkehrsbereich. Weiters wird es für Unternehmen in Zeiten wandelnder Herausforderungen immer wichtiger, sich auch im Bereich der Mobilität und der Standorterreichbarkeit breiter aufzustellen. Ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, die Erreichbarkeit des Unternehmensstandortes zu verbessern und erhöht so die Attraktivität der Unternehmen. Gesetzte Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements stärken dadurch nicht nur den Wirtschaftsstandort Österreich, sondern tragen auch zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bei. Weiters werden Kosten für Mitarbeitende und Unternehmen gesenkt und die Gesundheit der Mitarbeitenden gefördert. Firmen, die solche Konzepte umsetzen, profitieren oft auch von einem verbesserten Image und einer höheren Motivation bei Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen.

4

Verpflichtendes Mobilitätsmanagement

Der Appell

Eine diesbezügliche Verankerung in einem nationalen Gesetz (z.B. Nachhaltigkeitsberichtsgesetz – NaBeG; Anm.: in Begutachtung) bietet den Unternehmen die notwendige Planungssicherheit. Auf EU-Ebene werden die Unternehmen im Rahmen der CSRD-Pflicht (Unternehmens-Nachhaltigkeitsberichterstattung) dazu angehalten, über Emissionen im Bereich der Mobilität der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zu berichten (Scope 3-Emissionen). Dieses verpflichtende Momentum soll genutzt werden, um auf nationaler Ebene einen gesetzlichen Rahmen für betriebliches Mobilitätsmanagement zu schaffen.

Die Forderungen im Detail:

- Ab 250 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen sollen Unternehmen eine oder einen Mobilitätsbeauftragten ernennen, eine betriebliche Mobilitätsstrategie erstellen und Maßnahmen in folgenden Bereichen umsetzen:
 - Öffentlicher Verkehr, Fahrrad- und Fußverkehr
 - Infrastruktur & Elektromobilität (Stellplätze, Versiegelung, Anbindung, Ladestationen...)
 - Carsharing, Pendlershuttles und Fahrgemeinschaften
 - Flexible Arbeitszeitmodelle und Telearbeit
 - Information, Sensibilisierung und Anreize
- Unternehmen mit weniger als 250 Mitarbeitern sollen regelmäßig Mobilitätsdaten erheben, z.B. die Verkehrsmittelverteilung am Arbeitsweg mittels Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen-Befragung. Es empfiehlt sich, diese Abfrage in jene der Statistik Austria aufzunehmen, welche die Unternehmen sowieso beantworten müssen.
- Nach positiver Evaluierung kann die Grenze von 250 Mitarbeiter: innen mittelfristig herabgesetzt werden, so wie das auch die CSRD vorsieht.
- Verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement muss in allen relevanten Gesetzen verankert werden, vor allem im Nachhaltigkeitsberichtsgesetz (NaBeG).
- Die Fördermöglichkeiten im Bereich Betriebliches Mobilitätsmanagement müssen bestehen bleiben, bzw. werden ausgebaut, um Unternehmen die Umsetzung zu erleichtern.

5

Stärkung von Fahrgemeinschaften

Die Grundidee

Aktuell legen rund 5 % der Pendler und Pendlerinnen ihren Arbeitsweg als Mitfahrer und Mitfahrerinnen zurück. Bei einer Attraktivierung von Mitfahren kann der Anteil auf bis zu 15 % erhöht werden und THG-Emissionen reduziert werden (siehe BMK Sharing Strategie, 1). Die Fahrgemeinschaft stellt eine Art "Mikro-ÖV" dar, bei der aber die Öffentliche Hand nicht belastet wird.

5

Stärkung von Fahrgemeinschaften

Der Appell

Um Mitfahren und Carpooling zu fördern, werden folgende Maßnahmen empfohlen, welche auf dem Mitfahrpaket des BMK (Sharing Strategie) aufbauen:

- „Mitfahr-Euro“ für Fahrgemeinschaften einführen
 - Transfer und Adaption des französischen Best-Practices (2,3,4): Finanzielle Anreize für erstmalige Fahrgemeinschaften, um ein Umdenken anzustoßen (für Fahrer und Fahrerinnen sowie Mitfahrer und Mitfahrerinnen)
 - Kostenlose Insassen-Versicherung zwecks höchstmöglicher Rechtssicherheit
- Mitfahrangebote standardisieren und sichtbarmachen
 - Einheitliche Datenstandards für Mitfahrangebote und -gesuche im Einklang mit Initiativen in D, E und gesamter EU einführen (5,6,7)
 - Mitfahrangebote in die VAO integrieren (Verkehrsauskunft Österreich, 8)
 - Mitfahrangebote in die Beauskunftung von ÖPNV-Verbindungen integrieren (nach deutschem Vorbild, 9)
- Mitfahren als nachhaltige Mobilitätsform anerkennen
 - "Jede Fahrt, welche mit mehr als einer Person besetzt ist, gilt als nachhaltig": Berücksichtigung in bereits vorgestellten Anreizen wie etwa dem Mobilitätsbudget/-konto, um entsprechende Steuererleichterung zu erzielen (siehe Kapitel 1 und 2)

Im Detail



- (Digitale) Infrastruktur zur Unterstützung von Mitfahrgemeinschaften schaffen
 - Park+Drive-Anlagen der Asfinag ausweiten und weiterentwickeln (10)
 - “Mitfahrbankerl” an ÖV-Haltestellen ausbauen und weiterentwickeln (11)
 - Sonderfahrstreifen für mehrfach besetzte PKW (vgl. High Occupancy Lanes in den USA, bestenfalls durch Umwidmung bestehender Infrastruktur ohne Neuversiegelung)
 - Digitales Mitfahrnachweisregister nach französischem Vorbild führen (6)
- Österreichweite Kommunikationskampagnen durchführen
 - Erstellung von FAQ-Materialien zu Fragen über Sicherheit, Anreize, Anbieter und Abwicklung sowohl für Privatpersonen als auch Unternehmen, um Vorurteile abzubauen (wie z.B. falsche Bedenken über den Versicherungsschutz von Mitfahrer und Mitarbeiterinnen: Dieser ist standardmäßig im Rahmen der PKW-Versicherung gegeben)

Mit einem ambitionierten Maßnahmenpaket zur Stärkung von Fahrgemeinschaften können bis 2030 bis zu 2,5% des Verkehrsaufkommens bzw. 1,3% der THG-Emissionen im Straßenverkehr eingespart werden (1).

1. https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/sharing_strategie.html

2. <https://mitfahrverband.org/2023/02/01/frankreich-vorbild-fuer-eine-neue-mitfahrpolitik-in-deutschland/>

3. <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14046?lang=en>

4. <https://covoiturage.beta.gouv.fr/>

5. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/metamitfahrport.html>

6. <https://doc.covoiturage.beta.gouv.fr/nos-services/le-registre-de-preuve-de-covoiturage/quest-ce-que-cest>

7. <https://vb.nweurope.eu/media/20741/data-standardisation-for-shared-mobility-a-study.pdf>

8. <https://www.verkehrsauskunft.at/>

9. <https://emmett.io/project/ridematching-datascape-datengestuetzte-konzeption-oev-ergaenzender-mitfahrangebote-ein-ansatz-zur-verbesserung-der-internen-und-externen-anbindung-des-rheinischen-braunkohlereviere>

10. <https://www.asfinag.at/parken-rasten/park-drive/>

11. <https://www.klimaundenergiemodellregionen.at/ausgewaehlte-projekte/best-practice-projekte/showbpp/524>

6

Erweiterung Jobrad Modelle

Die Grundidee

Jobrad für alle einführen. Da die Mobilität der Zukunft vielfältig ist, soll das (Elektro-)Fahrrad als nachhaltiges Verkehrsmittel konsequent in der Politik mitgedacht werden. Schließlich ist jeder zweite Arbeitsweg kürzer als zehn Kilometer. Jobrad ist ein Baustein hin zu einem nachhaltigen BMM. Dafür soll Jobrad für alle ermöglicht werden. Mitarbeitende, die nach Mindest-KV bezahlt werden, sollen ebenso vom Jobrad profitieren können, wie Angestellte im Bund und in allen Bundesländern.

Jobrad ist eine der innovativen Erfolgsgeschichten der Mobilitätsbranche und auch in Österreich in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Das Dienstrad (Jobrad) bringt Tempo ins betriebliche Gesundheitsmanagement. Mitarbeitende, die regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit kommen, sind pro Jahr im Schnitt zwei Tage weniger krank. Durch den Umstieg aufs Fahrrad leisten die Mitarbeitenden und die öffentliche Verwaltung einen wertvollen Beitrag: Sie entlastet volle Straßen, sparen Ressourcen und tun etwas für die Gesundheit.

Jobräder haben viele Vorteile: Gegenüber (E-)Autos haben Sie einen geringeren Platzverbrauch und einen niedrigeren Ressourcenverbrauch bei der Produktion. Darüber hinaus verursachen sie weniger Lärm und Feinstaub als viele andere Verkehrsmittel. Deshalb ist das Jobrad insbesondere für kurze und für lange Strecken, eine echte Alternative.

6

Erweiterung Jobrad Modelle

Der Appell

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen können sich im Rahmen des freigegebenen Budgets durch ihren Arbeitgeber bei Jobrad-Partnern im österreichischen Fachhandel ihr individuelles Jobrad aussuchen.

Im Privatsektor gibt es noch eine Herausforderung: Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen die nach Mindest-Kollektivvertrag bezahlt werden, sind nicht berechtigt, eine für das Jobrad notwendige Brutto-Gehaltsumwandlung zu machen. Derzeit ist es nur Mitarbeitenden die eine Überzahlung haben möglich, ein Jobrad zu leasen. Deshalb fordern wir ein JobRad Gesetz, um diese Ungleichbehandlung aufzuheben, ohne dabei das System der Kollektivverträge zu unterlaufen.

Auch im Bundesdienst gibt es eine Ungleichbehandlung der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen: Durch die letzte Dienstrechtsnovelle im Dezember 2022, wurde die Gehaltsumwandlung für das Jobrad festgelegt. Es gibt aber noch Hürden, warum das Jobrad noch nicht von allen Bundesbediensteten genutzt werden kann. Jetzt ist die Zeit Jobrad für alle zu ermöglichen, indem anstatt der Hälfte der Kosten ein Gesundheitsanteil des Arbeitgebers übernommen wird und verpflichtende Dienstwege wegfallen. Das würde dazu führen, dass Bedienstete ohne Dienstwege, wie beispielsweise Lehrer und Lehrerinnen, auch von dem Angebot profitieren.

Deshalb fordern wir Jobrad für alle Beamte, ungeachtet der Dienstwege und Bezuschussungen möglich zu machen. Weiters fordern wir ein Jobrad-Gesetz, um die Ungleichbehandlung aufzuheben, die durch das kollektivvertragliche Barzahlungsgebot besteht.

Im Detail



Verfügbarkeit E-Ladeinfrastruktur

Die Grundidee

Ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung verfügt über keinen eigenen (=zugewiesenen) Stellplatz, was die Installation und den Betrieb privater Ladeinfrastruktur erschwert oder in vielen Fällen sogar unmöglich macht. Selbst wenn ein privater Stellplatz vorhanden ist, ist der Aufbau von Ladeinfrastruktur trotz Erleichterungen im Wohnrecht (z.B. WEG Novelle 2022) weiterhin mit Hürden verbunden.

Gleichzeitig ist öffentlicher Raum ein knappes Gut, weshalb auch der Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur nur begrenzt möglich ist und häufig mit zusätzlicher Flächenversiegelung einhergeht.



Verfügbarkeit E-Ladeinfrastruktur

Der Appell

Eine vielversprechende Lösung besteht darin, das Laden an Orten zu forcieren, an denen Fahrzeuge längere Zeit abgestellt werden. Dazu zählen neben bspw. Supermärkten und Einkaufszentren sowie Ausbildungs- und Bildungseinrichtungen auch insbesondere Betriebsparkplätze.

Daher sollte das Laden sowohl privater als auch betrieblicher Fahrzeuge am Betriebsgelände forciert werden. Es sollten Strategien entwickelt werden, wie Firmen dazu bewegt und ermutigt werden können, in Ladeinfrastruktur zu investieren und diese ihren Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie Kunden und Kundinnen zugänglich zu machen. Hier sollte auch auf verstärkte Bewusstseinsbildung und Mythenabbau gesetzt werden, um betriebliche elektrische Mobilität stark zu beschleunigen.

Im Detail



Bewusstseinsbildung

Die Grundidee

Um den Erfolg eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) sicherzustellen und die individuelle Mobilität der Angestellten zu vereinfachen, soll Bewusstseinsbildung auf allen Ebenen von Mitarbeitenden bis Management als zentraler Bestandteil eines verpflichtenden Mobilitätsmanagement etabliert werden. Es gilt zu zeigen, dass Betriebliche Mobilität zu wichtigen Faktoren wie Kosteneffizienz, Image des Unternehmens, Emissionsreduktion (im Sinne des ESG-Reporting) bis hin zur Ansprache von Fachkräften und Komfort für Angestellte beiträgt und den Angestellten eine individuelle Mobilität nach den jeweiligen Bedürfnissen ermöglicht wird.



Bewusstseinsbildung

Der Appell

Dies umfasst Maßnahmen, die die Vielfalt und Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität - von der Einführung von Jobrad-Modellen bis hin zu Maßnahmen im Bereich E-Mobilität - aufzeigen und sowohl bei den Mitarbeitenden als auch im Management das Verständnis und die Akzeptanz fördern. Folgende Punkte sind entscheidend:

- Bewusstseinsbildung als verpflichtender Bestandteil des BMM: Ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement muss Maßnahmen zur Sensibilisierung und Schulung von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen und Führungskräften einschließen.
- Informationskampagnen: Der Nutzen von BMM, von Kosteneffizienz, Zeitersparnis bis Komfort, sollte auf allen Ebenen aufgezeigt werden. Darüber hinaus braucht es Informationsformate bei Lebensumbrüchen wie Umzug oder neuer Arbeitsort, da hier Mobilität nachweislich verändert wird.
- Vernetzung und Nutzung von Synergien: Eine enge Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Stakeholdern, z.B. Unternehmen, Interessenvertretungen, Gemeinde/Städte und Mobilitätsanbietern ist zum einen notwendig, um Mobilitätsmaßnahmen umzusetzen (z.B. Radanbindung bis zum Betrieb und qualitativ gute Abstellanlagen), zum anderen fördert eine Zusammenarbeit auch die Innovation und die Nutzung gemeinsamer Ressourcen über Sektoren hinweg (z.B. Gesundheit).
- Vielfalt der Maßnahmen aufzeigen: Vom Öffi-Angebot, Jobrad bis zu E-Mobilität – die Bandbreite an Optionen muss transparent dargestellt und gefördert werden. Wichtige Referenzen sind hier z.B. klimaaktiv und die Toolbox vom Energieinstitut Vrlb.
- Stärkung bestehender Programme: Erfolgreiche Programme auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene bzw. seitens Interessensvertretungen zur Förderung und Information zu nachhaltiger Mobilität sollten weiter ausgebaut und ihre Wirkung verstärkt werden.
- Qualitätskontrolle bei der Umsetzung des BMM: Regelmäßige Überprüfung (von externer Stelle) und Anpassung der umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen stellt sicher, dass zielführende Maßnahmen eingeführt und verbessert werden.



Beteiligte Organisationen

Dieses Positionspapier wurde von Vertretern und Vertreterinnen der unten genannten Organisationen gemeinsam im Rahmen des ÖVG-Arbeitskreises „Betriebliche Mobilität“ erarbeitet. Unter der Leitung von Natasa Hodzic-Srndic, AustriaTech, Ivana Serafimovic, AustriaTech und Florian Koch, Asfinag, fand ein konstruktiver Austausch statt, der die verschiedenen Perspektiven und Interessen der Beteiligten berücksichtigt. Die Inhalte spiegeln die konsolidierte Position des Arbeitskreises wider, wobei nicht zwingend davon ausgegangen werden kann, dass jede Organisation jedem einzelnen Punkt uneingeschränkt zustimmt.

Allane

ALSTOM Transport Austria GmbH

AMMERING e.U.

Amt der Tiroler Landesregierung

Asfinag

AustriaTech

Avimo

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie**

Caruso Carsharing

Cipra

Dr. Richard Linien GmbH & Co KG

EFS Unternehmensberatung GesmbH

FH JOANNEUM Gesellschaft mbH

Fluidtime Data Services GmbH

H2 Motion GmbH

Herry Consult GmbH

Holding Graz - Kommunale Dienstleistungen GmbH

Jobrad Österreich

Juhász Verkehrsconsulting e.U.



Beteiligte Organisationen

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Knoll Traffic & Touristic Solutions

MTW

NÖVOG

ÖBB-Personenverkehr AG

Österreichische Postbus AG

planma

PLANUM Fallast & Partner GmbH

POINT&

Radland GmbH

tbw research GesmbH

Technische Universität Graz

Technische Universität Wien

Tecton Consult Engineering ZT GmbH

TU Budapest

Universität für Bodenkultur Wien

VCÖ

Verkehrsverbund Kärnten GmbH

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

vionmo

Wiener Linien GmbH & Co KG

Wirtschaftsagentur

Wirtschaftskammer Österreich

Wirtschaftskammer Wien

Zierl Engineering Services GmbH



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt

Phone +43 1 587 9727

Website www.oevg.at

Email office@oevg.at