



Arbeitswege auf Klimakurs bringen



Arbeitswege auf Klimakurs
bringen



EZA

KAFFEE ADELANTE

NATÜRLICH FAIR

Kaffee aus Frauenhand -
Fair und selbstbestimmt
in die Zukunft!

Erhältlich in Weltläden und bei EZA Fairer Handel www.eza.cc

WIR LEBEN GEWERKSCHAFT **vida**



MEHR BAHN.
Gut für dich. Gut fürs Klima.

21 Rot Weiß Rote Eisenbahnunternehmen bringen täglich mehr als 3 Millionen Fahrgäste verlässlich ans Ziel und schaffen mehr als 100.000 Arbeitsplätze im Land. Unsere EisenbahnerInnen sorgen dafür, dass wir alle sicher und klimafreundlich unterwegs sind. Damit das auch so bleibt, haben wir uns für die Unterzeichnung der Verkehrsdienstverträge stark gemacht. Mit Erfolg!

Mehr Infos auf unserebahn.at

*Worauf wartest du noch?
Einsteigen und vida-Mitglied werden!*

vida.at/mitgliedwerden

[gewerkschaftvida](https://www.facebook.com/gewerkschaftvida)



**Die Mobilität
der Zukunft:
Modern.
Innovativ.
Ganz sicher
aber auf
Schienen!**

**Wissen, was
morgen zählt.**



Philipp Markl
Leitung BU Werksbahn (Logistik
Service GmbH), Absolvent Bahn-
technologie & Management von
Bahnsystemen

/fh///
st.pölten

**Bahntechnologie
& Mobilität**

Bachelor:

• Bahntechnologie & Mobilität

Master:

• Bahntechnologie & Manage-
ment von Bahnsystemen

Masterlehrgang:

• Europäische Bahnsysteme

Jetzt informieren:

➔ fhstp.ac.at/dbm



© Robert Despita

**Keine Zeit für
meine Zukunft?**



KLIMA
VOLKSBEGEHREN

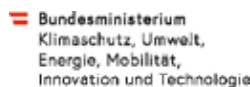
Nimm Dir 5 Minuten und unterschreibe das
klimavolksbegehren.at

Unterschreiben können alle österreichischen StaatsbürgerInnen
ab 16 Jahren in jedem beliebigen **Gemeinde- oder Bezirksamt** oder
online mittels Handy-Signatur oder Bürgerkarte.

Dank

Publikationen des VCÖ dienen der fachlich fundierten Aufbereitung beziehungsweise Diskussion von Themen aus dem Bereich Mobilität, Transport und Verkehr. Die Art der Behandlung der Inhalte und die erarbeiteten Ergebnisse müssen nicht mit der Meinung der unterstützenden Institutionen und Personen übereinstimmen.

Gedankt sei allen, die die Herausgabe dieser Publikation finanziell unterstützt haben.



Inserate:

EZA
FH St. Pölten
Klimavolksbegehren
Wien Energie
E-Control
VIDA

Impressum

VCÖ
1050 Wien
Bräuhausgasse 7–9
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

VCÖ (Hrsg.):
„Arbeitswege auf Klimakurs
bringen“
VCÖ-Schriftenreihe
„Mobilität mit Zukunft“
1/2020
Wien 2020
ISBN 978-3-903265-00-4

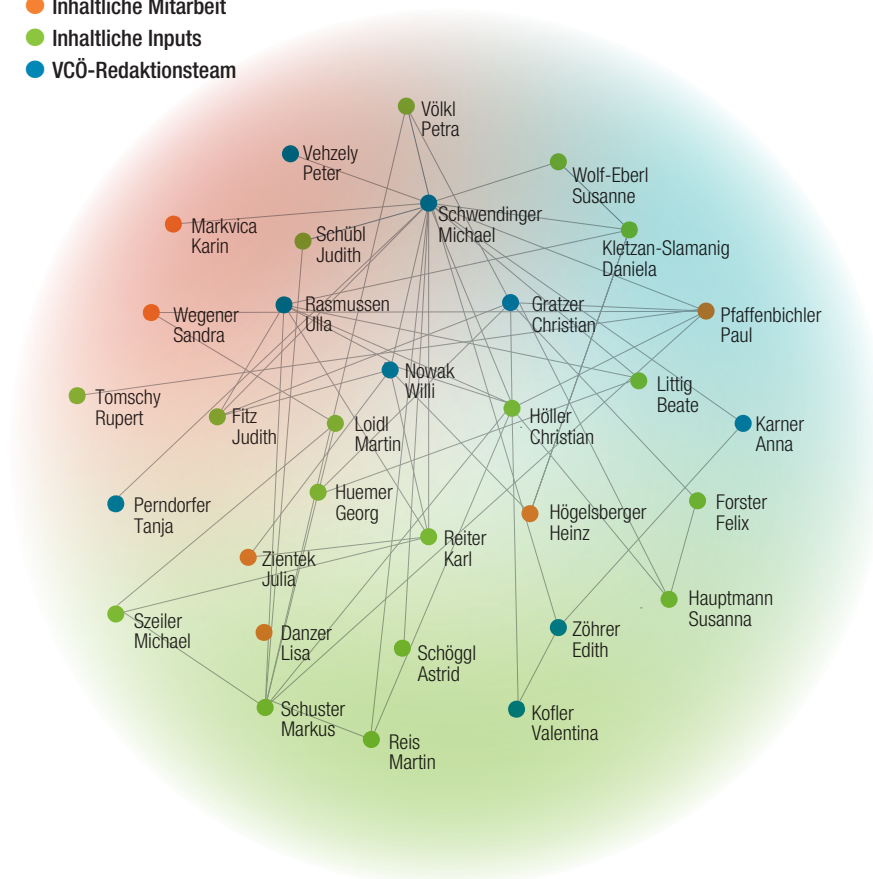
Als Autor zu zitieren:
VCÖ, Wien, Österreich
Medieninhaber, Heraus-
geber und Verleger:
VCÖ, 1050 Wien
ZVR-Zahl 674059554

Titelbild:
Manuela Tippl
(Fotos: Haberkorn, ÖBB,
P. Provaznik, shutterstock,
Stadtwerke Aschaffenburg)
Lektorat: Karl Regner
Übersetzung: Sylvi Rennert
Layout: VCÖ 2020
Druck:
gugler GmbH,
Auf der Schön 2
3390 Melk

Offenlegung gemäß
§ 25 Mediengesetz:
Grundlegende Richtung
gemäß § 25 Abs. 4 des
Mediengesetzes:
„Mobilität mit Zukunft“ ist
ein Medium zur Verbrei-
tung der Ziele des
gemeinnützig tätigen VCÖ
und dient insbesondere der
Förderung ökologisch ver-
träglicher, sozial gerechter
und ökonomisch effizienter
Mobilität durch Beiträge
aus den Bereichen Ver-
kehrspolitik, Verkehrswis-
senschaft,
Verkehrspsychologie und
Verkehrssicherheit.
Geschäftsführung:
Willi Nowak

Erstellt durch Beiträge von:

- Inhaltliche Mitarbeit
- Inhaltliche Inputs
- VCÖ-Redaktionsteam



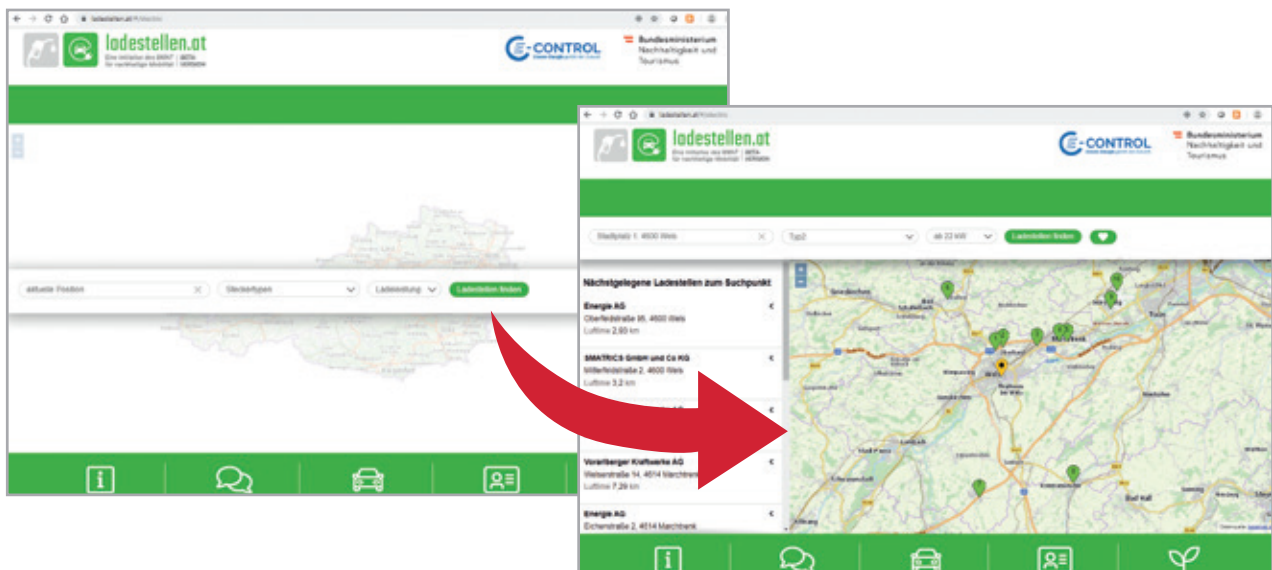
Am 13. November 2019 wurde das E-Control Ladestellenverzeichnis offiziell von den damaligen Ministern Andreas Reichardt (Verkehr) und Maria Patek (Nachhaltigkeit) gemeinsam mit E-Control-Vorstand Wolfgang Urbantschitsch vorgestellt. Aufgrund der Meldepflicht für Betreiber können E-Mobilisten künftig unter www.ladestellen.at anbieterneutral sämtliche Ladestellen in Österreich finden.

Die CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich gehört zu den Schlüsselsektoren für die Erreichung der Klimaziele. Dazu ist es wichtig, die Akzeptanz für Elektromobilität weiter zu erhöhen. Genügend Reichweite, Ladezeit und ausreichende Lademöglichkeiten sind dabei wichtige Themen. Um die gängigsten Bedenken zu entkräften, muss transparent sein, wo und wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte installiert sind.

Um E-Mobilisten bestmöglich zu informieren, führt die E-Control ab sofort ein Onlineverzeichnis der öffentlich zugänglichen Ladestellen in Österreich.

Unter www.ladestellen.at lassen sich für einen Standort die zehn nächst gelegenen Ladestellen abrufen. Diese werden sowohl auf einer Karte, als auch in einer Liste angezeigt, auf der man durch Scrollen nach weiteren Ladestellen in seiner Umgebung suchen kann. Besonders praktisch: häufiger genutzte Abfragen lassen sich als Favoriten abspeichern und in der Folge mit nur noch einem Klick neu aufrufen.

Zu finden sind auf jeden Fall die Ortsangaben der Ladestelle, die einzelnen Ladepunkte mit den verfügbaren Steckertypen und der Ladeleistung. Zudem können von den Betreibern Infos zu den Öffnungszeiten, Verfügbarkeit von Roaming und Kontaktdaten etc. angegeben werden.



Meldepflicht für alle Betreiber

Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladestellen sind gesetzlich verpflichtet, ihre Ladestellen selbstständig in das Verzeichnis zu melden. Im Gegensatz zu bereits bestehenden Ladestellen-Websites wird das Ladestellenverzeichnis damit tatsächlich alle öffentlichen Ladestellen umfassen und kann somit auch den privaten Anbietern als Referenz dienen.

Das Ladestellenverzeichnis ist derzeit als Betaversion online, bis möglichst alle Ladestellenbetreiber über ihre Meldepflicht in Kenntnis gesetzt sind und ihre Stationen gemeldet haben. Zudem arbeitet die E-Control weiter an der Steigerung der Datenqualität sowie an neuen Features für noch mehr Nutzerkomfort. Rückmeldungen sowohl von Betreibern als auch von Anwendern sind daher willkommen. Hierzu steht auf www.ladestellen.at unter „Sprechen Sie mit uns“ ein Onlineformular bereit, sowie die E-Mail-Adresse support@ladestellen.at.

Vorwort

Arbeitswege sind der häufigste Wegzweck und werden in Österreich großteils mit dem Pkw zurückgelegt. Sie sind daher ein bedeutender Hebel, um den Verkehr auf Klimakurs zu bringen. Arbeitswege sind Routinewege, die sich meist mehrmals pro Woche wiederholen. Der Nachteil an Routinen ist, dass wir nicht viel über sie nachdenken und entsprechend schwer ist es, sie zu verändern. Es braucht daher starke Anreize und Interventionen, um die Gewohnheiten auf Arbeitswegen zu verändern. Veränderungsbereitschaft und Anreize braucht es vonseiten der Unter-

» Unternehmen tragen eine soziale Verantwortung für den Arbeitsweg der Beschäftigten «

nehmen, die diese Arbeitswege verursachen, bei den Beschäftigten, deren Lebensstile und Einstellungen die Verkehrsmittelwahl beeinflussen und vonseiten der Öffentlichen Hand, die

durch Regeln klimaverträgliches Verhalten belohnen und klimaschädliches Verhalten bestrafen kann.

Unternehmen tragen soziale Verantwortung für den durch Arbeitswege verursachten Verkehr. Wer Firmenwagen zur Verfügung stellt, muss mindestens so sehr aktive Mobilität und Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr ermöglichen. Betriebliches Mobilitätsmanagement in Richtung Klimaverträglichkeit brauchen alle Betriebe, für Betriebe ab 50 Beschäftigten ist es gesetzlich vorzuschreiben. Zahlreiche Beispiele zeigen den Nutzen betrieblichen Mobilitätsmanagements, denn es sinken die Kosten für den Betrieb, die CO₂-Emissionen werden reduziert und Arbeitszufriedenheit sowie Gesundheit der Beschäftigten nehmen zu.

Der größte Hebel für mehr Klimaverträglichkeit am Arbeitsweg liegt bei der Öffentlichen Hand. Das Pendelpauschale soll nicht länger den Besserverdienenden mehr bringen als den wenig Verdienenden und es muss den Öffentlichen Verkehr wegen seiner Klimavorteile besserstellen als das Auto. Steuerliche Erleichterungen für Firmenwagen darf es nur noch für emissionsfreie Fahrzeuge geben. Ganz besonders deshalb, weil zwei Drittel der Pkw-Neuzulassungen Firmenwagen sind und diese dann nach kurzer Zeit als emissionsarme Gebrauchtwagen in privater Nutzung stehen würden. Entscheidend wird auch sein, welche Infrastrukturen politisch Vorrang erhalten. Denn die Infrastrukturen von heute definieren die Mobilität von morgen. Wird eine Milliarde Euro in die Bahn investiert statt in die Straße, ist das für die Bauwirtschaft egal, aber Mensch, Umwelt und Gesellschaft gewinnen.

Willi Nowak
VCÖ-Geschäftsführung



WIR E-MOBILISIEREN GANZ WIEN.



Wir unterstützen den Ausbau der E-Mobilität in Wien, nicht zuletzt durch die Errichtung von 1.000 neuen öffentlichen E-Ladestellen bis Ende 2020 im gesamten Stadtgebiet – ein wichtiger Beitrag für die hohe Lebensqualität in der Stadt, damit auch die nächsten Generationen in einem gesunden und umweltfreundlichen Wien leben können. Weitere Informationen finden Sie auf tanke-wienenergie.at



www.wienenergie.at

Wien Energie, ein Partner der EnergieAllianz Austria.

Inhaltsverzeichnis

Mobilität zur Arbeit hat derzeit eine schlechte Klimabilanz	9
Mobilitätsroutinen zu ändern gelingt mit starken Anreizen	14
Mobilitätsmanagement in Unternehmen zum Standard machen	18
Arbeitswege als Zeitressource und Gesundheitsfaktor nutzen	24
Regulative Maßnahmen für klimaverträgliche Arbeitswege	28
Mobilität im Kontext einer flexibilisierten Arbeitswelt	33
Literatur, Quellen, Anmerkungen	36
VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft	40



Mit Ihrer Unterstützung kann der VCÖ vordenken für eine Mobilität mit Zukunft!

Wie Sie den VCÖ unterstützen können



Mit Ihren **Spenden**

machen Sie den VCÖ-Einsatz für nachhaltige Mobilität möglich.
Tragen Sie einmalig oder dauerhaft das VCÖ-Engagement mit.

„Unsere Ideen
von heute sind
die Basis der
Mobilität
von morgen!“



Mit Ihrer **Partenschaft ab 150 Euro**

fördern Sie regelmäßig Ihnen wichtige Mobilitätsthemen.
Jährlich per Dauer- oder Einziehungsauftrag.



Mit Ihrer **Patronanz ab 500 Euro**

finanzieren Sie wichtige VCÖ-Vorhaben für nachhaltige Mobilität.
Einmalig je Projekt einen großzügigen Beitrag leisten.



Mit Ihrer **Zukunftspartnerschaft ab 1.500 Euro**

setzen Sie einen Baustein für eine Mobilität mit Zukunft.
Den wichtigen VCÖ-Einsatz großzügig unterstützen.

Ihre Spende wirkt!

Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar. Online spenden auf www.vcoe.at

Spenden-Konto:

Erste Bank

IBAN:

AT11 2011 1822 5341 2200

BIC: GIBAATWWXXX



Mobilität zur Arbeit hat derzeit eine schlechte Klimabilanz

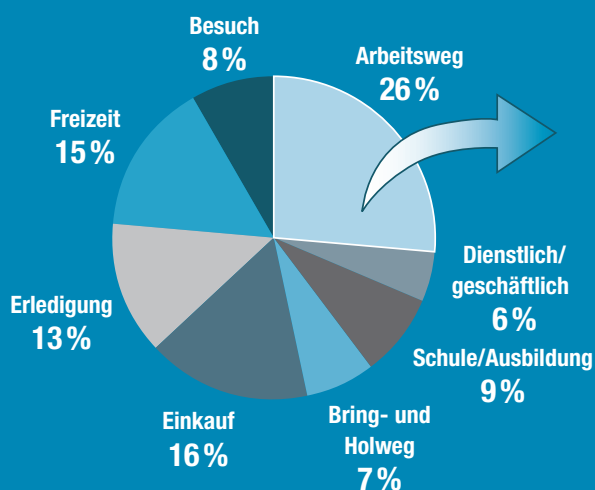
Arbeitswege verursachen einen großen Teil des Verkehrs in Österreich. Da Arbeitswege meist auf Routinen basieren und größtenteils mit dem Pkw zurückgelegt werden, sind sie ein wichtiger Hebel, um die Klimabilanz der Personenmobilität zu verbessern. Klimaverträgliche Arbeitswege erzeugen Mehrwert für Beschäftigte, Unternehmen und umliegende Gemeinden.

Rund 98 Millionen Personenkilometer werden in Österreich jeden Werktag zurückgelegt, um in die Arbeit und wieder nach Hause zu kommen. 70 Millionen Personenkilometer davon mit dem Pkw fahrend oder mitfahrend.⁹⁶ 39 Prozent der von Österreichs Bevölkerung an Werktagen ge-

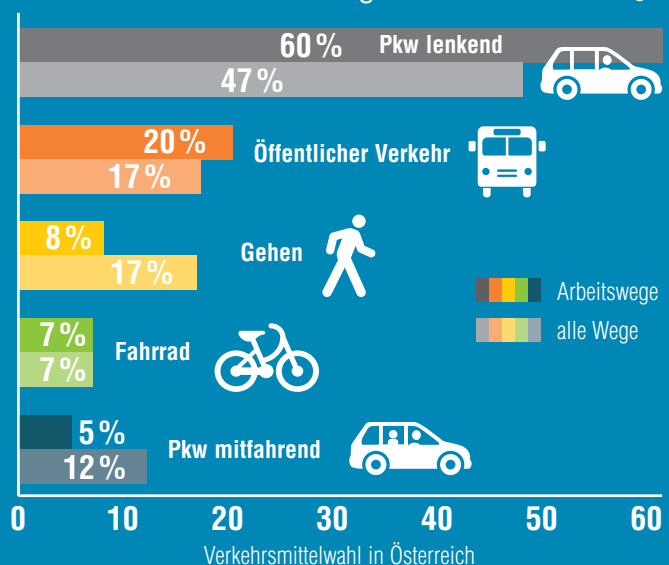
fahrenen Pkw-Kilometer entfallen auf den Arbeitsweg. Die direkten Treibhausgas-Emissionen dieser Fahrten summieren sich auf über 2,8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente.^{96,b} Dienstliche und geschäftliche Pkw-Fahrten machen zwar nur sechs Prozent aller Wegzwecke aus, sind aber

Arbeits- und Dienstwege machen an Werktagen in Österreich rund ein Drittel der zurückgelegten Wege aus. Der Pkw-Anteil ist dabei deutlich höher, als im Durchschnitt aller Wege.

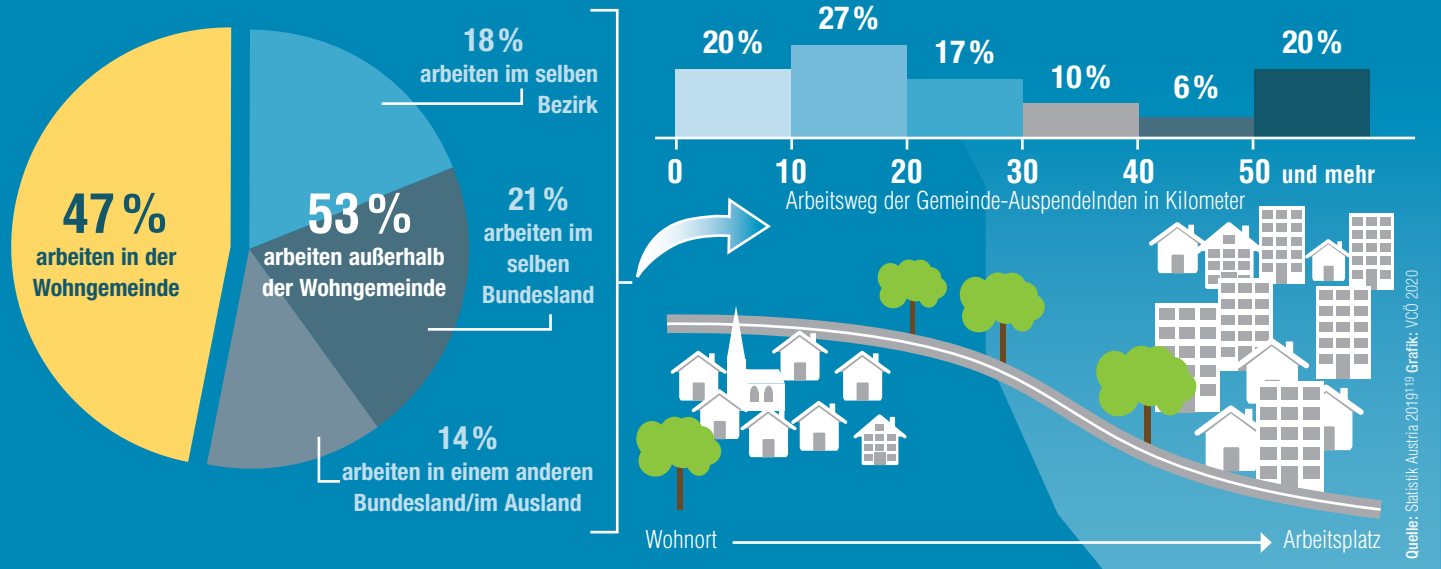
Arbeitsweg ist häufigster Wegzweck an Werktagen



Pkw dominiert Arbeitswege in Österreich



Auch Arbeitswege der Gemeinde-Auspendelnden sind groÙteils kürzer als 20 Kilometer



Mehr als die Hälfte der Beschäftigten in Österreich arbeitet außerhalb ihrer Wohngemeinde.

Aber fast die Hälfte dieser Arbeitswege sind kürzer als 20 Kilometer, lediglich 20 Prozent sind länger als 50 Kilometer.

aufgrund des hohen Autoanteils und der längeren Fahrdistanzen für 14 Prozent des werktäglichen Pkw-Verkehrsaufwands verantwortlich. Arbeitswege und Dienstfahrten verursachen an Werktagen somit mehr als die Hälfte des Pkw-Verkehrs von Österreichs Bevölkerung.⁹⁶

Fehlende Arbeitsplätze in Regionen verursachen Verkehrsaufwand

Im Jahr 2017 arbeiteten von den 4,2 Millionen Erwerbstätigen in Österreich 53 Prozent außerhalb ihrer Wohngemeinde und gelten somit als Pendelnde.¹¹⁹ Die Zahl der Beschäftigten, deren Arbeitsplatz außerhalb der Wohngemeinde liegt, steigt, wie sich etwa am Beispiel von Niederösterreich zeigt. Vom Jahr 1989 bis zum Jahr 2019 hat dort die Anzahl der Beschäftigten um 61 Prozent zugenommen.^a Die Zahl jener, die in einem anderen Bezirk als dem Wohnbezirk arbeiten, stieg im gleichen Zeitraum um 113 Prozent, die Zahl jener, die innerhalb des Bezirks in einer anderen Gemeinde arbeiten, nahm um 117 Prozent zu.⁶

Die Ursachen dafür sind vielfältig. Aufgrund von Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur, etwa dem Rückgang an Arbeitsplätzen in der Land- und Forstwirtschaft sowie dem Rückzug öffentlicher Einrichtungen, etwa durch Schließung lokaler Schulen, Postfilialen oder Polizeistationen, reduziert sich die Anzahl der verfügbaren Arbeitsplätze in den Regionen. Auch aufgrund des allgemein steigenden Ausbildungsniveaus der

Beschäftigten gibt es in kleineren Gemeinden in der Region oft nicht ausreichend adäquate Arbeitsplätze.

Beschleunigung und Wohnraumkosten als Gründe für weite Arbeitswege

Im Vergleich zu Ballungszentren relativ kostengünstiger Wohnraum und billige Baugründe in der Region haben die Anzahl der Erwerbstätigen, die nicht in der Wohngemeinde arbeiten, ebenfalls steigen lassen. Das in manchen Bevölkerungsgruppen steigende Wohlstandsniveau befördert den Umzug in den sogenannten Speckgürtel rund um Großstädte zusätzlich. Umgekehrt siedeln sich Unternehmen aus Kostengründen, aus Gründen höherer Flächenverfügbarkeit für Neubauten und Erweiterungen sowie aufgrund von kommunalen Förderungen öfter im Umland von Großstädten an – ein Grund für häufigeres Auspendeln aus dem Zentrum ins Umland.

Auch das wissenschaftlich erforschte Phänomen des „konstanten Reisezeitbudgets“ trägt zur Erklärung des zunehmenden Verkehrsaufwands bei.⁷⁸ Demnach ist die täglich für Mobilität aufgewendete Zeit in etwa konstant geblieben. In Österreich betrug im Jahr 1995 die täglich für Mobilität aufgewendete Zeit 85 Minuten für eine durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Strecke von 35 Kilometern. Im Jahr 2014 waren es 85 Minuten für 43 Kilometer.²⁵ Die Beschleunigung des Verkehrssystems wurde bei konstanter Stre-

cke also nicht für eine Reduktion des Zeitaufwands, sondern für zusätzliche Kilometer bei konstantem Zeitaufwand verwendet. Eine Beschleunigung des Verkehrssystems kann also auch dazu führen, dass weitere Distanzen in Kauf genommen werden.⁶⁶

Arbeitswege sind häufigster Wegzweck, sind weit und größtenteils Pkw-Fahrten

Wege zum und vom Arbeitsplatz sind an Werktagen in Österreich mit 26 Prozent der mit Abstand häufigste Wegzweck, weitere fünf Prozent entfallen auf dienstliche oder geschäftliche Wege. In der Gruppe der Erwerbstätigen liegt der Anteil des Wegzwecks Arbeit werktags sogar bei 44 Prozent.²⁵ Bei Männern entfallen 32 Prozent der werktäglichen Wege auf den Arbeitsweg, bei Frauen sind es mit 21 Prozent deutlich weniger. Während im Durchschnitt aller Wege an Werktagen 18 Prozent zu Fuß zurückgelegt werden, sind es bei Arbeitswegen nur acht Prozent. Mit dem Fahrrad werden sowohl insgesamt, als auch bei Arbeitswegen lediglich sieben Prozent erledigt. Umgekehrt wird am Arbeitsweg mit 20 Prozent im Vergleich zu allgemein 17 Prozent etwas häufiger der Öffentliche Verkehr genutzt. Mit Abstand am höchsten ist allerdings sowohl der Unterschied, als auch generell die Nutzung des Pkw mit 60 Prozent bei Arbeitswegen im Vergleich zu 47 Prozent allgemein. Interessant ist, dass mit lediglich fünf Prozent der Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg deutlich seltener im Pkw mitgefahren wird, als mit zwölf Prozent allgemein.²⁵ Dementsprechend ist der Besetzungsgrad auf Wegen von und zur Arbeit 15 Prozent niedriger als der durchschnittliche Besetzungsgrad.⁹⁵ Auf Dienstwegen liegt der Anteil der Pkw mit 78 Prozent nochmals deutlich höher.²⁵

Arbeitswege sind mit 17 Kilometer je Richtung im Durchschnitt deutlich länger, als Wege an Werktagen allgemein mit 13 Kilometer.^{25,139} 23 Prozent der Arbeitswege sind länger als 20 Kilometer, bei allen Wegen sind lediglich 15 Prozent weiter als 20 Kilometer. Auf der anderen Seite sind auch viele Arbeitswege kurz. 57 Prozent der Erwerbstätigen in Österreich haben einen Arbeitsweg von weniger als zehn Kilometer, 37 Prozent der Arbeitswege ist kürzer als fünf Kilometer.²⁵ Neben Arbeitswegen sind vor allem auch dienstliche und geschäftliche Wege im



Beispiele der Mobilitätswende

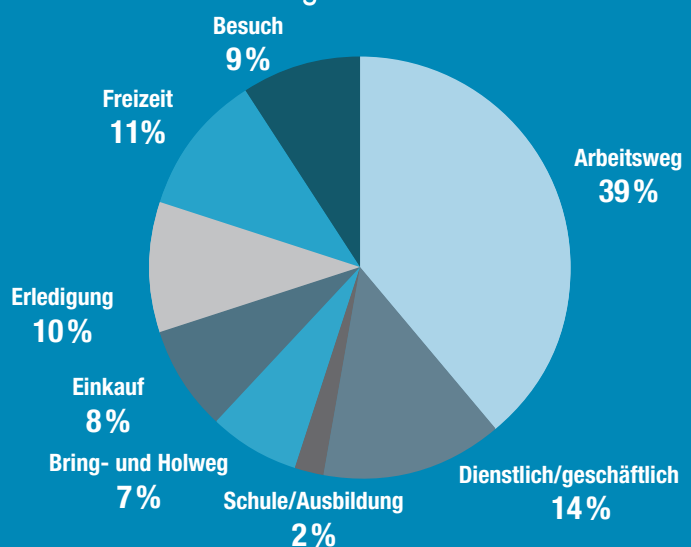
Autofahrten reduzieren

Das Netzwerk „Wirtschaft mobil“ wurde im Jahr 2013 gegründet und umfasst derzeit 13 Unternehmen aus Vorarlberg und Liechtenstein, die sich gegenseitig bei ihren Herausforderungen im betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützen. Täglich fahren alleine in den 13 Mitgliedsbetrieben des Netzwerks rund 17.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Wohnort zum Arbeitsplatz. Etwas mehr als die Hälfte davon fährt mit dem Auto und das zumeist alleine. Bis zum Jahr 2025 sollen 13 Prozent der Beschäftigten zum Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsmittel motiviert werden. Das Netzwerk wird durch das Energieinstitut Vorarlberg begleitet, vom Land Vorarlberg und dem Bund finanziell unterstützt.

Durchschnitt mit 32 Kilometern sehr weit – wobei sich dabei aufgrund der verhältnismäßig niedrigen Anzahl an Wegen weite Geschäftsreisen, etwa ins Ausland, stärker niederschlagen. Der Anteil der Dienstwege mit mehr als 50 Kilometer Länge liegt mit 15 Prozent mehr als dreimal höher als bei allen Wegen.^{25,139}

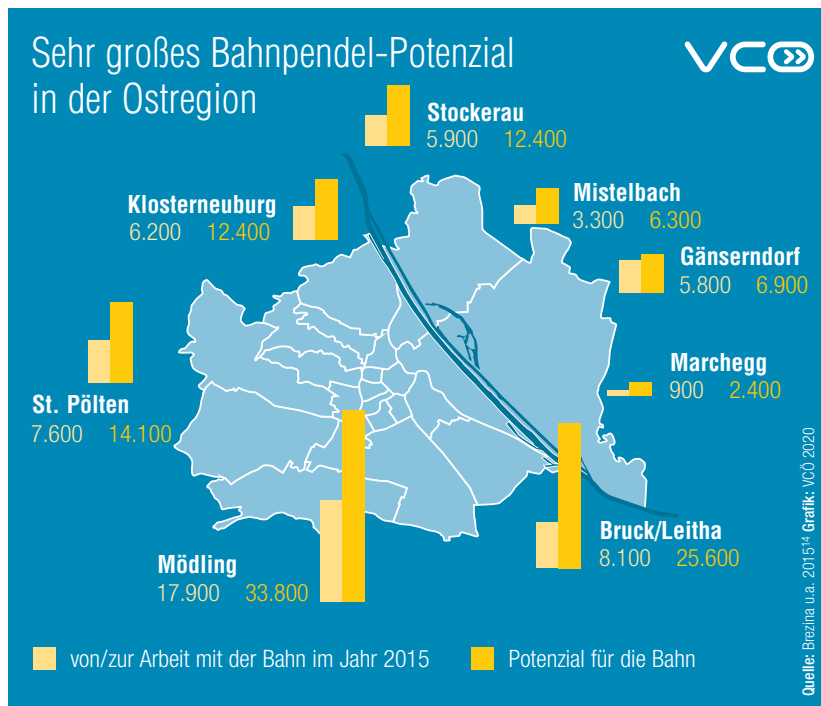
Arbeits- und Dienstwege werden in Österreich größtenteils mit dem Pkw erledigt und sind relativ weit. An Werktagen verursachen sie mehr als die Hälfte des Pkw-Verkehrs von Österreichs Bevölkerung.

Arbeits- und Dienstwege verursachen mehr als die Hälfte des werktäglichen Pkw-Verkehrs



Anteil Pkw-Verkehrsaufwand in Kilometer

Quelle: bmvi, 2016²⁵ Grafik: VCO 2020



In der Ostregion rund um Wien gibt es noch viel Potenzial für die Bahn. In den beiden Ostkorridoren Marchegg und Bruck an der Leitha leben zum Beispiel dreimal mehr Erwerbstätige im Einzugsbereich der Bahn, als diese aktuell nutzen.

Kampagnen motivieren Verhaltensmuster zu verändern. Aufgrund des Erfolgs wurde aus der Kampagne „Radelt zur Arbeit“ inzwischen „Österreich radelt“.

Neben Pkw-Staus zu Spitzenzeiten sind eine starke Beanspruchung der Straßeninfrastruktur sowie gestresste Beschäftigte die Folge.⁵⁶ Das subjektive Wohlbefinden ist umso geringer, je länger die Wege zum Arbeitsort sind.^{124,79}

Auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird stark vom täglichen Arbeitsweg beeinflusst und etwa von Personen, die eine Stunde oder länger in die Arbeit brauchen, deutlich schlechter eingeschätzt, als von Personen, die lediglich 15 Minuten brauchen.⁷

Die Gründe für die Dominanz des Pkw sind vielfältig. Ein zentraler Faktor ist die Organisation und Verfügbarkeit von Pkw-Parkplätzen am

Betriebsgelände, weiters fehlende oder mangelhafte Infrastruktur für den Radverkehr, mangelnde Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs, fehlende Information und Bewusstseinsbildung in Bezug auf Mobilität am Arbeitsweg sowie ungenügende finanzielle Anreize, etwa in Form von Öffi-Jobtickets. An zahlreichen dieser Punkte setzt betriebliches Mobilitätsmanagement an und bietet die Chance, für die jeweilige betriebliche Situation passende Lösungen zu entwickeln.

Betriebliches Mobilitätsmanagement bringt Vorteile für alle Seiten

Erfolgreiches betriebliches Mobilitätsmanagement schafft einen Mehrwert sowohl für Unternehmen, als auch für Beschäftigte und umliegenden Kommunen.⁹³ Mehr klimaverträgliche Arbeitswege im Öffentlichen Verkehr oder durch aktive Mobilität bedeuten für Beschäftigte Kostenersparnis, Stressvermeidung und bessere Gesundheit durch Bewegung sowie besser nutzbare Mobilitätszeit bei Bahn- statt Pkw-Fahrten.⁹³ Unternehmen profitieren bei einer Reduktion von Pkw-Parkplätzen von niedrigeren Betriebskosten, bei mehr aktiver Mobilität von besserer Gesundheit und Motivation der Beschäftigten sowie bei entsprechender Kommunikation von einer Image-Steigerung und höherer Attraktivität als Arbeitgeber für Fachkräfte.⁹³ Der Mehrwert für Gemeinden und Städte liegt in einer Reduktion des Verkehrsaufwands, Steigerung der Standortqualität, Bündelung und Erweiterung von Kompetenzen sowie Image-Steigerung und höherer Auslastung kommunaler Mobilitätsangebote.⁹³

Zwei der häufigsten Anlässe zur Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement sind die begrenzte Verfügbarkeit sowie die hohen Kosten von betrieblichen Pkw-Parkplätzen.⁹³ Weitere häufige Anlässe sind Standortentscheidungen und Betriebserweiterungen sowie durch hohes Verkehrsaufkommen verursachte Probleme in der Nachbarschaft, Konkurrenz um Fachkräfte oder Initiativen der Belegschaft.

Arbeitswege als Hebel für Klimaverträglichkeit

Arbeitswege sind nicht nur verhältnismäßig weit, sondern auch geprägt von eingeübten Routinen. Da viele Personen zu ähnlichen Zeiten ähnliche Ausgangs- und Zielpunkte haben, eignen sich Arbeitswege besonders gut zur Bündelung und da-



mit für Formen der kollektiven Verkehrsorganisation. Für Niederösterreich und das Burgenland wurde das Verlagerungspotenzial des Pendelverkehrs auf die Bahn berechnet.¹⁴ Rund 167.000 Personen fahren aus Niederösterreich und dem Burgenland zur Arbeit nach Wien. Umgekehrt fahren rund 57.000 Personen aus Wien für die Arbeit ins Umland. Von diesen insgesamt 224.000 Erwerbstätigen verwenden rund 60.000 Personen, also rund ein Viertel, die Bahn.¹⁴ 93 Prozent der arbeitsbedingt nach Wien oder aus Wien ins Umland Fahrenen wohnen maximal neun Kilometer von einer der 459 Bahnhaltstellen in der Ostregion entfernt und damit im Einzugsgebiet einer Bahnverbindung. Fast zwei Drittel der Wohnstandorte befinden sich weniger als drei Kilometer von einem Bahnhof entfernt. Das Potenzial liegt damit – ungeachtet der vorhandenen Kapazitätsengpässe während der Hauptverkehrszeiten – ungefähr doppelt so hoch wie die aktuelle Nutzung der Bahn. Je nach Korridor liegt das zusätzliche Potenzial der Bahn um bis zu 216 Prozent über der aktuellen Nutzung. Bei einer durchschnittlichen Weglänge von 21 Kilometern verursachen die Arbeitswege der Ein- und Auspendelnden im Raum Wien direkte Treibhausgas-Emissionen im Umfang von rund 1.100 Tonnen CO₂-Äquivalenten je Werktag.^{152,97} Würde das Verlagerungspotenzial auf die Bahn zu drei Vierteln ausgeschöpft, würden sich die direkten Treibhausgas-Emissionen der Arbeitswege um rund ein Viertel reduzieren.

Potenzial von Arbeitswegen mit der Bahn durch gutes Angebot ausschöpfen

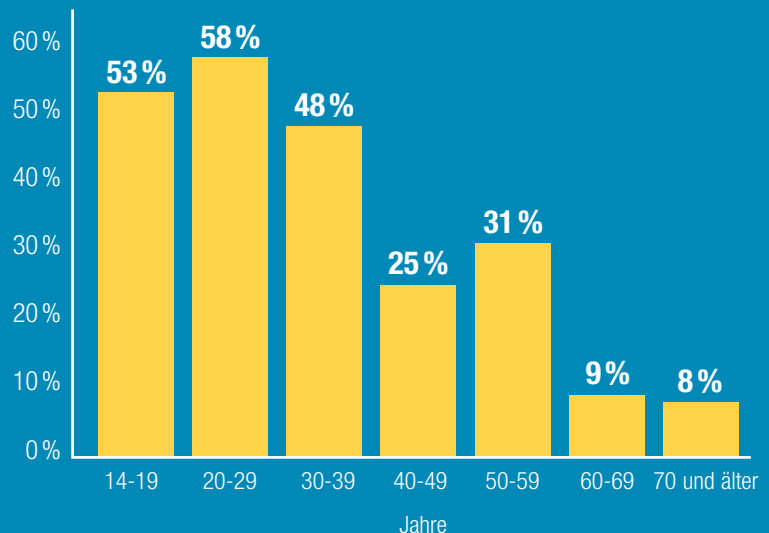
Lebensumbrüche, etwa ein Wechsel des Wohnorts oder Berufs, sind gute Möglichkeiten, um eingeübte Mobilitätsroutinen zu verändern. Vor allem bei jüngeren Menschen ist das Potenzial groß. So gaben mehr als die Hälfte der 14- bis 29-Jährigen, die in den vorangegangenen fünf Jahren Pkw-Fahrten auf die Bahn verlagert haben, bei einer repräsentativen VCÖ-Umfrage an, dass der Wechsel des Wohnorts oder Jobs darauf großen oder sehr großen Einfluss hatte. Bei über 40-Jährigen spielt dieser Grund hingegen nur für weniger als ein Drittel der Befragten eine große oder sehr große Rolle.⁶²

Dass Angebotsverbesserungen im Öffentlichen Verkehr und andere verkehrslenkende Maßnah-

Für Jüngere ist Wechsel von Wohnort oder Job ein wichtiger Grund für Umstieg auf die Bahn



Nennung Wechsel von Wohn- oder Arbeitsort als wichtigen Grund für den Umstieg von Pkw auf Bahn (in Prozent von Personen, die Wege von Pkw auf die Bahn verlagert haben)



Quelle: INTEGRAL VCÖ 2019⁶² Grafik: VCÖ 2020

men wirken, zeigt sich deutlich im Vergleich der Kordonerhebungen für Wien und Umgebung der Jahre 2008 und 2014. Die Inbetriebnahme der neuen Westbahnstrecke über das Tullnerfeld im Jahr 2012 mit häufigeren Verbindungen und kürzerer Fahrzeit und die in etwa zeitgleiche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Westen Wiens führte im Korridor St. Pölten zu einer Reduktion der nach Wien einpendelnden Pkw um 12 Prozent. Umgekehrt nahm im Korridor Gänserndorf nach dem Ausbau der Wiener Außenring Schnellstraße S1 die Anzahl der einpendelnden Pkw um 58 Prozent zu.^{98,116}

Arbeitswege sind Routinewege. Lebensumbrüche, wie der Wechsel des Wohnorts oder des Arbeitsplatzes, bieten großes Potenzial für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens.

Arbeitswege als Hebel der Mobilitätswende

- Arbeitswege sind werktags mit Abstand der häufigste Wegzweck in Österreich, werden großteils mit dem Pkw zurückgelegt und sind daher ein wichtiger Hebel für mehr Klimaverträglichkeit im Verkehr.
- Arbeitswege treten zeitlich und räumlich gehäuft auf und bieten daher gute Voraussetzungen für kollektive Verkehrsorganisation.
- Erfolgreiches betriebliches Mobilitätsmanagement bringt einen messbaren Mehrwert für Beschäftigte, Unternehmen und Kommunen.
- Potenzial der Bahn für Arbeitswege besser ausschöpfen. Gute Anbindung und ein attraktives Angebot sind Voraussetzungen dafür.

Mobilitätsroutinen zu ändern gelingt mit starken Anreizen

Arbeitswege sind zu einem großen Teil Routinewege und Teil unserer alltäglichen Mobilitätsmuster. Eine Veränderung von Routinen und Gewohnheiten ist möglich, bedarf jedoch starker Anreize und Interventionen. Lebensumbrüche bieten eine gute Gelegenheit, um gezielt Veränderungen des Mobilitätsverhaltens Richtung Klimaverträglichkeit zu beeinflussen.

Lebensumbrüche können gezielt genutzt werden, um Mobilitätsroutinen zu beeinflussen.

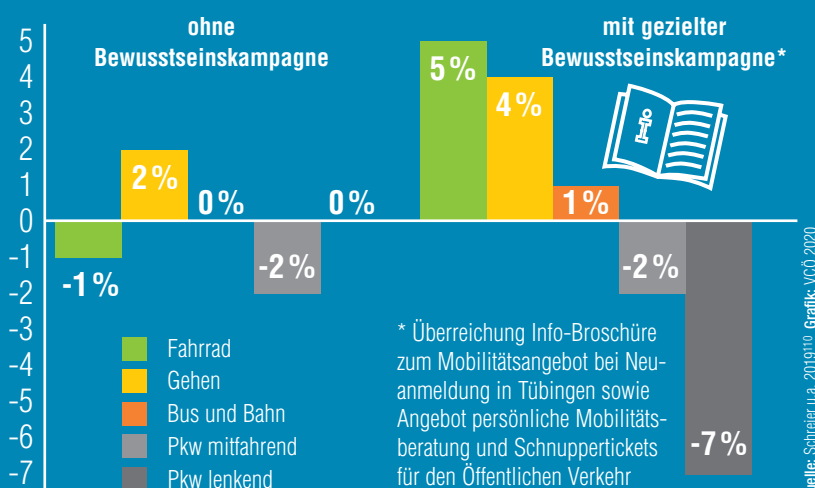
Routinen und Gewohnheiten nehmen in unserem Alltagsleben einen festen Platz ein. Sie erlauben uns, effizient, aber auch bequem zu sein. Da-

gegen erfordern neue und komplexe Situationen hohe Aufmerksamkeit und Konzentration.¹⁰⁶ Routiniertes Handeln in Alltagssituationen spielt uns frei für die Bewältigung komplexer sozialer Situationen und ist somit auch aus der Alltagsmobilität nicht wegzudenken.¹⁰⁵ Die wissenschaftliche Forschung nimmt an, dass bis zu 95 Prozent aller Wege Routinewege sind – was vor allem für Arbeitswege gilt.^{54,33,129} Forschende sind sich zudem einig, dass routinierte Verhaltensmuster ohne signifikante Umbrüche oder starke Anreize kaum freiwillig verändert werden.⁵⁵ Weiters werden durch den Effekt der sogenannten „Gewohnheitsverallgemeinerung“ Mobilitätsroutinen für bestimmte Wegzwecke, also etwa die routinemäßige Pkw-Nutzung am Arbeitsweg, auf die Verkehrsmittelwahl für andere Wegzwecke übertragen. Dies führt dazu, dass sich Routinen weiter verfestigen.³³

Wohnortwechsel für Veränderung des Mobilitätsverhaltens nutzen



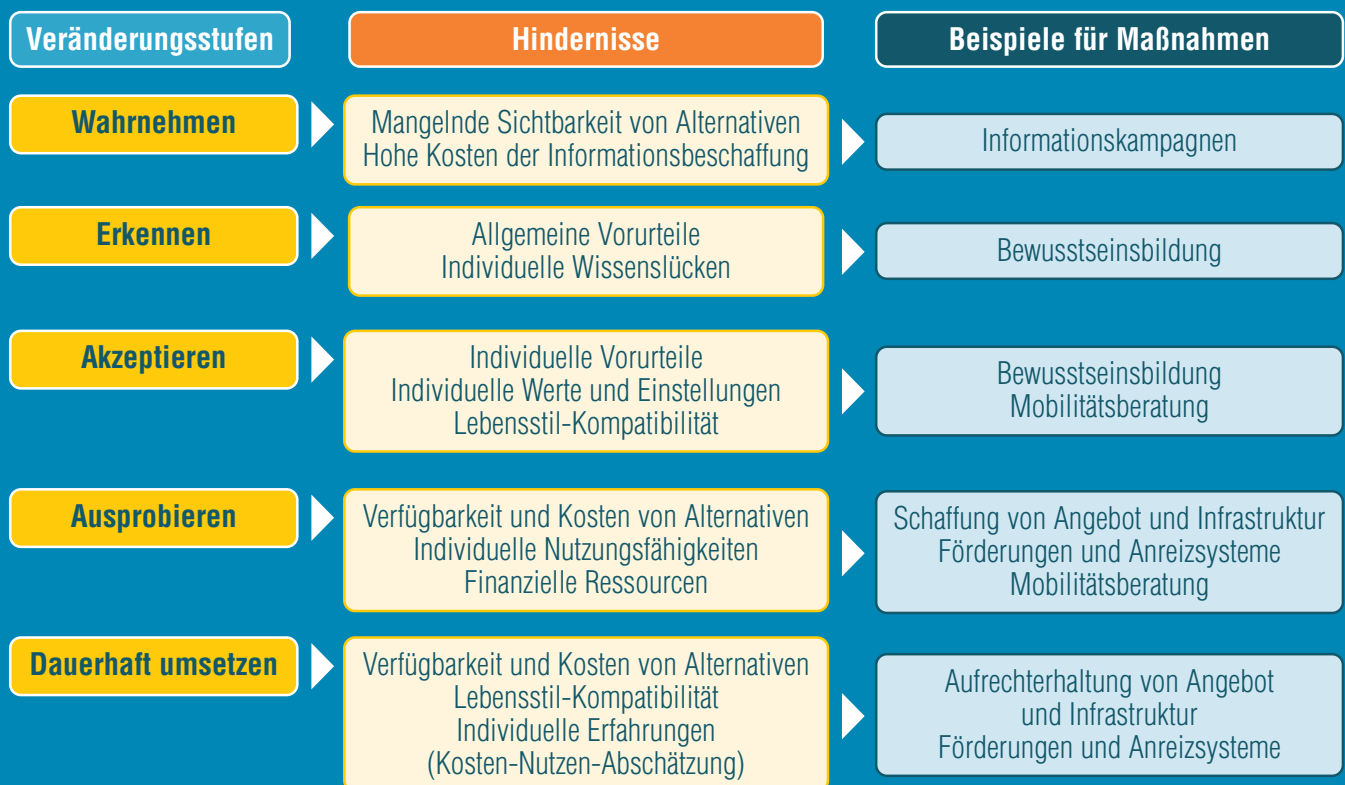
Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Prozentpunkten ein Jahr nach Umzug nach Tübingen im Vergleich zu altem Wohnort



Arbeitswege sind Routinewege

Mobilität ist Teil unseres Alltags. An Werktagen sind mobile Personen in Österreich durchschnittlich 85 Minuten unterwegs. Die dabei zurückge-

Schritte und Maßnahmen für veränderte Mobilitätsroutinen



Quelle: Rausswig u.a. 2004¹⁰³, VCO 2020¹⁴⁰ Grafik: VCO 2020

legte durchschnittliche Tagesweglänge beträgt 43 Kilometer.²⁵ Die besondere Bedeutung der Arbeits- und Ausbildungswege liegt darin, dass sie einen großen Teil unseres Zeitbudgets für Mobilität beanspruchen und sehr regelmäßig sowie routiniert zurückgelegt werden.

Mobilitätsbezogene Entscheidungen können von situationsspezifischen Faktoren, wie etwa Distanz, Kosten, Zeit und verfügbarem Mobilitätsangebot und persönlichen Faktoren, wie beispielsweise Präferenzen, verfügbares Budget und individuelle Fähigkeiten beeinflusst werden.¹⁵² Die Motive für die Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen sind vielfältig. Gewohnheiten verstellen dabei oft den Blick für Neues.¹ Der Faktor Komfort spielt bei Arbeitswegen eine wichtige Rolle als positiver, verstärkender Aspekt.^{32,108,107} In einer Untersuchung in Großbritannien wurden Kosten als instrumenteller und Stress als affektbetonter Faktor als maßgebliche negative Einflussgrößen am Arbeitsweg genannt.⁴ Weitere relevante instrumentelle Faktoren sind Flexibilität, Vorhersehbarkeit, Umgebung und Gesund-

heit.¹²⁶ Zu den affektbetonten Faktoren zählen Kontrolle, Freiheit, Erholung und Aufregung.⁴

Auch die Haushaltszusammensetzung beeinflusst Mobilitätsroutinen, insbesondere in Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren. Flexibilität brauchen Personen mit Betreuungspflichten, da sich durch das Holen, Bringen, Begleiten und Besuchen von Pflegebedürftigen oder Kindern und Jugendlichen am Arbeitsweg komplexere Wegeketten ergeben.⁹¹ „Elterntaxi“ werden gerade in schlecht erschlossenen Gebieten häufig als Alternative zum Öffentlichen Verkehr, Gehen und Radfahren wahrgenommen. Oft genannte Gründe für die Pkw-Nutzung sind dabei Bequemlichkeit oder wahrgenommene Sicherheitsaspekte.¹⁴⁹

Kinder übernehmen Routinen der Eltern

Der Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw führt nicht nur dazu, dass Eltern seltener auf andere Verkehrsmittel umsteigen, sondern beeinflusst letztlich auch das Mobilitätsverhalten der Kinder. Untersuchungen zeigen, dass die Verkehrssozialisation von früher Kindheit an Auswirkungen auf

Um eingeübte Routinen zu verändern, bedarf es Maßnahmen auf unterschiedlichen Stufen – vom Wahrnehmen unterschiedlicher Optionen bis zur Etablierung der Umsetzung.



Belohnung nachhaltiger Mobilität

Im Jänner 2020 nutzten österreichweit bereits über 40 Unternehmen und Gemeinden das Punkte-System „EcoPoints“ für die Belohnung von nachhaltiger Mobilität der Beschäftigten. Das System erlaubt Unternehmen die Vergabe von sogenannten EcoPoints je nach Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Über eine App oder ein Zutrittssystem geben Beschäftigte an, mit welchem Verkehrsmittel der Arbeitsweg erfolgt. Die erhaltenen EcoPoints können gegen definierte Vergünstigungen und Produkte eingetauscht werden. Auch für die Unternehmen rechnet sich dieses System: Das Unternehmen Haberkorn konnte damit die Zahl der Pkw-Parkplätze um 20 verringern. Zudem führt die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad zu einer verbesserten Gesundheit der Beschäftigten und damit langfristig zu weniger Krankenstandtagen.

das spätere Mobilitäts- und Verkehrsverhalten hat.¹⁴⁹ Positive Erfahrungen von Kindern und Jugendlichen als Pkw-Insassen führen neben anderen Faktoren dazu, dass diese als Erwachsene eher den Pkw nutzen.²⁸ Andererseits können positive Erfahrungen mit Gehen und Radfahren in der Kindheit und in den Jugendjahren dazu führen, später mehr aktiv mobil zu sein.¹¹⁴

Ein weiterer Faktor für die Mobilität auf Arbeitswegen ist die Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel. Ein günstig verfügbarer Firmenwagen kann die Verkehrsmittelwahl und die Anzahl der Wege massiv beeinflussen. Studien zeigen, dass die gefahrenen Kilometer pro Jahr bei Personen mit Firmenwagen signifikant über jenen mit privatem Kfz liegen.¹¹⁴ Auch die Verkehrsmittelwahl im Alltag und in der Freizeit wird davon in Richtung mehr Pkw-Nutzung beeinflusst, wie Daten der Mobilitätsbefragung Vorarlberg zeigen.⁵⁹ Ein Firmenwagen verleitet außerdem dazu, seltener den Öffentlichen Verkehr, Gehen oder Radfahren zu nutzen.¹¹³

Aufbrechen von Mobilitätsroutinen funktioniert

Die psychologische Verhaltensforschung sieht zwei Dimensionen, die ein Aufbrechen von Routinen und damit eine Verhaltensänderung ermöglichen: Einerseits die Befähigung und andererseits die Motivation.¹⁰⁰ Befähigung bedeutet in diesem Zusammenhang, dass das Mobilitätsangebot vorhanden, bekannt und mit möglichst wenig finanziellem, zeitlichem und kognitivem Aufwand zu nutzen ist. Dagegen spiegelt die Motivation vorhandenes Interesse wider, das durch spezielle Anreize sowohl positiv, als auch negativ beeinflusst werden kann. Hier spielen Barrieren in Form von Vorurteilen, Abneigungen und Ängsten genauso wie Verunsicherung eine Rolle. Ungewissheit hinsichtlich der verfügbaren Mobilitätsalternativen führt daher zu einem Festhalten an gewohnten Mustern.⁴⁸ Das ist auch ein Grund, warum Pkw-Fahrende selbst dann nicht von ihren Gewohnheiten abweichen, wenn sie unzufrieden sind und regelmäßig im Stau stehen.

Wissensvermittlung, etwa in der Form von Bewusstseinsbildung, spielt bei der Verhaltensänderung eine Rolle, wenngleich ihr Effekt nicht überschätzt werden sollte.⁴⁷ Ein jüngerer Ansatz mit Potenzial Mobilitätsverhalten durch spezifisch gesetzte Anreize zu verändern, ist Gamification. Dabei werden Spiele als Motivationsquelle genutzt, um resultierende Verhaltensveränderungen in weiterer Folge auch für spielfremde Aufgaben zu nutzen.¹⁰⁹ Beim Projekt „Beat the Street“ wurde etwa das Gehen im Alltag durch einen spielerischen Wettbewerb gefördert, bei dem im Herbst 2017 in Wien-Simmering mit digitalen Chip-Karten Punkte an sogenannten „Beat Boxen“ im öffentlichen Raum gesammelt werden konnten. Über 6.000 Personen, darunter vor allem Schulklassen und Jugendliche, nahmen teil und legten insgesamt rund 80.000 Kilometer zu Fuß zurück.¹³⁸ Auch die seit dem Jahr 2011 jährlich durchgeführte Kampagne „Österreich radel“, an der sich im Jahr 2019 mehr als 1.100 Betriebe beteiligten, schlägt in dieselbe Kerbe.^{71,156} Kampagnen mit Wettbewerbscharakter können durch den starken Anreiz und die Förderung des Gemeinschaftsgefühls bestehende Strukturen durchbrechen und langfristige Verhaltensänderungen begünstigen.⁹⁹ Darüber hinaus empfiehlt sich eine Kombination aus sogenannten harten Maßnahmen, wie Angebot und Quali-

tät von Infrastrukturen, Gebote oder Verbote und weichen Maßnahmen, wie Kampagnen, Bewusstseinsbildung oder soziales Marketing, um bessere Ergebnisse beim Aufbrechen von Routinen zu erzielen.^{35,80} Dabei ist zu beachten, dass die gesetzten Maßnahmen „maßgeschneidert“ sind und sich an den spezifischen Anforderungen von Personengruppen orientieren.⁷⁵

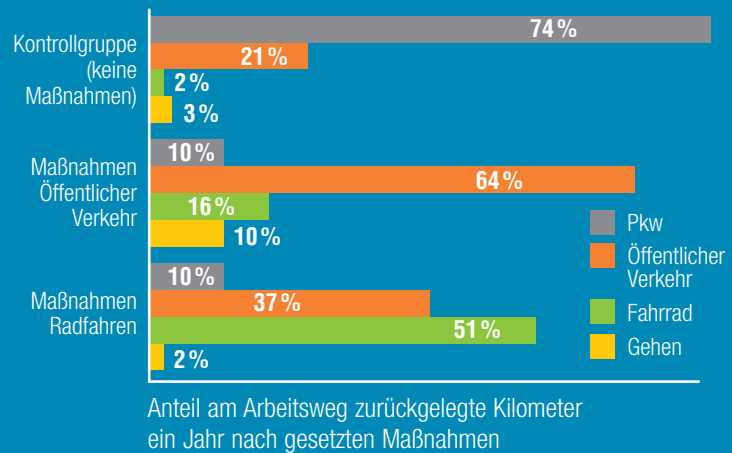
Lebensumbrüche für Veränderung nutzen

Neben veränderten Angeboten sind Lebensumbrüche besonders günstige Gelegenheiten, um Mobilitätsroutinen zu hinterfragen, zu verändern und neue Routinen einzüben. Solche Lebensumbrüche sind vor allem Jobwechsel, Wechsel des Wohnorts oder allgemeine Veränderungen der Lebenssituation, wie Geburt eines Kindes, neue Lebensgemeinschaften oder Todesfälle.⁵¹

Beispielsweise werden in München solche Umbruchphasen strategisch genutzt, um die Nutzung klimaverträglicher Verkehrsmittel zu unterstützen. Mit dem „Münchner Kindl Ticket“ können öffentliche Verkehrsmittel von Erziehungsberechtigten bis zu zwölf Monate nach der Geburt des Kindes einen Monat lang vergünstigt getestet werden.⁸¹ Jährlich werden circa 43.000 sogenannte „Neubürgerhaushalte“ in München mit Informationen zu Mobilitätsangeboten, Freizeit und Kultur versorgt.⁵³ Schnuppertickets für den Öffentlichen Verkehr, telefonische Mobilitätsberatung und die Vermittlung von Abonnements, etwa für Carsharing, ergänzen das Angebot.⁸⁹ Eine Evaluierung aus dem Jahr 2008 zeigt eine 7,5-prozentige Steigerung der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs bei den Adressatinnen und Adressaten im Vergleich zu Personen, bei denen keine Maßnahmen gesetzt wurden.⁸⁹ Erfolg zeigte auch ein Projekt in Salzburg, bei dem durch gezielte Anreize die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads am Arbeitsweg nach einem Jahr Projektlaufzeit im Vergleich zu einer Kontrollgruppe deutlich erhöht werden konnte.⁷⁷

In der dänischen Stadt Aarhus wurden im Zeitraum 2014 bis 2017 insgesamt 22 Projekte getestet, um unterschiedliche Zielgruppen zu einem Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr, Radfahren und Gehen zu motivieren. Für Arbeitswege wurden Personen unterschiedliche Optionen als Ersatz für den Pkw angeboten – darunter

Maßnahmen für veränderte Mobilität am Arbeitsweg zeigen Wirkung



E-Fahrräder oder eine Kombination aus Faltrad, Bus und Bahn. Von den 30 Testpersonen für E-Fahrräder nahmen 18 Personen die Kaufoption im Anschluss an die Testphase in Anspruch.¹⁰ Durch das Pilotprojekt wurden auch andere Bewohnerinnen und Bewohner der Satellitenstadt Beder-Malling dazu motiviert, verstärkt E-Fahrräder für Arbeitswege zu nutzen.³⁸

In der Testaktion „e-Radl – Frischluft tanken“ des Klima- und Energiefonds im Burgenland konnten Pendelnde ein Elektro-Fahrrad für zwei Wochen kostenlos testen. Die durchschnittliche Arbeitsweglänge der Teilnehmenden lag bei 16 Kilometern. Ein Viertel der Teilnehmenden hat während des Tests mehr als zehn Arbeitswege mit dem Elektro-Fahrrad zurückgelegt und nutzte es somit fast täglich. Ebenso wurde das Elektro-Fahrrad von den Teilnehmenden im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten und bei Einkäufen insbesondere bei mittleren Entfernungsbereichen genutzt.³⁸

Arbeitswege sind meist Routinewege. Trotzdem können gezielt gesetzte Anreize und Interventionen zu Verhaltensveränderungen führen.

Veränderung von Mobilitätsroutinen am Arbeitsweg nützen

- Mobilitätsroutinen bestimmen unsere Alltagswege, können jedoch durch starke Anreize nachhaltig verändert werden.
- Durch „Gewohnheitsverallgemeinerung“ wirken Routinen am Arbeitsweg auch auf die Verkehrsmittelwahl bei anderen Wegen.
- Die Mobilität von Eltern beeinflusst die Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen nachhaltig.
- Lebensumbrüche, wie Wechsel des Wohnorts oder Jobs, bieten einen guten Ansatzpunkt, um Mobilitätsroutinen gezielt zu verändern.

Mobilitätsmanagement in Unternehmen zum Standard machen

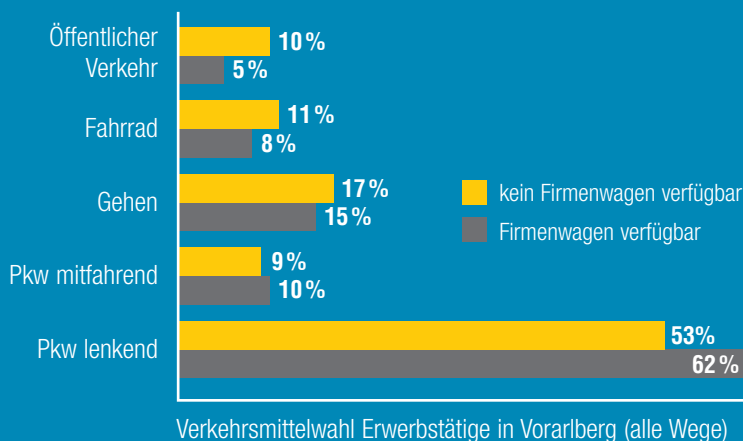
Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet vielfältige Ansatzpunkte, Arbeits- und Dienstwege in Richtung Klimaverträglichkeit zu beeinflussen. Davon profitieren nicht nur Unternehmen, sondern auch Beschäftigte und umliegende Gemeinden. Zudem muss das Rad nicht neu erfunden werden – viele erfolgreiche Beispiele dienen als Vorbild bei der Umsetzung.

Steht ein Firmenwagen zur Verfügung, wird er auch häufig genutzt – und beeinflusst damit nicht nur das berufliche, sondern auch das private Mobilitätsverhalten.

Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet vielfältige Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern, um auf Unternehmensseite Verantwortung für den Arbeitsweg der Beschäftigten zu übernehmen. Gut umgesetzt bringt dies auch für Unternehmen Vorteile. Durch effektives Mobilitätsmanagement lassen sich etwa Infrastrukturausgaben einsparen, die Erreichbarkeit des

Standortes sowie das Image des Unternehmens verbessern und dadurch die Attraktivität als Arbeitgeber steigern.²⁵ Darüber hinaus ist die Förderung aktiver Mobilität am Arbeitsweg eine Investition in das betriebliche Gesundheitsmanagement. Beschäftigte, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, sind im Durchschnitt fitter, gesünder und seltener im Krankenstand.¹⁴⁵

Verfügbarkeit von Firmenwagen beeinflusst auch Alltagsmobilität stark



Mobilitätsmanagement als Kostenfaktor

Mobilität ist für viele Unternehmen direkt und indirekt ein relevanter Kostenfaktor. Das Konzept des betrieblichen Mobilitätsmanagements sieht vor, durch an den konkreten betrieblichen Kontext angepasste Maßnahmen alle betrieblichen Verkehre effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Dies umfasst in der Regel die Bereiche Arbeitswege, Dienstreisen, Logistik, Fuhrpark sowie Mobilität von Kundinnen und Kunden. Konkrete Maßnahmen sind etwa Bewusstseinsbildung, Parkraummanagement, an Fahrpläne des Öffentlichen Verkehrs angepasste Arbeitszeiten, Dienstreisen mit der Bahn statt im Flugzeug oder Substitution durch Videokonferenzen sowie Anreizsysteme für aktive Mobilität.

Praxiserfahrungen und erprobte Maßnahmen zur Nachahmung sind vorhanden

Im Projekt „Pemo“, einem dreijährigen, grenzüberschreitenden Projekt im Bodenseeraum, wurden Strategien und Maßnahmen für klimaverträgliche Mobilität am Arbeitsweg entwickelt und erprobt.³⁰ Die Bandbreite der untersuchten Maßnahmen reichte von der Einführung flexibler Arbeitsformen, über Parkraummanagement, Schnupper-Tickets für den Öffentlichen Verkehr, die Förderung von Fahrgemeinschaften, besseren Fahrrad-Abstellanlagen und Dienstleistungen rund um das Fahrrad, bis hin zu Bewusstseinsbildung und individueller Mobilitätsberatung für Beschäftigte.

Als konkretes Ergebnis wurde dabei unter anderem die sogenannte „PenderInnen-Box“ entwickelt – ein Werkzeugkoffer mit 28 praxiserprobten Maßnahmen, welche bereits in zahlreichen Betrieben der Region erfolgreich umgesetzt werden.³⁹ Als Hauptnutzen auf der Unternehmensseite wird ein geringerer Parkplatzdruck, weniger Staukosten und reduzierte Konflikte mit Anrainerinnen und Anrainern sowie der Standortgemeinde, eine höhere Zufriedenheit der Beschäftigten und höhere Identifikation mit dem Unternehmen genannt. Im Falle der Förderung aktiver Mobilität wurde zudem eine Steigerung der Gesundheit von Beschäftigten festgestellt. Vonseiten der Beschäftigten werden vor allem



Umfassendes Mobilitätskonzept

„Green Way“ heißt das betriebliche Mobilitätsmanagement von Infineon in Villach. Im Jahr 2016 kamen 76 Prozent der Beschäftigten mit dem eigenen Pkw zur Arbeit. Anfang 2020 waren es rund zehn Prozent weniger. Seit Projektbeginn wurden mehr Fahrrad-Abstellanlagen und eine Service-Station errichtet sowie der Ankauf von E-Fahrrädern unterstützt. Bei gutem Wetter radeln rund 800 Beschäftigte zur Arbeit. Die Busanbindung des Standorts wurde auf einen 15-Minuten-Takt zur Innenstadt und dem Bahnhof verdichtet. Für weitere Verbesserungen finden laufend Gespräche mit Stakeholdern statt. Beschäftigte erhalten kostenlos ein Jobticket, wovon im Jahr 2019 am Standort Villach über 200 Beschäftigte Gebrauch machten (österreichweit rund 500). Für Fahrgemeinschaften gibt es 100 eigens gekennzeichnete Parkplätze. Die Möglichkeit Fahrgemeinschaften zu finden, wird durch eine App unterstützt.

Zeit- und Kostenersparnisse, Steigerung der Gesundheit und des Gemeinschaftsgefühls sowie höhere Wertschätzung der bereits klimaverträglich mobilen Kolleginnen und Kollegen genannt.

In Österreich wird die Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen seit dem Jahr 2007

Betriebliches Mobilitätsmanagement bringt vielfältige Vorteile



Betriebe	Beschäftigte	Gesellschaft
Entspannung der Pkw-Stellplatzsituation und Reduktion von Konflikten mit anrainenden Wohngebieten	Kostenreduktion für Arbeitswege	Weniger Versiegelung und Flächenverbrauch
Kostenreduktion und Flächenersparnis durch weniger Pkw-Parkplätze	Bessere Gesundheit durch mehr Bewegung	Weniger Kosten für Bau und Unterhalt von (neuen) Straßen
Kostenreduktion durch Umstellung des Fuhrparks (z.B. Jobräder, E-Fahrzeuge)	Niedrigeres Unfallrisiko am Arbeitsweg	Weniger Staus speziell in den Spitzenstunden
Rückgang von Krankenstandstagen	Arbeitsweg als Erholungs- statt Stressfaktor	Weniger Verkehrslärm und weniger lokale Schadstoffemissionen
Umsetzung von Zielvorgaben in Umweltaudit-Systemen (z.B. ISO 14.001, EMAS)	Möglichkeit betriebliche Mobilitätsunterstützungen auch privat zu nutzen (z.B. Jobrad)	Weniger externe Gesundheitskosten
Höhere Attraktivität als Arbeitgeber und höhere Bindung der Beschäftigten		Mehr Kostenbeiträge zum Öffentlichen Verkehr (z.B. aus Jobtickets)
		Reduktion von Treibhausgas-Emissionen

Quelle: Stewé 2012³³, VCO 2019⁴⁰ Grafik: VCO 2020

Im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement gibt es vielfältige Maßnahmen zur Förderung klimaverträglicher Mobilität. Wird dieses Ziel erreicht, profitieren nicht nur Unternehmen, sondern auch Beschäftigte sowie Umwelt und Gesellschaft.



Foto: Kitzinger

Öffi-Ticket statt Pkw-Parkplatz

Beim Unternehmen Knapp in Hart bei Graz nehmen 370 Beschäftigte keinen Parkplatz in Anspruch. Der Arbeitgeber fördert die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs, Radfahren und die Bildung von Fahrgemeinschaften. Wer ohne Auto zur Arbeit kommt, erhält für die dadurch eingesparten Kosten kostenlos eine Öffi-Jahreskarte. 426 Jahres- und Halbjahresverbundkarten wurden von Oktober 2018 bis Jänner 2020 ausgegeben. Für Beschäftigte mit ungünstiger Anbindung an den Öffentlichen Verkehr werden 15 E-Autos für Fahrgemeinschaften zur Verfügung gestellt. E-Autos können am Firmenparkplatz bei einer der 28 E-Tankstellen mit Solarstrom geladen werden. Die Gesamtinvestition für das Mobilitätsprogramm beträgt 1,4 Millionen Euro.

Die Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Betriebsstandort ist einer der wichtigsten Faktoren für die Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg.

im Rahmen des Programms „klimaaktiv mobil“ vonseiten des Bundes gefördert. Bis zum Jahr 2018 haben bereits über 9.200 Unternehmen, darunter ein Drittel der 500 größten Betriebe in

Österreich, in diesem Rahmen Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt.⁷⁰

Jobrad und Jobticket statt Firmenwagen

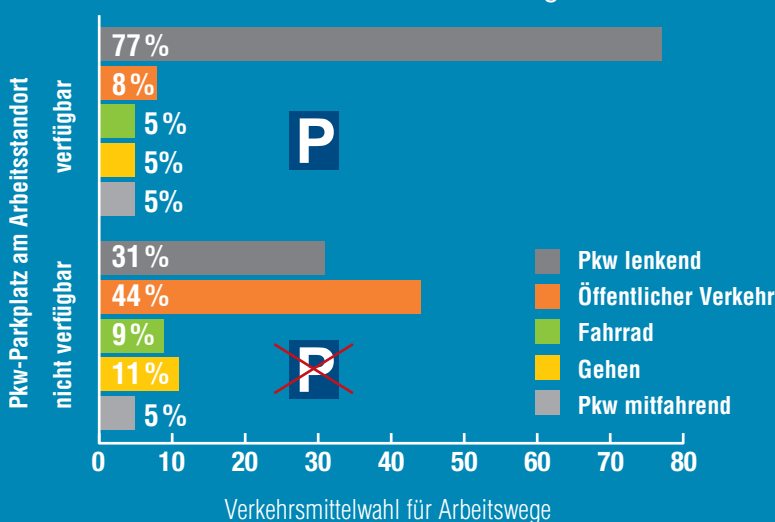
Eine effektive Maßnahme zur Förderung aktiver Mobilität am Arbeitsweg ist die Bereitstellung von Jobrädern. Konkret sieht das österreichische „Jobrad-Modell“ vor, dass Unternehmen für interessierte Beschäftigte Fahrräder anschaffen oder leasen und entweder kostenlos oder gegen ein vom Netto-Gehalt abgezogenes Nutzungsentgelt für dienstliche und private Fahrten zur Verfügung stellen. Am Ende der Laufzeit können die buchhalterisch abgeschrieben Fahrräder für einen symbolischen Euro von den Beschäftigten übernommen werden.⁷² Die Kosten im Vergleich zu einem privaten Fahrradkauf können für Beschäftigte in Abhängigkeit der betrieblichen Unterstützung deutlich niedriger ausfallen.^{143,128} Auch bei privater Nutzung der Jobräder entsteht für Beschäftigte kein Sachbezug. Auch Betriebe sparen, da die Anschaffungskosten steuerlich voll abgesetzt werden können. Durch eine Gesetzesnovelle kann seit Jänner 2020 auch der Vorsteuerabzug geltend gemacht werden. Seit dem Jahr 2017 gibt es in Österreich mit velocitee ein Unternehmen, das Jobräder inklusive Service und Wartung anbietet. In die Praxis umgesetzt hat das Angebot im Jahr 2019 etwa ein Unternehmen in Niederösterreich, das seinen 600 Beschäftigten 130 Jobräder zur Verfügung gestellt hat.^{90,128}

Bereits seit dem Jahr 2013 gibt es in Österreich für Unternehmen die Möglichkeit, Beschäftigten steuer- und sozialversicherungsfrei sogenannte Jobtickets für den Öffentlichen Verkehr auf der Strecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz anzubieten.⁷³ In Vorarlberg wird das Angebot etwa von zahlreichen Betrieben des Netzwerks „WirtschaftMobil“ genutzt.

Klimaverträgliche Dienstreisen fördern

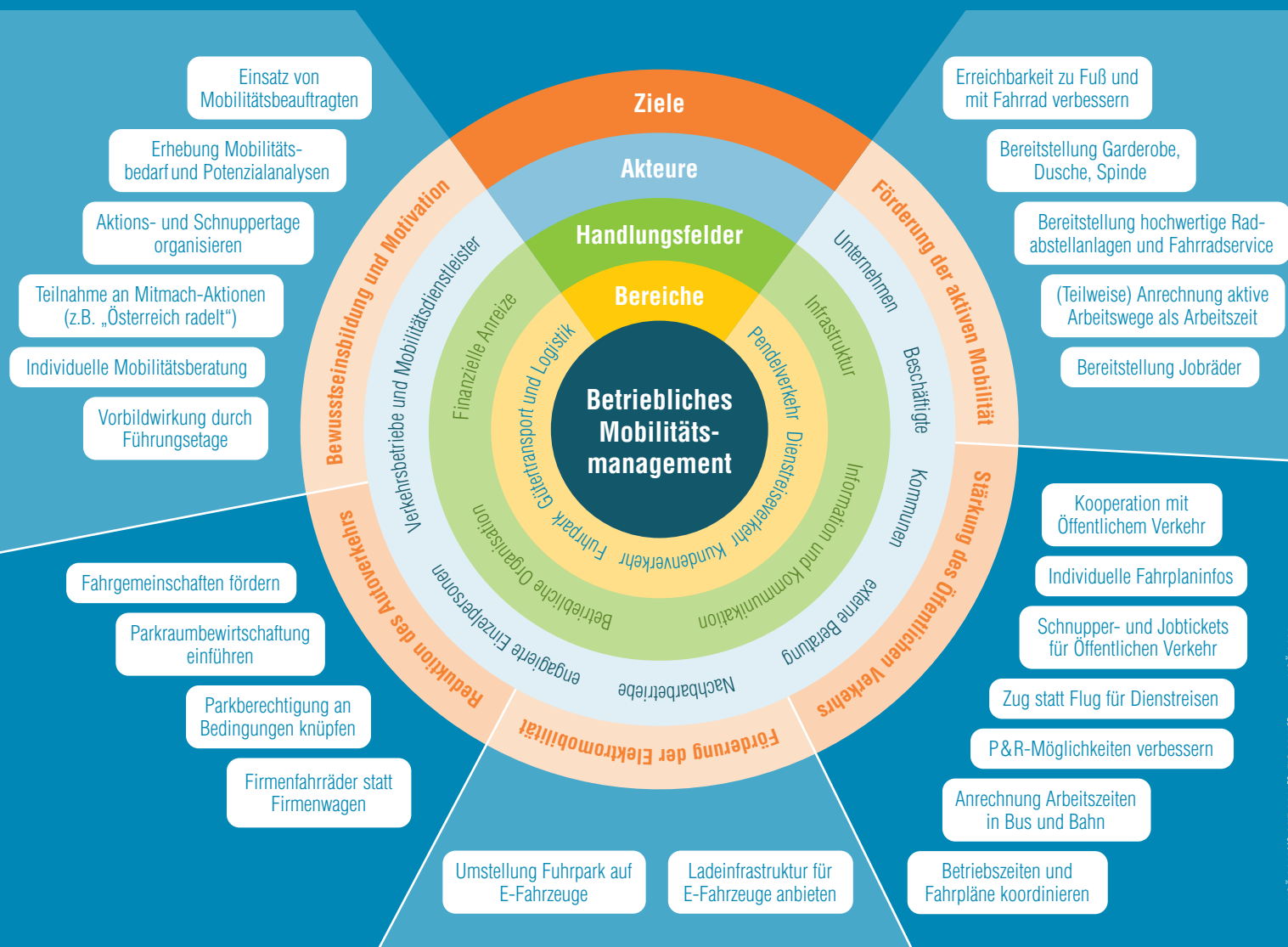
In Bezug auf betriebliches Mobilitätsmanagement besteht auch bei Dienstreisen großes Potenzial.^{144,133} Im Jahr 2018 wurden in Österreich 46 Prozent der Geschäftsreisen mit dem Auto und 23 Prozent mit dem Flugzeug erledigt – der Großteil davon innerhalb Österreichs und nach Deutschland, Italien oder in die Schweiz.¹²² Die nachhaltigste Strategie für klimaverträgliche Dienstreisen ist, sie zu vermeiden. Die BKS-

Parkplatzverfügbarkeit entscheidet über Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg



Quelle: bmvit 2016²⁵ Grafik: VCO 2020

Viele Ansatzpunkte für betriebliches Mobilitätsmanagement



Quelle: VCO 2019¹⁴⁰, MIE 2019¹⁴¹, FIS 2018¹⁴², Grafik: VCO 2020

Bank versucht dies beispielsweise durch den systematischen Einsatz von Video-Konferenzen. Im Jahr 2018 wurden mit 578 Video-Konferenzen rund 290.000 Kilometer vermieden.¹³ Ein anderes Beispiel ist das Unternehmen Haberkorn, dem es durch Bewusstseinsbildung gelungen ist, die Flugkilometer vom Jahr 2008 bis zum Jahr 2017 um ein Drittel zu senken, während die Anzahl der Bahnkilometer sich von 24.000 auf 145.000 Kilometer versechsfachte.¹⁴² Maßnahmen zur Verbesserung der Klimabilanz von Dienstreisen unternimmt auch die Universität Zürich. Um mit der Bahn statt mit dem Flugzeug zu einer Konferenz in Wien zu reisen, wurde mit den Schweizer Bundesbahnen auf Initiative der Universität ein spezieller Tarif vereinbart.¹³⁴

Aufgrund der hohen und steigenden Nachfrage hat die ÖBB für das Jahr 2020 neue Nachtzug-Verbindungen angekündigt und teilweise bereits umgesetzt, darunter etwa die für Dienstreisen sehr relevanten Strecken Wien–Brüssel und Wien–Amsterdam.³⁶

Öffentliche Verwaltung muss mit gutem Beispiel vorangehen

Um von Betrieben Mobilitätsmanagement einfördern zu können, muss die öffentliche Verwaltung mit gutem Beispiel vorangehen. So stellt etwa das deutsche Bundesland Hessen den rund 150.000 Landesbediensteten eine Jahresnetzkarte für Hessen zur Verfügung, die auch für private Fahrten genutzt werden kann.⁷⁶

Ansatzpunkte im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement gibt es viele, von vielfach in der Praxis erprobten Einzelmaßnahmen bis hin zum umfassenden Mobilitätskonzept.



Foto: Verkehrsverbund Kärnten GmbH

Werksverkehr mit Mehrwert

Die Firmen Mahle-Filtersysteme und Bosch-Mahle haben zusammen rund 3.000 Beschäftigte. Aufgrund einer Betriebserweiterung wurde gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Kärnten ein betriebliches Mobilitätskonzept entwickelt, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr und das Fahrrad zu motivieren. Im Dezember 2017 wurde das S-Bahn-Angebot ausgeweitet und mit den Schichtzeiten beider Unternehmen akkordiert. Ebenso wurden die ehemaligen Werksbusse in den allgemeinen Linienverkehr integriert und stehen somit auch für die Bevölkerung der Region zur Verfügung. Für die Beschäftigten wurde ein eigener Jahreskartentarif eingeführt, welcher sich an den vormaligen Zahlungen für den Werksbus orientiert. Um jene zum Umstieg zu bewegen, die in Radfahrdistanz zum Arbeitsplatz wohnen, wurde zudem die Fahrradinfrastruktur verbessert.

In Österreichs Umweltministerium wird betriebliches Mobilitätsmanagement im Rahmen des klimaaktiv-Programms seit dem Jahr 2005 umgesetzt. Durch Bewusstseinsbildung, Diensträder, leicht zugängliche Fahrrad-Abstellanlagen und Info-Monitore zu Abfahrtszeiten öffentlicher Verkehrsmittel kamen im Jahr 2019 bereits 95 Prozent der Beschäftigten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Öffentlichen Verkehr in die Arbeit. Zudem gibt es eine Dienstreiseregulierung mit Bevorzugung der Bahn sowie Video-Konferenzen und Telearbeit. Die CO₂-Emissionen sämtlicher nicht vermeidbarer Dienstreisen werden seit dem Jahr 2008 über die Klimaschutzinitiative „Climate Austria“ kompensiert.¹⁹ Im Pilotprojekt „Mobilität in der Verwaltung“ (MoVe) wird von März 2019 bis Februar 2020 gemeinsames Flottenmanagement von Dienstwagen in vier Ressorts getestet. Ziel ist eine bessere Koordinierung sowie die Verringerung von Leerfahrten und eine angestrebte Kostenreduktion um bis zu 40 Prozent.²² Zusätzlich wird die Initi-

ierung ähnlicher Projekte in anderen Verwaltungen angestrebt. Im Jahr 2005 wurde ein Beratungsangebot für Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen lanciert, das bis Ende des Jahres 2019 bereits von 400 Bildungseinrichtungen in Anspruch genommen wurde.⁷⁴ Seit dem Jahr 2018 wurde das Mobilitätsmanagement auf zwölf land- und forstwirtschaftliche höhere Schulen in ganz Österreich und die Hochschule für Agrar- und Umweltpädagogik in Wien ausgedehnt. Da diese Schulen teilweise weniger gut mit Bus und Bahn erreichbar sind, richten sich erste Schwerpunkte – basierend auf Befragungen von über 2.000 Schülerinnen und Schülern sowie des Lehrpersonals – auf das Thema E-Pkw und Fahrgemeinschaften.²⁴ Weiters wurde im Rahmen des klimaaktiv-Programms im Jahr 2015 ein Leitfaden zum Thema Parkraummanagement für Bundesländer, Städte, Gemeinden, Bauträger und Betriebe publiziert.²¹

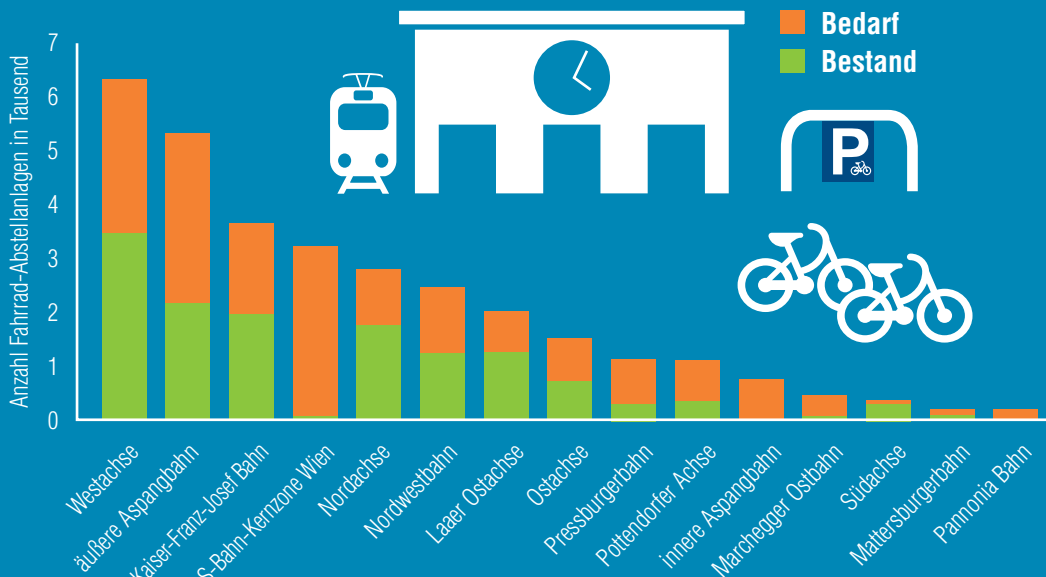
Zahlreiche Good Practice-Beispiele für erfolgreiches Mobilitätsmanagement

Die Stadt München verfügt über ein gut dokumentiertes Förderprogramm für Maßnahmen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement.⁶⁰ Zehn Unternehmen, die Maßnahmen in den Bereichen Fahrradinfrastruktur, Bikesharing, Förderung von Tickets für den Öffentlichen Verkehr, Spritspartrainings, Fuhrpark- und Dienstreiseoptimierung umgesetzt haben, konnten dadurch 8,4 Millionen Pkw-Kilometer vermeiden und ihre CO₂-Emissionen um jährlich rund 4.400 Tonnen reduzieren. Gleichzeitig wurden jährlich Kosten in Höhe von rund 2,2 Millionen Euro eingespart.⁶⁰

Die Wohnbaugesellschaft der Stadt München konnte durch Maßnahmen in den Bereichen Jobräder und E-Transportfahrräder, E-Autos und Carsharing, die Organisation von Mobilitätstagen, Ausgabe von übertragbaren Tickets für den Öffentlichen Verkehr für Dienstfahrten sowie individuelle Mobilitätskonzepte für Mieterinnen und Mieter die jährlichen CO₂-Emissionen um 43 Tonnen und die jährlichen Kosten um rund 11.000 Euro reduzieren.⁵⁶ Die Industrie- und Handelskammer Darmstadt konnte durch die Einführung eines Jobtickets, Parkraummanagement, Förderung des Radverkehrs durch den Bau von Garderoben und Duschen sowie hochwertig-

Großer Ausbaubedarf an Fahrrad-Abstellplätzen an Bahnhalttestellen um Wien

VCO



Quelle: Brezina u.a. 2015/14 Grafik: VCO 2020

Bike-and-Ride ist eine wichtige Möglichkeit, um das Einzugsgebiet von Bahn-Halttestellen zu vergrößern. Dazu braucht es genügend sichere Fahrrad-Abstellplätze. Im Einzugsgebiet von Wien fehlen bei Haltestellen und Bahnhöfen beispielsweise insgesamt mehr als 15.000 Fahrrad-Abstellplätze.

ger Fahrrad-Abstellplätze und Verbesserung der Anreiseinformationen im Internet den Anteil der Pkw-Nutzung von über 70 Prozent auf unter 30 Prozent senken. Der Anteil der Radfahrenden ist von acht Prozent auf 15 Prozent gestiegen, der Anteil des Öffentlichen Verkehrs stieg von knapp über zehn Prozent auf über 30 Prozent.⁵⁶

Ein anderes Positiv-Beispiel ist das Unternehmen Boehringer-Ingelheim. Für eine Betriebserweiterung am Standort Wien-Hetzendorf um 500 Arbeitsplätze wurde ein Teil der Fläche der bisherigen Firmenparkplätze benötigt. Durch die Einrichtung eines Shuttle-Busses, der auch von den Beschäftigten benachbarter Betriebe mitbenutzt werden kann, und einen mitfinanzierten neuen Abgang an einer bereits existierenden S-Bahn-Station wurde die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr deutlich verbessert. Weiters wurden zusätzliche Fahrrad-Abstellplätze, Garderoben mit Duschen und eine kostenlose Ladestation für E-Fahrräder auf dem Betriebsgelände zur Verfügung gestellt. Ein vormals kostenloses Parkhaus wird mittlerweile bewirtschaftet und vorrangig Beschäftigten mit langen Arbeitswegen angeboten. Während im Jahr 2016 mehr als die Hälfte der Beschäftigten mit dem Auto zur Arbeit kamen, waren es im Jahr 2018 nach Umsetzung der Maßnahmen noch 30 Prozent, der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ist von 36 Prozent

auf 55 Prozent gestiegen und die Zahl der aktiv Mobilen ist um drei Prozent gestiegen.¹⁴¹

Umsetzung braucht Partizipation und Einsatz

Ein zentraler Erfolgsfaktor für funktionierendes betriebliches Mobilitätsmanagement ist, dass die Maßnahmen innerhalb des Betriebs mitgetragen und gelebt werden.⁸⁸ Dabei spielt einerseits aktive Einbindung und Information eine wichtige Rolle, um Konflikte etwa bei der Einführung von Push-Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung von vornherein zu verhindern. Andererseits sind persönliches Engagement und klare Zuständigkeiten wichtig. Beispielsweise kann die Ernennung einer Mobilitätskoordinatorin oder eines Mobilitätskoordinators helfen, innerbetriebliche Widerstände zu überwinden. Auch die Vorbildwirkung der Führungsebene spielt eine wichtige Rolle für die Akzeptanz von Mobilitätsmanagement.¹¹¹

Betriebe müssen Verantwortung übernehmen

- Unternehmen tragen eine soziale Verantwortung, die Mobilität ihrer Beschäftigten umweltverträglich mitzugestalten.
- Vielfältige Mobilitätsmaßnahmen sind seit Jahren in der Praxis erprobt und bringen Vorteile für Unternehmen, Beschäftigte und Kommune.
- Die öffentliche Verwaltung muss beim Thema Mobilitätsmanagement mit gutem Beispiel vorangehen.
- Mobilitätsbeauftragte können helfen, nachhaltige Mobilität in der Unternehmenskultur zu verankern und Widerstände auszuräumen.

Arbeitswege als Zeitressource und Gesundheitsfaktor nutzen

Bewegungsmangel ist eine der vorherrschenden Zivilisationskrankheiten der Gegenwart. Erwerbstätige in Österreich verbringen rund eine Stunde pro Tag am Arbeitsweg. Diese Zeit kann als Ressource für Bewegung genutzt werden. Durch bewegungsaktive Mobilität am Arbeitsweg kann die Gesundheit verbessert werden. Die Zeit im Öffentlichen Verkehr kann produktiv für Arbeit oder Freizeit genutzt werden.

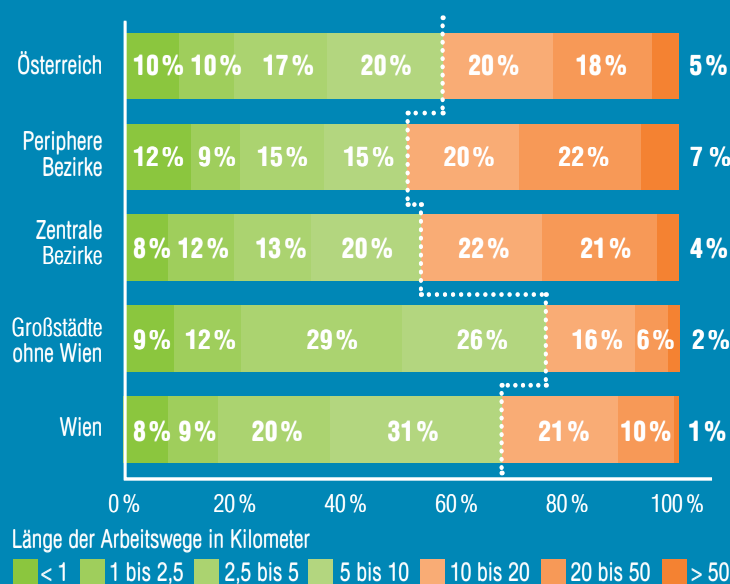
Viele Arbeitswege sind kurz und in Fahrrad-distanz – in Städten und auch in den Regionen.

Arbeitswege sind gewissermaßen im zeitlichen Niemandsland angesiedelt, sie werden normalerweise nicht als Freizeit empfunden und zählen

meist auch nicht als Arbeitszeit. Die durchschnittliche Mobilitätszeit mobiler Personen an Werktagen beträgt in Österreich rund 85 Minuten.²⁵ Davon entfällt bei Erwerbstätigen durchschnittlich rund eine Stunde auf den Arbeitsweg.¹¹⁷ Zeit, die je nach gewähltem Verkehrsmittel als nutzbar und produktiv oder vergeudet angesehen wird. Mit einem Anteil von 65 Prozent wird der Großteil der Arbeitswege im Auto fahrend oder mitfahrend zurückgelegt. Mehr als die Hälfte der Arbeitswege ist kürzer als zehn Kilometer, über ein Drittel der Arbeitswege ist kürzer als fünf Kilometer.²⁵

Diese Distanzen sind prädestiniert für die Verlagerung von Pkw-Wegen auf aktive Mobilität. Die damit verbundene Steigerung des alltäglichen Bewegungsumfangs nützt der persönlichen Gesundheit sowie der betrieblichen Gesundheitspolitik.²³ Auch weitere Pkw-Arbeitswege können teilweise auf aktive Mobilität verlagert werden – als bewegungsaktive erste und letzte Meile in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr. Zudem liegen bewegungsaktiv zurückgelegte Arbeitswege im Trend. Es wird prognostiziert, dass

Etwa die Hälfte der Arbeitswege in Österreich ist kürzer als 10 Kilometer



sich die Anzahl der mit dem Fahrrad zur Arbeit fahrenden Personen bis zum Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2019 in vielen Städten weltweit verdoppeln wird.³⁴

Arbeitswege durch aktive Mobilität verkürzen

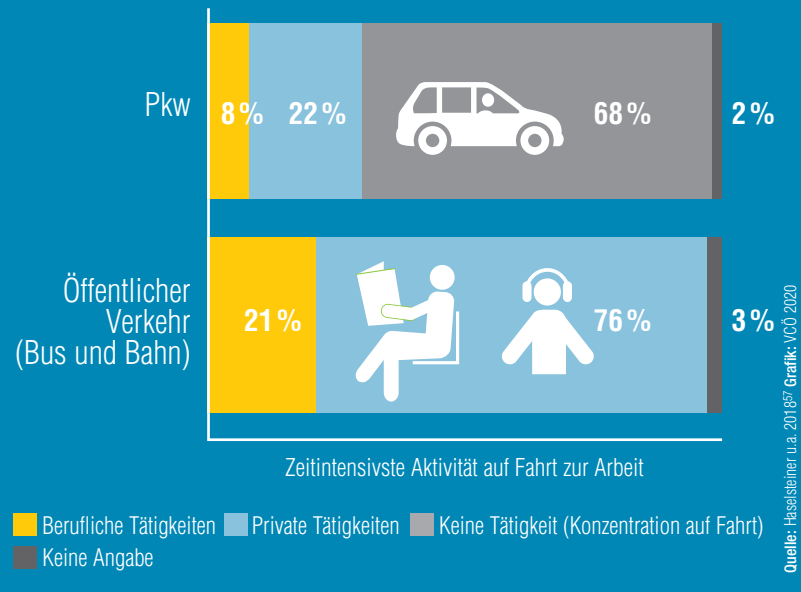
In vielen Regionen und Städten können mit aktiver Mobilität die Arbeitswege abgekürzt werden.¹⁵² Durch die Öffnung von Hausdurchgängen für das Gehen und von Einbahnen und Fußgängerzonen für das Radfahren besteht die Möglichkeit einer direkteren Routenführung. Mit dem Fahrrad können Pkw-Staus umfahren werden. Der Anteil kurzer und somit für aktive Mobilität geeigneter Arbeitswege ist in allen Regionen Österreichs hoch.²⁵ In zentralen Bezirken Österreichs sind ein Drittel der Arbeitswege kürzer als fünf Kilometer, in peripheren Bezirken sowie in Wien sind es 37 Prozent und in den Großstädten ohne Wien sogar 50 Prozent.²⁵ Österreichweit liegt damit über ein Drittel der Arbeitswege mit bis zu fünf Kilometer in Fahrraddistanz, jeder zehnte Arbeitsweg liegt mit weniger als einem Kilometer in Gehdistanz. Der Trend in Richtung E-Fahrrad vergrößert das Potenzial für aktive Mobilität am Arbeitsweg zusätzlich. Wie eine Erhebung aus Vorarlberg zeigt, sind 30 Prozent der mit einem E-Fahrrad zurückgelegten Arbeitswege länger als fünf Kilometer, während dieser Anteil bei Fahrrädern ohne Elektro-Antrieb bei 18 Prozent liegt.⁵⁹

In der Realität liegt der Anteil aktiver Mobilität bei Arbeitswegen deutlich unter dem Anteil kurzer Arbeitswege bis fünf Kilometer. In den zentralen und peripheren Bezirken werden 13 Prozent der Arbeitswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, in Wien 14 Prozent und in den Großstädten ohne Wien ein Viertel der Arbeitswege.²⁵

Bewegung am Arbeitsweg als Schnittstelle zwischen Mobilität und Gesundheit

Bewegung ist die wichtigste Schnittstelle zwischen Mobilität und Gesundheit. In Zeiten zunehmender körperlicher Inaktivität, verursacht durch die Zunahme größtenteils sitzender Berufs- und Freizeitaktivitäten, zählt Bewegungsmangel zu den häufigsten Risikofaktoren für die Entstehung von Krankheiten, beispielsweise Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes, Be-

Zeit am Arbeitsweg im Öffentlichen Verkehr wird produktiv genutzt



schwerden des Bewegungsapparates sowie psychischen Erkrankungen.⁵⁰ Die Bewegungsempfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) betragen für Erwachsene 150 Minuten Bewegung mittlerer Intensität pro Woche.⁴⁹ Dazu zählt nicht nur Sport, sondern auch Alltagsbewegung, etwa durch aktive Mobilität. Mit einem bewegungsaktiv zurückgelegten Arbeitsweg von 15 Minuten in eine Richtung wäre diese Gesundheitsempfehlung bereits erreicht. Allerdings erfül-

Während eine Autofahrt meist verlorene Zeit ist, kann im Öffentlichen Verkehr gelesen, entspannt oder gearbeitet werden.

Bewegungsmangel ist eine weit verbreitete Zivilisationskrankheit. Mit aktiven Arbeitswegen kann gegengesteuert werden.

Radfahren am Arbeitsweg trägt zu Gesundheit bei

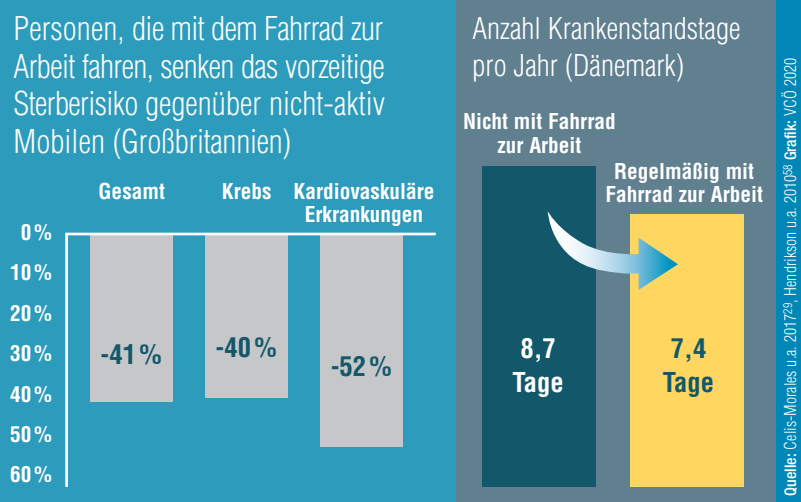




Foto: Gerhard Fischer

Motivierende Slogans wirken

Die Kampagne „Sei schlau, pfeif auf'n Stau“ der Radlobby Oberösterreich soll Autofahrende dazu motivieren, auf den Öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad umzusteigen. An hochfrequentierten Straßen, Kreuzungen und Stautellen wurden öffentlichkeitswirksame Banner mit einprägsamen Sprüchen platziert. 40 Banner wurden auf allen Haupteinfahrtsrouten und Ortseinfahrten rund um Linz eingesetzt. Auf der Einfahrt über die Steyregger Donaubrücke fuhren im Jahr 2018 um 40 Prozent mehr Radfahrende als davor.

In der Hauptstadtregion
Kopenhagen werden
Radschnellwege strate-
gisch und mit messba-
rem Erfolg ausgebaut.

len insgesamt lediglich 47 Prozent der Erwachse-
nen in Österreich dieses Bewegungsziel.⁴⁹

Das vorzeitige Sterberisiko von Personen, die
mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, ist insgesamt
im Durchschnitt 41 Prozent niedriger als jenes

derer, die ihre Arbeitswege nicht bewegungsaktiv
zurücklegen.²⁹ In Deutschland und Dänemark
zeigte sich, dass Beschäftigte, die regelmäßig mit
dem Fahrrad zur Arbeit fahren, im Durchschnitt
um ein bis zwei Tage pro Jahr seltener im Kran-
kenstand sind, als ihre Kolleginnen und Kolle-
gen, die regelmäßig mit dem Pkw oder dem Öff-
entlichen Verkehr zur Arbeit fahren.^{64,58} Ein
Krankenstandtag kostet Unternehmen in Öster-
reich im Durchschnitt 200 Euro.¹⁵⁰ Hochgerech-
net auf ein Jahr ergibt sich dadurch für ein Un-
ternehmen mit 50 Beschäftigten eine potenzielle
Kosteneinsparung von rund 20.000 Euro alleine
aufgrund der reduzierten Krankenstandtage,
wenn die Beschäftigten aktiv mobil den Arbeits-
platz erreichen.

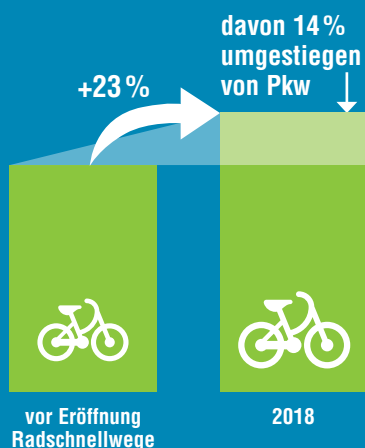
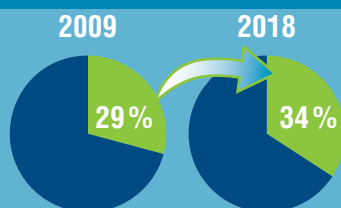
Ein interessanter Anreiz für bewegungsaktive
Mobilität am Arbeitsweg ist die Anrechnung ei-
nes Teils der zu Fuß oder mit dem Fahrrad be-
nötigten Mobilitätszeit auf die Arbeitszeit. In ei-
nem Forschungsprojekt für Österreich wurde er-
rechnet, dass dies auch aus gesamtgesellschaftli-
cher Perspektive, vor allem aufgrund von Einspa-
rungen im Gesundheitssystem, einen Nettonut-
zen pro Person und Jahr von rund 1.500 Euro
bringen würde. Damit die Mehrkosten für Unter-
nehmen gedeckt wären, bedürfte es einer Förde-
rung in knapp derselben Höhe. Trotzdem ergäbe
sich auch im Szenario, bei dem unterstellt wird,
dass der gänzliche zeitliche Mehraufwand für ei-
nen Umstieg auf aktive Mobilität als Arbeitszeit
angerechnet würde, aus gesamtgesellschaftlicher
Perspektive ein Gewinn von durchschnittlich
rund 30 Euro pro Person und Jahr. Zusätzlich
könnte bei österreichweiter Umsetzung der Rad-
verkehrsanteil zwischen 1,7 und 5 Prozentpunkte
gesteigert werden und damit im optimistischen
Szenario die im Masterplan Radfahren für das
Jahr 2025 angestrebten 13 Prozent Radverkehrs-
anteil annähernd erreicht werden.^{37,20}

Radschnellwege fördern aktive Mobilität

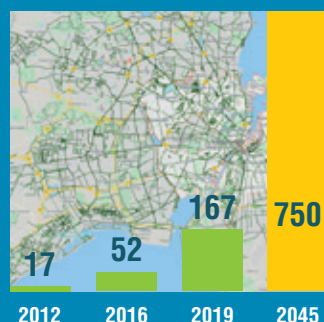
VCO

Zunahme Fahrradnutzung für
Arbeitswege in den Jahren
2009 bis 2018 in Kopenhagen

11 km durchschnittliche Fahrdistanz



Länge Radschnellwege in Kilometer
in der Region Kopenhagen



Quelle: Super Cyclester 2019/2020 Grafik: VCO 2020

Aktive Arbeitswege als Ersatz für Fitness-Studio nutzen

Die positiven Gesundheitseffekte durch aktive
Mobilität sind durch zahlreiche Studien bestätigt.
Für Salzburg wurden die gesundheitlichen Effekte
von Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobi-
lität am Arbeitsweg quantitativ untersucht. Der
Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad, Gehen sowie
eine Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr

führte bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu einer Steigerung der körperlichen Leistungsfähigkeit und einer positiven Beurteilung der Lebensqualität hinsichtlich allgemeiner Gesundheit, Vitalität und psychischer Gesundheit. Darüber hinaus konnte eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens, also Umstieg von Pkw auf Fahrrad, Gehen und den Öffentlichen Verkehr, nachgewiesen werden.⁷⁷

Eine Langzeitstudie zu sieben europäischen Städten hat ergeben, dass Radfahrende einen besseren subjektiver Gesundheitszustand, ein besseres seelisches Wohlbefinden, mehr Lebensfreude sowie weniger Stress und weniger gefühlte Einsamkeit aufweisen.⁹² Ähnlich positive Zusammenhänge lassen sich auch für Gehende nachweisen.^{9,29}

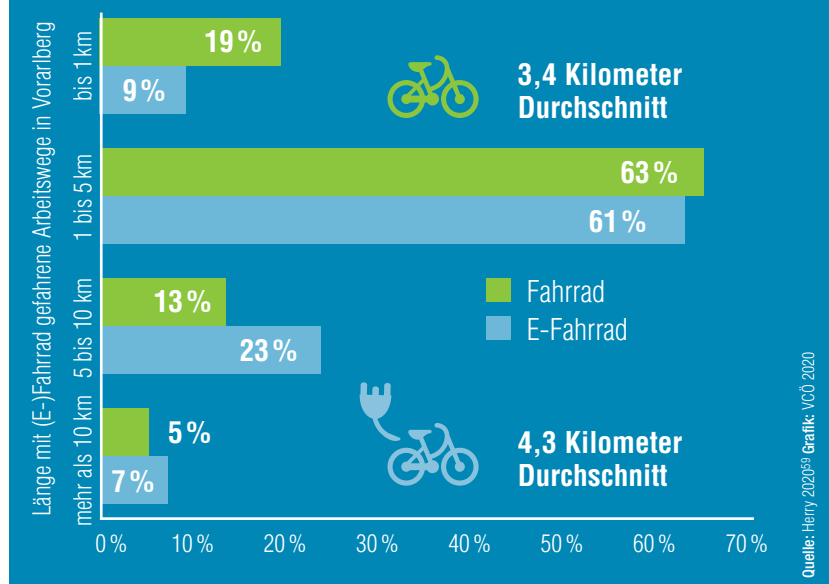
Potenzielle negative Gesundheitseffekte im Zusammenhang mit aktiver Mobilität, wie etwa Unfallrisiko oder das Einatmen von Luftschadstoffen, sind statistisch im Vergleich zu den positiven Effekten von untergeordneter Bedeutung. Der Mehrwert durch die Steigerung des Bewegungspensums im Alltag durch Gehen und Radfahren ist deutlich höher als mögliche negative Folgen.⁸² Umgekehrt fördert körperlich passives Zurücklegen weiter Arbeitswege mit dem Pkw Stress sowie Kopf- und Gliederschmerzen, erhöht das Risiko für Erkrankungen des Atemsystems und kann Schlafmangel, Tagesmüdigkeit und Konzentrationsschwierigkeiten zur Folge haben.^{127,146}

Arbeitswege im Öffentlichen Verkehr als nutzbare Zeitressource

Neben dem positiven Effekt für Gesundheit und Wohlbefinden durch aktive Mobilität, kann die für Arbeitswege verwendete Zeit auch im Öffentlichen Verkehr produktiv genutzt werden. Während bei Arbeitswegen im Pkw die Konzentration auf die Straße naturgemäß dominiert, nutzen bei einer Untersuchung für Wien, Niederösterreich und die Steiermark 76 Prozent der mit Bus und Bahn zur Arbeit Fahrenden die Fahrzeit für private Zwecke, wie Lesen, Kommunikation, Internet surfen oder Entspannen, 21 Prozent erledigen bereits berufliche Aufgaben, etwa E-Mails beantworten oder Präsentationen erstellen und anderes.⁵⁷

Ähnlich wie für aktive Mobilität gilt auch für den Öffentlichen Verkehr, dass eine teilweise An-

E-Fahrräder erweitern Radius für aktiv zurückgelegte Arbeitswege



rechnung als Arbeitszeit ein starker Anreiz zur häufigeren Nutzung wäre. Umgesetzt wurde dies beispielsweise in der Schweiz, wo alle Bundesbediensteten seit Jänner 2020 ihre arbeitend im Zug verbrachte Zeit voll als Arbeitszeit anrechnen können.⁸⁶

Das E-Fahrrad hilft auch weitere Wege aktiv mobil zurückzulegen. Knapp die Hälfte der Arbeitswege in Vorarlberg ist kürzer als fünf Kilometer. Aber rund 60 Prozent der kurzen Arbeitswege werden mit dem Auto gefahren.

Zeit am Arbeitsweg als Ressource nutzen

- Viele Arbeitswege, sowohl in Städten als auch in Regionen, sind kurz und in Geh- oder Fahrraddistanz. E-Fahrräder vergrößern das Potenzial.
- Aktive Mobilität am Arbeitsweg bietet eine große Chance, Gesundheit, Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit zu erhöhen.
- Die Zeit im Öffentlichen Verkehr am Arbeitsweg kann, anders als im Pkw, produktiv genutzt werden – entweder für private Zwecke oder zum Arbeiten.
- Sowohl bewegungsaktiv zurückgelegte, als auch für berufliche Zwecke im Öffentlichen Verkehr genutzte Zeit schafft Mehrwert für Unternehmen. Diese Mobilitätszeit teilweise als Arbeitszeit anzurechnen, wäre ein großer Anreiz für mehr klimaverträgliche Arbeitswege.



Foto: Peter Provanik

Regulative Maßnahmen für klimaverträgliche Arbeitswege

Die Öffentliche Hand hat viele Möglichkeiten, klimaverträgliche Mobilität am Arbeitsweg zu fördern. Neben Reformen von Pendelpauschale und Firmenwagen-Besteuerung sind Mobilitätsverträge vielversprechend. Große Unternehmen zu Mobilitätsmanagement zu verpflichten, wäre angesichts der hohen Klimarelevanz ein wichtiger Schritt.

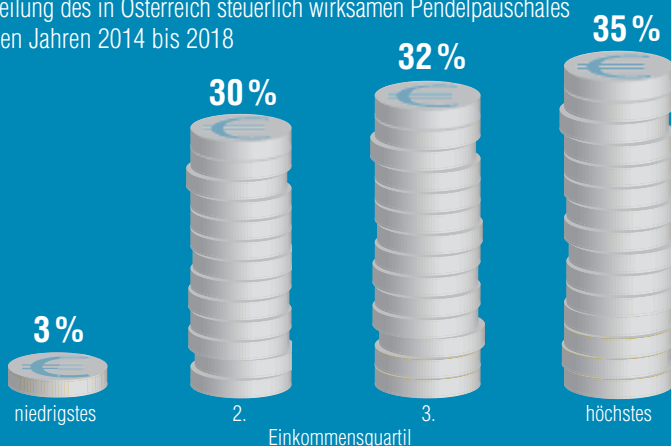
Nur drei Prozent des für das Pendelpauschale aufgewendeten Steuergelds kommt Geringverdienenden zugute. Zwei Drittel gehen an die wohlhabendere Hälfte der Bevölkerung.

Der Pkw-Verkehr verursacht in Österreich auf Basis einer im Jahr 2019 veröffentlichten Studie der EU-Kommission externe Kosten inklusive Stau- und Unfallkosten von rund zwölf Milliarden Euro pro Jahr, Bus und Bahn zusammen 1,2 Milliarden Euro.⁴² Durch Arbeitswege mit dem Pkw entstehen externe Kosten in Höhe von rund drei Milliarden Euro pro Jahr.^{96,42,c}

Die steuerliche Unterstützung für Kosten von Arbeitswegen in Österreich ist komplex und vielschichtig. In Deutschland gibt es schon seit dem Jahr 1920 eine steuerliche Gutschrift für die Fahrtkosten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, erst im Jahr 1955 wurde diese auch auf Pkw ausgeweitet.¹⁴⁸ In Österreich wurde das Pendelpauschale 1972 eingeführt und sollte unter anderem in strukturschwachen Regionen ohne zumutbaren Öffentlichen Verkehr die Abwanderung der Bevölkerung reduzieren.^{133,155}

Auto auf Alltagswegen nach VCO

Verteilung des in Österreich steuerlich wirksamen Pendelpauschales in den Jahren 2014 bis 2018

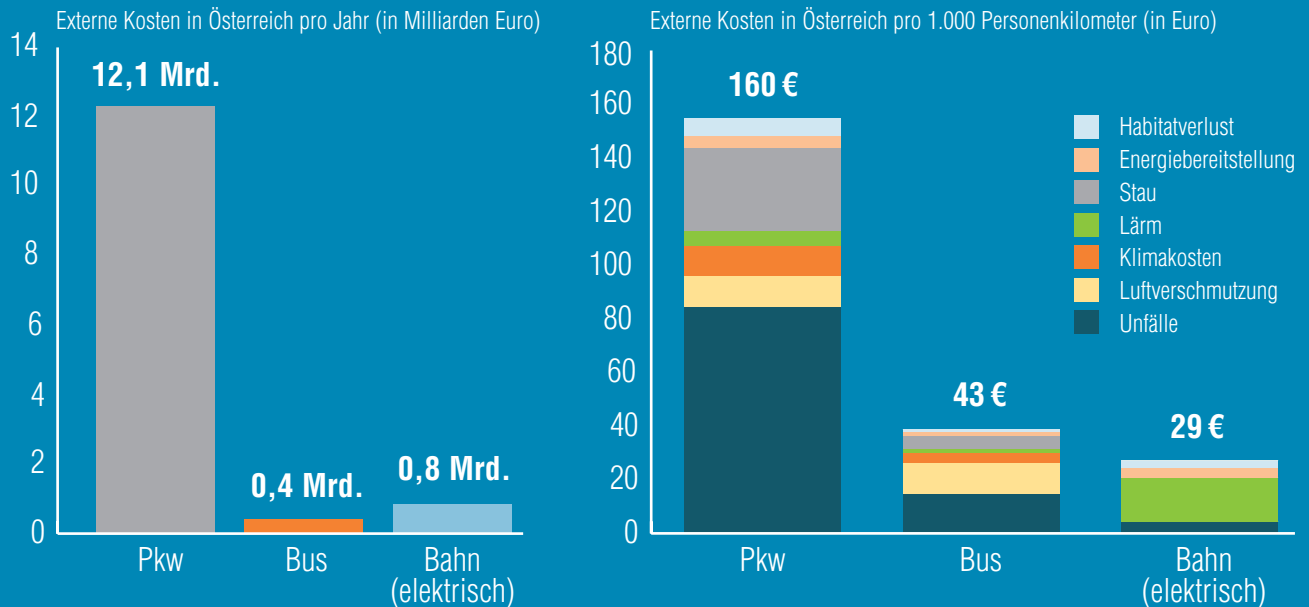


Quelle: bmvit 2016 Grafik: VCO 2020

Kompliziertes Fördersystem für Arbeitswege

Mit Stand Anfang des Jahres 2020 bestand die steuerliche Förderung für Arbeitswege in Österreich aus mehreren Instrumenten. Die Fahrtkosten zwischen Wohnort und Arbeitsstätte werden grundsätzlich für alle Beschäftigte durch den Verkehrsabsatzbetrag in Höhe von 400 Euro pro Jahr abgegolten, wodurch für die Öffentliche Hand Kosten von rund 780 Millionen Euro entstehen.¹⁸ Über das sogenannte kleine und große Pendelpauschale werden Teile der Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte via steuerlichem Freibetrag abgegolten. Der daraus resultierende

Externe Kosten im Personenverkehr werden vor allem von Pkw verursacht



rende aufkommenswirksame Steuerausfall für den Staat beträgt rund 500 Millionen Euro pro Jahr.¹⁸ Derzeit steht das große Pendelpauschale allen Beschäftigten mit einem Arbeitsweg von mindestens zwei Kilometern zu, sofern die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs unzumutbar ist. Anspruch auf das kleine Pendelpauschale haben alle Beschäftigte mit einem Arbeitsweg von über 20 Kilometern, unabhängig vom Verkehrsmittel.¹⁷ Zusätzlich erhalten alle Pendelpauschale-Berechtigten seit dem Jahr 2013 den sogenannten Pendeleuro von jährlich zwei Euro pro Kilometer des einfachen Arbeitswegs.¹⁶ Die Kosten für die Öffentliche Hand belaufen sich beim Pendeleuro auf rund 60 Millionen Euro.¹⁸ Weiters gibt es den Pendelzuschlag zur Negativsteuer für Einkommen unter der Steuergrenze, bei dem sich die Ausgaben der Öffentlichen Hand auf rund 15 Millionen Euro summieren, und zusätzliche Fördermaßnahmen und Beihilfen einzelner Bundesländer.

Die derzeitige Ausgestaltung des Pendelpauschales als Steuerfreibetrag wirkt aus Verteilungsperspektive regressiv. Zwei Drittel der steuerlichen Förderung gehen an die wohlhabendere Bevölkerungshälfte, lediglich drei Prozent an das unterste Einkommensquartil.⁶⁹ Zudem ist es ein Anreiz zur Pkw-Nutzung und fördert die Zersiedlung.¹³³ Eine Änderung von Freibetrag auf Absetzbetrag würde die regressiv Wirkung redu-

zieren. Eine Ökologisierung könnte etwa bedeuten, die Höhe des Pendelpauschales an der Erreichbarkeit mit Öffentlichem Verkehr zu orientieren und dort abzuschaffen, wo gute Erreichbarkeit gegeben ist. Aufgrund der regressiven Wirkung auf die Einkommensverteilung und der aus Klimasicht kontraproduktiven Anreizwirkung wird auch die Abschaffung des Pendelpauschales und Ersatz durch eine zielgerichtete Förderung des Öffentlichen Verkehrs diskutiert.^{12,67}

Laut Umweltbundesamt könnten dadurch die CO₂-Emissionen jährlich um rund 168.000 Tonnen reduziert werden.¹³³ Klimaverträglicheren Arbeitswegen stehen auch die steuerliche Bevorzugung von Diesel, die Steuerbegünstigung der privaten Nutzung von Firmenwagen sowie die fehlende Reduktion der Tempolimits auf Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen entgegen. Politische Maßnahmen in diesen drei Bereichen könnten weit mehr als eine Million Tonnen CO₂ vermeiden.¹³³

Betriebliche Pkw-Förderung abbauen

Von den rund fünf Millionen in Österreich zugelassenen Pkw werden rund 14 Prozent gewerblich verwendet.^{118,121} Nach Ende der gewerblichen Nutzung gehen diese Pkw oft in Privateigentum über, weshalb das Thema Firmenwagen große Relevanz für einen klimaverträglichen Verkehr hat.¹³³ Würden nur Firmenwagen mit sehr

Je 1.000 Pkw-Kilometer fallen in Österreich 160 Euro an externen Kosten an, also Kosten, die nicht von den Verursachenden getragen werden. Grund dafür sind etwa Unfälle, Luftverschmutzung und Stau. Für 1.000 Kilometer mit der Bahn sind es 29 Euro.



Foto: Windkraft Simonsfeld

E-Pkw für Arbeit und privat

Die Windkraft Simonsfeld besitzt zehn elektrisch betriebene Firmenwagen, die zum Erreichen von Auswärtsterminen eingesetzt werden. Außerhalb der Dienstzeit stehen diese E-Autos allen Beschäftigten auch privat zur Verfügung. Ziel ist, fossil betriebene Pkw-Kilometer zu verringern und die Belegschaft mit E-Mobilität und Sharing-Modellen vertraut zu machen. Die Ladestationen werden mit Solarstrom versorgt und durch einen zusätzlichen Stromspeicher können die E-Pkw auch bei Schlechtwetter oder in der Nacht geladen werden. Insgesamt wurden im Jahr 2019 so etwa 237.000 Kilometer zurückgelegt und 31 Tonnen weniger CO₂ ausgestoßen.

niedrigen CO₂-Werten und E-Pkw steuerlich gefördert, würde sich dies insofern auch auf die Emissionen privater Pkw auswirken. Besteht für Beschäftigte die Möglichkeit Firmenwagen auch privat zu nutzen, liegt ein Vorteil aus dem Dienstverhältnis vor. Der zu versteuernde Sachbezugswert beträgt im Jahr 2020 bei Pkw mit unter 141 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer monatlich 1,5 Prozent der Anschaffungskosten (maximal 720 Euro) und zwei Prozent für über dem CO₂-Grenzwert liegende Pkw (maximal 960 Euro). Bieten Unternehmen Firmenwagen als Lohnbestandteil an, sparen sie Steuern, da die Anschaffungskosten als Betriebsausgabe abgesetzt werden können und gleichzeitig niedrigere Lohnnebenkosten anfallen. Durch die Verfügbarkeit und steuerliche Begünstigung von Firmenwagen wird die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs sowie aktive Mobilität unattraktiv. In Vorarlberg ist etwa der gesamte Pkw-Anteil, also inklusive Alltags- und Freizeitwegen, bei Beschäftigten mit Firmenwagen mit 62 Prozent um neun Prozentpunkte höher, als bei Beschäftigten ohne Firmenwagen.⁵⁹ Bei zahlreichen Unternehmen ist die Bereitstellung eines Firmenwagens sogar direkt an starke Nutzung gebunden, umgekehrt

werden Dienstreisen per Bahn mit Hinweis auf den Firmenwagen teilweise nicht refundiert.

Jobticket und Jobräder als Alternative zum Firmenwagen

Seit dem Jahr 2013 können Unternehmen in Österreich den Beschäftigten ein sogenanntes Jobticket für die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte steuerfrei zur Verfügung stellen. Ein Hindernis für die weitere Inanspruchnahme ist, dass Beschäftigte mit Jobticket und einem Arbeitsweg von mehr als 20 Kilometern das kleine Pendelpauschale nicht erhalten. Bei höheren Einkommensgruppen wird aufgrund der Ausgestaltung als Steuerfreibetrag das Jobticket unrentabel.

Als weitere Alternative gibt es das sogenannte „Jobrad“-Modell, wobei Unternehmen den Beschäftigten ein Firmenfahrrad zur Verfügung stellen. Die Kosten können steuerlich als Betriebsausgabe abgesetzt werden, seit Jänner 2020 gilt ebenfalls der Vorsteuerabzug. Beschäftigte können die Jobräder auch uneingeschränkt für private Zwecke nutzen.⁶⁸

Auch international gibt es ähnliche Beispiele für Förderungen. Seit Jänner 2020 startete etwa in den Niederlanden ein Leasing-Programm für E-Firmenfahrräder. Beschäftigte zahlen monatlich rund fünf Euro zusätzliche Steuern, können aber dafür die E-Fahrräder auch privat nutzen.¹⁰⁴ Bis zum Jahr 2027 soll die Zahl der Beschäftigten, die ihren Arbeitsweg per E-Fahrrad zurücklegen, um 200.000 erhöht werden.⁸⁷

Verantwortung zur Regel machen

Aus gesetzlicher Sicht liegt der Arbeitsweg nicht im Verantwortungsbereich der Unternehmen. Angesichts der großen Relevanz der Arbeits- und Dienstwege für den gesamten werktäglichen Verkehrsaufwand sowie die damit zusammenhängenden Aspekte für die Erreichung der Klimaziele wäre es jedoch sinnvoll, betriebliches Mobilitätsmanagement verpflichtend für alle Betriebe ab einer bestimmten Mindestgröße umzusetzen – ähnlich wie die Vorlage eines Energieausweises in Österreich seit dem Jahr 2012 verpflichtend ist.⁴⁰ Unternehmen tragen neben ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit auch eine gesellschaftliche Verantwortung und sind relevante Akteure, um die Klimabilanz des Verkehrs zu verbessern.

Um Unternehmen und Betriebe stärker in die

Verantwortung zu nehmen, haben einige Staaten in Europa Auflagen erlassen. Beispielsweise ist es in Italien für Betriebe mit mehr als 100 Beschäftigten verpflichtend, eine Mobilitätsanalyse durchzuführen und darauf aufbauend Maßnahmen für klimaverträgliche Mobilität am Arbeitsweg umzusetzen. In Frankreich gibt es eine Nahverkehrsabgabe für Unternehmen, deren Höhe

vom Betriebsstandort und dem erzeugten Verkehrsaufwand abhängt. Werden betriebliche Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt, reduziert sich die Höhe der Nahverkehrsabgabe.⁴¹ Im Jahr 2017 starteten Abgeordnete des Liechtensteiner Landtags eine Initiative zur Einführung eines gesetzlich verpflichtenden Mobilitätsmanagements für Unternehmen ab 50 Angestellten, welche jedoch

Förderungssystem für Arbeitswegemobilität in Österreich reformieren

Förderinstrument	Information	VCÖ-Einschätzung
Verkehrsabsetzbetrag	Grundsätzliche Abgeltung für sämtliche Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. 400 Euro jährlich als steuerlicher Absetzbetrag für alle Erwerbstätigen. Anzahl betroffene Beschäftigte: 2,8 Millionen Personen Kosten für den Staat: 780 Millionen Euro pro Jahr	Gleicher Förderbetrag für alle Erwerbstätigen. Keine Bevorzugung von klimaverträglichen Verkehrsmitteln.
Pendelpauschale	Steuerfreibetrag als Förderung für Kosten von Arbeitswegen. Kleines Pendelpauschale: ab 20 km Arbeitsweg Großes Pendelpauschale: ab 2 km Arbeitsweg ohne zumutbaren Öffentlichen Verkehr Anzahl betroffene Beschäftigte: 1,3 Millionen Personen* Kosten für den Staat: 500 Millionen Euro pro Jahr	Ist eine Doppelförderung neben dem Verkehrsabsetzbetrag. Bevorzugt Personen mit hohem Einkommen. Fördert das Pendeln mit dem Auto, verstärkt damit Zersiedlung.
Pendeleuro	Gibt es seit dem Jahr 2013 zusätzlich zum Pendelpauschale. Jährlich zwei Euro pro Kilometer des einfachen Arbeitswegs als steuerlicher Absetzbetrag. Voraussetzung ist Anspruch auf das Pendelpauschale. Anzahl betroffene Beschäftigte: 1,3 Millionen Personen* Kosten für den Staat: 60 Millionen Euro pro Jahr	Zusatz zur Doppelförderung. Keine Besserstellung wohlhabender Haushalte, allerdings keine ökologische Komponente.
Pendelzuschlag	Zuschlag zur Negativsteuer für Einkommen unter der Steuergrenze. Voraussetzung ist Anspruch auf das Pendelpauschale. Anzahl betroffene Beschäftigte: keine Angaben Kosten für den Staat: 15 Millionen Euro pro Jahr	Ist eine Unterstützung für finanziell schlechtergestellte Haushalte. Keine ökologische Komponente.
Pendelbeihilfen Bundesländer	Zusätzliche Förderungen für Arbeitswege in Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark und Tirol.	Ist ein Zusatz zur Doppelförderung und weiterer Anreiz zur Zersiedlung.
Firmenwagen-Besteuerung	Private Nutzung von betriebseigenen Pkw als Alternative zum Pendelpauschale. Sachbezug zwei Prozent der Pkw-Anschaffungskosten, maximal 960 Euro monatlich. Für Pkw mit CO ₂ -Ausstoß unter 141 g/km beträgt der Sachbezug 1,5 Prozent der Pkw-Anschaffungskosten, maximal 720 Euro monatlich. Für E-Pkw fällt kein Sachbezug an. Halber Sachbezug bei privater Verwendung von weniger als 6.000 km pro Jahr. Anzahl betroffene Beschäftigte: 135.000 Personen* Kosten für den Staat: 250 Millionen Euro pro Jahr	Kosten für Nutzung von Firmenwagen sind deutlich billiger, als für ein Privatauto trotz Verlust des Pendelpauschales. Daher hoher Anreiz für generell häufigere Pkw-Nutzung, auch bei Alltags- und Freizeitwegen.
Jobticket	Gibt es seit dem Jahr 2013 als Alternative zum Pendelpauschale. Strecken- oder Netzkarte für die Benutzung des Öffentlichen Verkehrs am Arbeitsweg. Eine Netzkarte ist nur dann zulässig, wenn keine Streckenkarte angeboten wird oder dafür keine höheren Kosten anfallen. Unternehmen können Kosten voll absetzen. Für Beschäftigte entsteht kein Sachbezug, sie verlieren aber den Anspruch auf das Pendelpauschale. Anzahl betroffene Beschäftigte: 90.000 Personen* Kosten für den Staat: 50 Millionen Euro pro Jahr	Anreiz für häufigere Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Da als Alternative zum Pendelpauschale ausgestaltet, für Erwerbstätige mit Anspruch auf das Pendelpauschale und hohem Einkommen wenig attraktiv. Bürokratische Hürden sind zu beseitigen.
Jobrad	Das Unternehmen stellt Beschäftigten ein betriebseigenes Fahrrad für dienstliche und private Nutzung zur Verfügung. Anschaffungskosten sind als Betriebskosten absetzbar, seit Jänner 2020 ist auch der Vorsteuerabzug möglich. Wird Beschäftigten vom Unternehmen ein monatlicher „Privatnutzungsanteil“ verrechnet, muss darauf Umsatzsteuer aufgeschlagen und abgeführt werden. Für Beschäftigte entsteht kein Sachbezug. Nach Abschreibung kann das Fahrrad vom Beschäftigten übernommen werden. Anzahl betroffene Beschäftigte: keine Angaben Kosten für den Staat: keine Angaben	Anreiz für mehr gesunde und klimaverträgliche Mobilität am Arbeitsweg, im Erwerbsleben und auch bei privaten Fahrten.

Zahlen auf Basis Bericht der Steuerreformkommission 2014¹⁸

* Zahlen auf Basis parlamentarischer Anfragebeantwortung aus dem Jahr 2019⁸⁴

Pendelpauschale unterstützt vor allem hohe Einkommen



Distanz (einfach)	Pauschale	Streckenbeispiel	Monatliches Bruttogehalt		
			1.500 €	3.000 €	4.500 €
25 km	klein*	Melk – St. Pölten	224 €	294 €	342 € €
	groß**	Litschau – Schrems	419 €	567 €	670 € €
50 km	klein*	Ybbs – St. Pölten	439 €	575 €	670 €
	groß**	Drosendorf – Schrems	622 €	999 €	1.179 €

* Nutzung des Öffentlichen Verkehrs zumutbar ** Nutzung des Öffentlichen Verkehrs nicht zumutbar

Quelle: AK 2019/20 Grafik: VCO 2020

Die jährliche Steuerersparnis durch das Pendelpauschale ist umso größer, umso höher das Einkommen ist.

im Endeffekt nicht umgesetzt wurde.¹⁰¹ Aufgrund der Initiative wurde die mögliche Wirksamkeit eines solchen Gesetzes untersucht. Im Ergebnis zeigte sich, dass die Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement mit verpflichtendem Parkraummanagement um ein Vielfaches stärker wirken würde, als die Umsetzung ohne Parkraummanagement.¹⁰¹

Im US-amerikanischen Bundesstaat Kalifornien gibt es bereits seit den 1990er-Jahren ein Gesetz, das Unternehmen ab 50 Beschäftigten zum sogenannten „Parking Cash-Out“ verpflichtet. Dabei muss Beschäftigten, die keinen Parkplatz am Betriebsstandort in Anspruch nehmen, ein Anteil der dadurch eingesparten Kosten ausbezahlt werden.^{147,27}

Verkehrsvermeidende Raumordnung fördern

Oft vernachlässigt wird die Bedeutung der Raumordnung. Bei Neuansiedlung oder Erweiterung von Betriebsgeländen sollte eine adäquate Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz Voraussetzung sein. Ein interessantes, aber bislang weitgehend ungenutztes Instrument bietet in Österreich das Gesetz zum Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV-G) 1999. Darin werden Gemeinden ermächtigt, von gewerblichen Betriebsanlagen eine Verkehrsanschlussabgabe einzuheben, um damit die Errichtung des Öffentlichen Verkehrs zu den Betriebsanlagen zu finanzieren.¹⁵³ Laut der Österreichischen Raumordnungskonferenz ist sie aufgrund der Standortkonkurrenz zwischen Gemeinden und rechtlicher Bedenken aufgrund ungenügend ausdefinierter Begriffe totes Recht geblieben.^{154,83} Nur die Gemeinde Seiersberg im Bun-

desland Steiermark wollte sie einführen, scheiterte aber am Druck der betroffenen Betriebe. Anders in der Schweiz, wo im Kanton Tessin Betriebe mit mehr als 50 Parkplätzen für jeden Stellplatz eine Abgabe zahlen müssen, die für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs verwendet werden soll.⁶³

Potenzial von Mobilitätsverträgen nutzen

Eine weitere Möglichkeit regulativer Instrumente sind sogenannte Mobilitätsverträge zwischen Kommunen und Bauträgern beziehungsweise Betrieben. Darin können etwa im Gegenzug für eine Reduktion der gesetzlichen Pkw-Stellplatzverpflichtung Maßnahmen zur Förderung klimaverträglicher Mobilität vereinbart werden. Beispielsweise wurde im Zuge des im Jahr 2010 begonnenen Entwicklungsprojekts Lincoln-Siedlung in Darmstadt zwischen Gebietsentwicklung und Bauträger ein umfassendes Mobilitätspaket inklusive einer neuen Straßenbahn-Haltestelle, einem reduzierten Pkw-Stellplatzschlüssel und Parkraumbewirtschaftung im gesamten Quartier sowie Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und Fahrräder vereinbart.¹⁵¹ Vorbildprojekt in Österreich war der im Jahr 2011 vereinbarte Mobilitätsvertrag zwischen der Stadt Graz, dem Land Steiermark, der Steiermärkischen Krankenanstaltengesellschaft und der Medizinischen Universität Graz, worin insgesamt 44 Maßnahmen zur Förderung klimaverträglicher Mobilität der täglich rund 14.000 Beschäftigten, Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besucher beschlossen wurden.¹³⁷ Nach diesem Pilotprojekt wurden in Graz bis Jänner 2019 insgesamt 28 Mobilitätsverträge abgeschlossen, sieben weitere sind in Bearbeitung.¹³⁵

Gesetzliche Regulierungen ökologisieren

- Das derzeitige Pendelpauschale ist aus Klima-Perspektive kontraproduktiv und bevorzugt vor allem Wohlhabende. Eine sozial-ökologische Reform ist notwendig.
- Für größere Betriebe sollte betriebliches Mobilitätsmanagement zum vorgeschriebenen Standard werden – ähnlich wie ein Energieausweis.
- Mobilitätsverträge zwischen Kommunen und Betrieben können klare Vorgaben zur Förderung klimaverträglicher Mobilität schaffen.

Mobilität im Kontext einer flexibilisierten Arbeitswelt

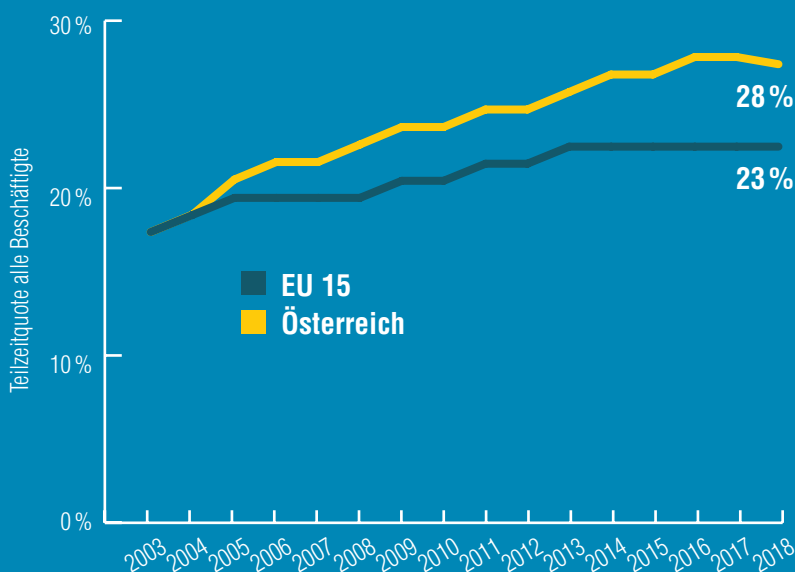
Erwerbsarbeit wird im Zuge fortschreitender Digitalisierung und Automatisierung zunehmend zeit- und ortsungebunden. Die Grenzen zwischen privater und beruflicher Sphäre verschwimmen. Die zunehmende Flexibilität der Beschäftigten erfordert ein adaptiertes Mobilitätsangebot, um die Potenziale im Sinne der Verkehrsvermeidung nutzen zu können.

Die Arbeitswelt befindet sich, unter anderem vorangetrieben durch die zunehmende Digitalisierung, in einer umfassenden Transformation. Eine wesentliche Entwicklung in diesem Zusammenhang ist die Zunahme von flexiblen Arbeits-

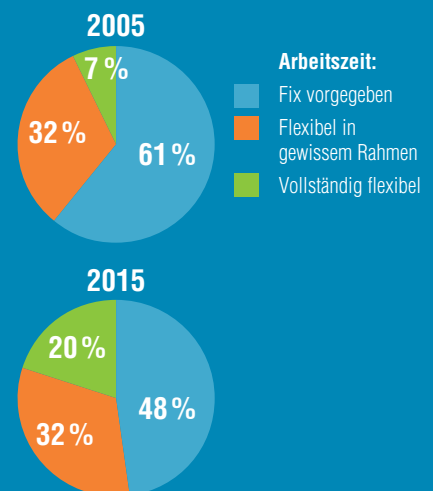
zeit-Modellen. Während in Österreich im Jahr 2005 noch 61 Prozent der Beschäftigten fix vorgegebene Arbeitszeiten hatten, waren es im Jahr 2015 nur noch 48 Prozent, wohingegen im Jahr 2015 bereits 20 Prozent der Beschäftigten ihre

Mehr als die Hälfte der Beschäftigten in Österreich hat Spielraum bei den Arbeitszeiten. Auch bei der Teilzeitquote liegt Österreich deutlich über dem EU-Durchschnitt.

Arbeitswelt in Österreich wird immer flexibler



Arbeitszeitregelung alle Beschäftigte in Österreich



Quelle: EWCS 2007⁵, EWCS 2016⁴⁴, Eurostat 2020⁴⁶, Statistik Austria 2019¹² Grafik: VCO 2020



Foto: Carpooling

Fahrgemeinschaft per App

Carpooling bietet für Unternehmen in Österreich, Deutschland und der Schweiz eine Mitfahr-App an, um möglichst einfach Fahrgemeinschaften zu bilden.

Somit soll das Mobilitätsverhalten am Arbeitsweg verändert und der Pkw-Besetzungsgrad am Arbeitsweg erhöht werden. Unternehmen benötigen damit weniger Parkplätze. Zudem wird der persönliche Austausch zwischen den Beschäftigten gestärkt. Im Jahr 2019 konnten die teilnehmenden Unternehmen mehr als 15 Tonnen CO₂-Emissionen, 128.000 Kilometer an Fahrtstrecke sowie über 50.000 Euro an Treibstoffkosten durch etwa 7.000 gemeinsam unternommene Fahrten vermeiden.

Arbeitszeiten völlig frei bestimmen können, während dies im Jahr 2005 erst sieben Prozent waren.⁴⁴ Auch die zunehmende Teilzeitbeschäftigung trägt zur Transformation der Arbeitswelt bei. Während im Jahr 2005 noch 21 Prozent der Beschäftigten in Österreich Teilzeit beschäftigt waren, waren es im Jahr 2018 bereits 27 Prozent, bei Frauen beträgt der Anteil sogar 47 Prozent. Damit liegt Österreich auch deutlich über dem Durchschnitt der EU15-Staaten, wo im Jahr 2018 die Teilzeitquote 23 Prozent betrug.⁴⁶ Die Digitalisierung wirkt dabei ermöglichend und verstärkend in Bezug auf höhere Flexibilität und kann sowohl betriebliche Notwendigkeiten der Arbeitsorganisation, als auch Anliegen von Beschäftigten unterstützen.¹⁵ Während sich Beschäftigte eine höhere Autonomie durch flexible Arbeitszeiten erhoffen, wird für Betriebe ein noch flexibler Personaleinsatz möglich.¹¹⁵

Die Digitalisierung wirkt sich auch auf die Arbeitsplätze aus. Im Jahr 2019 meinten 57 Prozent der in unterschiedlichen Dienstleistungsbranchen Beschäftigten in Österreich, dass sich ihre Arbeitsplätze durch Digitalisierung verändert haben.¹¹

Home-Office, Telework und Coworking Spaces werden häufiger

Die Möglichkeiten für ortsungebundene Erwerbsarbeit, etwa durch Home-Office oder Teleworking, nehmen zu und werden durch technologische Entwicklungen, die mobiles Arbeiten unterstützen, auch zunehmend attraktiver. Diesbezügliche Wünsche bleiben derzeit oft unerfüllt. In Deutschland wünschen sich rund 40 Prozent der Beschäftigten, die derzeit keine Möglichkeit dazu haben, regelmäßig oder gelegentlich von zu Hause aus arbeiten zu können – insbesondere Eltern mit Kindern unter 14 Jahren.^{15,61} Die Chance für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie durch Home-Office ist grundsätzlich vorhanden, stellt aber umgekehrt auch ein Risiko fehlender Abgrenzung zwischen Arbeit und Freizeit dar.

Im Bereich der mobilen Erwerbsarbeit liegt Österreich im Vergleich der EU-Staaten im Mittelfeld. Rund 20 Prozent der Beschäftigten in Österreich arbeiten manchmal auch von zu Hause aus oder via Telework an unterschiedlichen Orten. In Dänemark, Schweden und den Niederlanden trifft dies auf jeweils über 30 Prozent zu.⁴³ Gemäß Arbeitsklima-Index der Arbeiterkammer Oberösterreich nutzen in Österreich rund zehn Prozent der Beschäftigten Home-Office und Telework regelmäßig.⁸

Eine weitere Konsequenz dieser Entwicklung ist die zunehmende Nutzung von sogenannten Coworking Spaces, also die flexible, unabhängige, gemeinschaftliche Nutzung von Arbeitsplätzen und Büroinfrastruktur.⁸⁵ Mittlerweile gibt es rund 14.000 Coworking Spaces weltweit mit über einer Million Mitgliedern.³¹ In Deutschland setzen bereits rund 37 Prozent der Unternehmen Coworking als Arbeitsform um oder denken es für die Zukunft an.⁶¹

Dienstliche Mobilität neu denken

Einen analytischen Rahmen um Veränderungsprozesse der Mobilität von Beschäftigten aus soziologischer Perspektive zu fassen, bietet das Konzept „betriebliches Mobilitätsregime“.⁶⁵ Dabei gibt es einen vorgegebenen Handlungsrahmen, etwa Reisekostenregelungen und Dienstreiseleitlinien, in welchem sich Beschäftigte betriebsbedingt bewegen können. Dieser definiert auch bis zu einem gewissen Grad die Art und

Weise der Nutzung von Transport-, Informations- und Kommunikationssystemen und ist damit eng mit der Transformation von Arbeit verbunden. Ein beliebtes Konzept seitens der Betriebe ist der Ansatz der Shared Mobility.^d Dieser umfasst das flexible und bedarfsorientierte Teilen verschiedener Fortbewegungsmittel wie Pkw, Fahrräder oder Scooter, um betriebliche Mobilität auch ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit sicherstellen zu können.^{112,26} In Stadtzenturnähe werden diese Fortbewegungsmittel von den Beschäftigten beispielsweise für Erledigungen während des Arbeitstages genutzt, in Regionen insbesondere für die Überbrückung von Strecken zu öffentlichen Verkehrsanbindungen.

Darüber hinaus führen neue technologische Entwicklungen zu veränderten Kommunikationsstrukturen, wodurch sich die Meeting-Kultur in Betrieben verändert. Insbesondere über größere räumliche Distanzen hinweg bewegt sich der Trend weg von Dienstreisen hin zu Online-Meetings. Die BKS-Bank zum Beispiel konnte im Jahr 2018 rund 290.000 Kilometer durch Videokonferenzen einsparen, um 13 Prozent mehr als noch zwei Jahre zuvor.⁴⁵

Potenzial zur Verkehrsvermeidung nutzen

Durch die zunehmende zeitliche und örtliche Flexibilisierung der Erwerbsarbeit steigt die Anzahl der Beschäftigten, die außerhalb konventioneller Kernarbeitszeiten tätig sind. Einerseits eröffnet diese Entwicklung Chancen, etwa durch die Möglichkeit der besseren Verteilung des Verkehrsaufkommens im Tagesverlauf beziehungsweise Reduktion von punktuellen „Verkehrsspitzen“. Andererseits wird dadurch die Pkw-Nutzung attraktiver, da Staus in Stoßzeiten ausgewichen werden kann und das öffentliche Mobilitätsangebot außerhalb der klassischen Pendelzeiten oftmals weniger gut ausgebaut ist. Ein qualitativ hochwertiges Angebot des Öffentlichen Verkehrs außerhalb der Spitzenzeiten, etwa durch flexible, nachfragebasierte, räumlich und zeitlich flexible Mobilitätsdienste, ist somit ein wesentlicher Faktor, um auf die Veränderungen in der Arbeitswelt zu reagieren.

Zusätzlich birgt der Trend in Richtung Coworking und Home-Office Potenzial für Verkehrsvermeidung.⁸⁵ Wird von zu Hause aus gearbeitet, fallen zwei Arbeitswege weg. Bei Nutzung

eines Coworking Spaces, verkürzt sich der Arbeitsweg in der Regel deutlich. Je nach Wegelänge kann dadurch auch ein Umstieg auf das Fahrrad oder Gehen erfolgen.

Hierbei dürfen jedoch mögliche Rebound-Effekte nicht außer Acht gelassen werden. Im Falle von Home-Office kann der verkehrsvermeidende Effekt durch einen Anstieg der Freizeitwege, durch die zusätzliche Pkw-Nutzung anderer Haushaltsmitglieder oder durch die generelle Inkaufnahme längerer, weil nicht täglich zurückzulegender Arbeitswege abgeschwächt oder gar überkompensiert werden.⁶⁶ In Belgien wurden die Rebound-Effekte des Home-Office in Bezug auf Energie ermittelt, wo sich zeigte, dass 70 Prozent der Einsparungen durch eine geringere Pkw-Nutzung für den Arbeitsweg durch erhöhten Energieaufwand zu Hause, längere Arbeitswege und induzierten Verkehr kompensiert wurden.¹³⁰ Für die USA konnte gezeigt werden, dass Haushalte, deren Mitglieder Teleworking bereits nutzen, sich für weiter vom Arbeitsplatz entfernte Wohnorte entscheiden.⁹⁴

Arbeitsweg und Arbeitszeiten gemeinsam betrachten

- Home-Office, Telework und Coworking Spaces haben Potenzial den Verkehrsaufwand für Arbeitswege zu reduzieren. Dabei sind mögliche Rebound-Effekte zu berücksichtigen.
- Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten ergeben sich Chancen und Herausforderungen für den Öffentlichen Verkehr. Ein gutes Angebot auch außerhalb der klassischen Pendelzeiten wird wichtiger.

Literatur, Quellen, Anmerkungen

Literatur, Quellen

- 1 Aarts H. u.a.: Habit and information use in travel mode choices. In: *Acta Psychologica*, 1997/96, S. 1-14
- 2 Abreu e Silva J., Melo P. C.: The Effects of Home-Based Telework on Household Total Travel: A Path Analysis Approach of British Households. In: *Transportation Research Procedia* 27: S. 832–40, 2017. URL www.doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.085 – Stand 6.2.2020
- 3 Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Magistrat der Stadt Wien: Teilaktualisierung der Kordonenerhebung Wien- für die Korridore St. Pölten bis Gänserndorf im Jahr 2014. Endbericht und Ergebnisse. Wien: 2016. URL www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008462.pdf – Stand 6.2.2020
- 4 Anable J., Gatersleben B. 2005: All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), S. 163-181.
- 5 Arbeiterkammer: Eigene Zusammenstellung auf Basis. Wien: 2019 URL www.brutto-netto.arbeiterkammer.at/ – Stand 7.2.2020
- 6 Arbeiterkammer Niederösterreich (AK NÖ): Analyse Pendeln in NÖ, Zahlen und Fakten 2019. Wien: 2020
- 7 Arbeiterkammer Oberösterreich (AK OÖ): Arbeit, die nichts wert ist. Schlechte Bezahlung, geringer sozialer Status. In: *Arbeitsklima-Index Newsletter*, 4/2019. Linz: 2019
- 8 Arbeiterkammer Oberösterreich (AK OÖ): Arbeitsklima Index. Gesammelte Auswertungen. 2018. URL www.ooe.arbeiterkammer.at/beratung/arbeitsundgesundheits/arbeitsklima/arbeitsklima_index/index.html – Stand 6.2.2020
- 9 Avila-Palencia I. u.a.: The effects of transport modes use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study. In: *Environmental International* 120, S. 199-206. 2018. URL www.sciencedirect.com/science/article/pii/S016041201831314X – Stand 11.12.2019
- 10 Bamberg S., Heller J. u.a.: Multimodales Marketing für Münchner Neubürger. Entwicklung, Valuation, Ausblick. In: *Internationales Verkehrswesen*, (60), S. 73–76. 2008
- 11 Bergmann N. u.a.: Digitalisierung der Arbeitswelt – Auswirkungen auf ausgewählte Branchen in den Staaten Bulgarien, Rumänien, Serbien und Österreich. Wien: 2019
- 12 Bittschi B.: Die Pendlerpauschale – ein steuerpolitischer Irrweg. In: *Der Standard*, am 30.1.2020. Wien: 2020. URL <https://www.derstandard.at/story/2000113930832/die-pendlerpauschale-ein-steuerpolitischer-irrweg> – Stand 7.2.2020
- 13 BKS Bank: Nachhaltigkeitsbericht/Nicht finanzieller Bericht BKS Bank 2018. Klagenfurt: BKS Bank, 2019
- 14 Brezina T. u.a.: Pendeln in der Ostregion - Potenzial für die Bahn. Verkehr und Infrastruktur. Vol. 56. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. Wien: 2015. URL www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_56.pdf – Stand 6.2.2020
- 15 Bundesministerium für Arbeit und Soziales (bmas): Weissbuch, Arbeiten 4.0. Berlin: 2017
- 16 Bundesministerium für Finanzen (BMF): Allgemeines zu Pendlerpauschale und Pendlereuro. URL www.oesterreich.gv.at/themen/steuern_und_finanzen/pendlerpauschale_und_kilometergeld/1/Seite.1930200.html – Stand 6.2.2020
- 17 Bundesministerium für Finanzen (BMF): Allgemeines zur Pendlerpauschale. URL www.bmf.gv.at/themen/steuern/arbeitsnehmerinnenveranlagung/pendlerfoerderung-das-pendlerpauschale/allgemeines-zum-pendlerpauschale.html – Stand 28.1.2020
- 18 Bundesministerium für Finanzen (BMF): Bericht der Steuerreform-Kommission 2014. Wien: 2014. URL www.bmf.gv.at/dam/jcr:5cbb1b60-526a-40ae-ad62-ffd-148808baa/Bericht_Steuerreformkommission.pdf – Stand 6.2.2020
- 19 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Auskunft auf VCÖ-Anfrage am 21.1.2020. Wien: 2020
- 20 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW): Masterplan Radfahren 2015-2025. Wien: 2015
- 21 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW): Umweltfreundliches Parkraummanagement. Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger. Wien: 2015. URL www.fvv.tuwien.ac.at/uploads/media/Umweltfreundliches_Parkraummanagement.pdf – Stand 6.2.2020
- 22 Bundesministerium für Landesverteidigung: Mobilität in der Verwaltung (MoVe). URL www.bundesheer.at/misc/move/ – Stand 23.1.2020
- 23 Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT), Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): #mission 2030. Die österreichische Klima- und Energiestrategie. Wien: 2018. URL www.mission2030.info/ – Stand 9.12.2019
- 24 Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT): Auskunft auf VCÖ-Anfrage am 20.1.2020. Wien: 2020
- 25 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM). Bonn: 2018. URL www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/18218/ – Stand 28.8.2018
- 26 Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFW), Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Österreichischer Forschungs- und Technologiebericht 2016. Wien: 2016
- 27 California Environmental Protection Agency: California's Parking Cash-Out Program. An Informational Guide For Employers. Sacramento: 2009. URL https://www3.arb.ca.gov/planning/tsaq/cashout/cashout_guide_0809.pdf – Stand 7.2.2020
- 28 Canzler W., Knie A.: Mögkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien, Köln, Weimar: Böhlau Verlag 1998
- 29 Celis-Morales C. u.a.: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. In: *BMJ* 2017, 357: j1456. URL: www.doi.org/10.1136/bmj.j1456 – Stand 6.2.2020
- 30 CIPRA: Interreg-Projekt Nachhaltige Pendlermobilität (PEMO). 2019. URL www.cipra.org/de/cipra/international/projekte/laufend/pemo/ – Stand 7.12.2019
- 31 Corrandini P.: Coworking Spaces in ländlich geprägten Räumen - Ein Instrument der Regionalentwicklung? In *Temporäre Konzepte: Coworking und Coliving als Perspektive für die Regionalentwicklung*, 1. Auflage, 142–153, 2018. Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer
- 32 Dangschat J. S.: Eine raumbezogene Handlungstheorie zur Erklärung und zum Verstehen von Mobilitätsdifferenzen. In: Scheiner S., u.a. (Hrsg.): *Mobilitäten und Immobilitäten. Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital. Blaue Reihe – Dortmunder Beiträge zur Raumplanung* 142. Essen: Klartext, S. 91–104. 2013
- 33 Dangschat J. S. u.a.: NRT Non-routine Trips - Mobilitätsstile der Zukunft. Abschlussbericht der Studie NRT – Non-routine-Trips (gefördert vom bm:vit im Zuge der ways-2go-Ausschreibung, 1. Welle). Wien 2010: Mimeo.
- 34 Deloitte: Cycling's technological transformation. Making bicycling faster, easier, and safer. In: *Technology, Media and Telecommunications Predictions 2020*. S. 118-131. 2019
- 35 Deterding S. u.a.: From game design elements to gamefulness: defining "gamification.". In: *MindTrek*, 11. New York: ACM Press, 2011. S. 9
- 36 Die Presse: So sollen die neuen Nachtzüge der ÖBB aussehen. URL www.diepresse.com/5728918/so-sollen-die-neuen-nachtzuge-der-obb-aussehen – Stand: 26.11.2019
- 37 Doiber M. u.a.: Active2work. Aktive ArbeitnehmerInnen durch Neuordnung des Arbeitszeitregimes. Projekt gefördert vom bm:vit im Rahmen von „Mobilität der Zukunft“. Wien: 2018. URL www.active2work.tbwrknowledge.org/ – Stand 9.12.2019
- 38 Eltis: Aarhus encourages residents to trial alternative means of commuting. 2019. URL www.eltis.org/discover/case-studies/aarhus-encourages-residents-trial-alternative-means-commuting?utm_source=Ricardo-AEA%20Ltd&utm_medium=email&utm_campaign=10167283_ELTIS%2FED62677104%2FNewsletter_Jan2019&dm_i=DA4,61X4J,RK9B8Z,NR2OT,1 – Stand 31.10.2019
- 39 Energieagentur Vorarlberg: PEMO-Werkzeugkoffer. Dornbirn: 2018. URL www.energieinstitut.at/wp-content/uploads/2018/10/PEMO_Werkzeugkoffer_DE_inkl.-Kontaktdaten.pdf – Stand 6.2.2020
- 40 Energieausweis.at: Energieausweis-Informationen. URL www.energieausweis.at/energieausweis-informationen.htm – Stand: 6.2.2020
- 41 EPOMM: Mobility Management Strategy Book. Intelligent strategies for clean mobility towards a sustainable and a prosperous Europe. Österreich: 2018.
- 42 EU Commission: Handbook on the external costs of transport. Version 2019. Brüssel: 2019
- 43 Eurofound and the International Labour Office: Working anytime, anywhere: The effects on the world of work. Publications Office of the European Union, Luxembourg, and the International Labour Office, Geneva: 2018
- 44 European Working Conditions Survey (EWCS): Sechste Europäische Erhebung über die Arbeitsbedingungen 2015. Luxembourg: 2016
- 45 European Working Conditions Survey (EWCS): Vierte Europäische Erhebung über die

- Arbeitsbedingungen 2005. Luxembourg: 2007
- 46 Eurostat: Part-time employment and temporary contracts - annual data [lfsi_pt_a]. Luxembourg: 2020
 - 47 Fleming S. M. u.a.: Overcoming Status Quo Bias in the Human Brain. Proceedings of the National Academy of Sciences März 2010 107 (13) 6005-6009, URL www.doi.org/10.1073/pnas.0910380107 – Stand: 6.2.2020
 - 48 Fogg B. J.: A Behavior Model for Persuasive Design. Claremont, CA. 2009
 - 49 Fonds Gesundes Österreich: Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. Band Nr. 8 aus der Reihe WISSEN. Wien 2012. URL www.fgoe.org/medien/reihewissen/bewegungsempfehlungen – Stand 9.12.2019. URL www.fgoe.org/medien/grafiken – Stand 9.12.2019
 - 50 Forouzanfar M.H. u.a.: Global, regional, and national comparative risk assessment of 79 behavioural, environmental and occupational, and metabolic risks or clusters of risks in 188 countries, 1990-2013: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2013. In: The Lancet, 2015, 386, S. 2287-2323.
 - 51 Forsyth A., Krizek K.: Promoting walking and bicycling: assessing the evidence to assist planners. In: Built Environment, 36, S. 429-446. 2010 Ogilvie D. u.a.: Interventions to promote walking: Systematic review. In: British Medical Journal, 334 (7605), S. 1204. 2007
 - 52 Garcia-Sierra M. u.a.: Empirical analysis of travellers' routine choice of means of transport in Barcelona, Spain. In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior, 55, S. 365-379. 2018
 - 53 GoFamily München: ÖPNV – Münchner Kindl Ticket. 2019 URL www.gofamily-muenchen.de/unser-angebot/oePNV/ – Stand 31.10.2019
 - 54 Gorr H.: Die Logik der individuellen Verkehrsmittelwahl: Theorie und Realität des Entscheidungsverhaltens im Personenverkehr. Giessen: 1997 Focus-Verl. Götz, Konrad. Mobilitätsstile. In: Schöller O., Canzler W., Knie A. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 759-784. 2007
 - 55 Gärling T., Axhausen K. W.: Introduction: Habitual travel choice. In: Transportation, 30, S. 1-11. Schlich R., Axhausen, K. W. 2003: Habitual travel behaviour: Evidence from a six-week travel diary. In: Transportation, 30, S. 13-36.
 - 56 Hansen J. u.a.: Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement. Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz. Berlin: 2018. URL www.mittelstand-energie-wende.de/fileadmin/user_upload_mittelstand/MIE_vor_Ort/MIE-Praxisleitfaden_Betriebliches_Mobilitaetsmanagement.pdf – Stand 6.2.2020
 - 57 Haselsteiner E. u.a.: mobilTIMES. Konzepte für eine multifunktionale Nutzung des Mobilitäts-Zeitbudgets. Handbuch / Ergebnisbericht. Wien: 2018
 - 58 Hendrikson I. u.a.: The Association between Commuter Cycling and Sickness Absence. In: Preventive Medicine, 51/2010, S. 132-135
 - 59 Herry Consult: Mobilitätshebung Vorarlberg 2017, Sonderauswertung für VCÖ. Herry Consult im Auftrag der Vorarlberger Landesregierung. Wien: 2020
 - 60 Hösl R. n.d.: Best Practice - Mobilitätsmanagement - Erprobte Maßnahmen. München.De. Accessed December 7, 2019. URL www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Wirtschaftsfoerderung/Grundlagen/bmm/bmm-praxis.html – Stand 7.12.2019
 - 61 IDG Business Media GmbH (Hrsg.): Studie Arbeitsplatz der Zukunft 2018. München: 2018
 - 62 INTEGRAL, VCÖ: Umfrage zur Multimodalität. Durchgeführt von Integral. Wien: 2019
 - 63 Janokovsky P. Neue Zürcher Zeitung. (5.6.2016). URL www.nzz.ch/schweiz/aktuelle-themen/umstrittene-tessiner-vorlage-ja-zur-parkplatzgebuehr-ld.86907 – Stand 6.2.2020
 - 64 Janokovsky P. Neue Zürcher Zeitung. 20.7.2016. URL www.nzz.ch/schweiz/tessindie-parkier-gebuehr-wird-noch-hoeher-ld.106752 – Stand 6.2.2020
 - 64 Kemen J.: Mobilität und Gesundheit. Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger. Frankfurt am Main, Springer: 2016
 - 65 Kesselring, S.: Betriebliche Mobilitätsregime. Zur soziogeografischen Strukturierung mobiler Arbeit. In: Zeitschrift für Soziologie, Jg. 41, Heft 2, S. 83-100: 2012
 - 66 Kim S. u.a.: Home-based telecommuting and intra-household interactions in work and non-work travel: A seemingly unrelated censored regression approach. Transportation Research Part A 80, p. 197-214. 2015. URL www.doi.org/10.1016/j.trA.2015.07.018 – Stand 6.2.2020
 - 67 Kletzan-Slamanić D.: Die Pendlerförderung erfüllt keine an sie gestellten Anforderungen. In: Der Standard, am 3.2.2020. Wien: 2020. URL <https://www.derstandard.at/story/2000114087145/die-pendlerfoerderung-erfuellt-keine-an-sie-gestellten-anforderungen> – Stand 7.2.2020
 - 68 Kletzan-Slamanić D.: Eigene Abschätzung auf Basis des Förderungsberichts 2018 des Bundesministerium für Finanzen. Wien: 2020
 - 69 Kletzan-Slamanić D.: Eigene Berechnung auf Basis von parlamentarischer Anfrage 30.12.2019 zu 116/AB, 47/J (XXVII. GP). Wien: 2020
 - 70 klimaaktiv, BMNT: Österreichs Top-Unternehmen setzen auf klimafreundliche Mobilität. Wien: 2019. URL www.klimaaktiv.at/service/presse/2018/top-unternehmen.html – Stand 28.8.2018
 - 71 klimaaktiv: 27.000 Teilnehmende sammelten 17,5 Millionen Radkilometer bei Österreich radelt. URL www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/oesterreich-radelt-2019.html – Stand 28.10.2019
 - 72 klimaaktiv: JobRad statt Dienst-Auto. URL www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/job-rad.html – Stand 28.10.2019
 - 73 klimaaktiv: Jobticket - steuerbegünstigt!. URL: www.klimaaktiv.at/mobilitaet/oev/Jobticket.html – Stand 6.2.2020
 - 74 klimaaktiv mobil, Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT): Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen. Gesund und Umweltfreundlich unterwegs. Wien: 2018
 - 75 Laine A. u.a.: Mobility as a Service and Greener Transportation Systems in a Nordic context. Nordic Council of Ministers. Denmark. 2018
 - 76 Bamberg S. u.a.: Behaviour theory and soft transport policy measures. In: Transport Policy, 18 (1), S. 228-235. 2011
 - 76 Land Hessen: Landesticket - Für Hessen unterwegs. URL www.innen.hessen.de/buerger-staat/personalwesen/landesticket-fuer-hessen-unterwegs – Stand 9.1.2020
 - 77 Loidl M. u.a.: GISMO – Geographical Information Support for Healthy Mobility. Projekt gefördert vom bmvt im Rahmen von „Mobilität der Zukunft“. 2018 URL www.gismo-project.com/ – Stand 9.12.2019
 - 78 Marchetti C.: Anthropological invariants in travel behavior. Technological Forecasting and Social Change, 47 (1), S. 75-88. 1994. URL [www.doi.org/10.1016/0040-1625\(94\)90041-8](http://www.doi.org/10.1016/0040-1625(94)90041-8) – Stand 6.2.2020
 - 79 Martin A. u.a.: Does Active Commuting Improve Psychological Wellbeing? Longitudinal Evidence from Eighteen Waves of the British Household Panel Survey. Preventive Medicine. 2014 URL www.doi.org/10.1016/j.ypmed.2014.08.023. – Stand 20.1.2020
 - 80 McGonigal J.: Reality is broken: why games make us better and how they can change the world. Penguin Group, New York: 2011
 - 81 Mobilservice: Praxis-Beispiel Mobilitätsset. 2014 URL www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_file_1011 – Stand 31.10.2019
 - 82 Mueller N. u.a.: Health impact assessment of active transportation: A systematic review. In: Preventive Medicine, 76, 103-14. 2015
 - 83 Mühlberger P.: Einkaufszentrenentwicklung (be)steuerbar? S. 58ff. In: (ÖGZ 7-8/19) URL: www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/oegz/dokumente/OeGZ_7-8_2019.pdf – Stand: 6.2.2020
 - 84 Müller E.: Schriftliche Beantwortung (116/AB) der parlamentarischen Anfrage: Unterstützung von Pendlerinnen und Pendlern (47/J XXVII. GP) am 30.12.2019. Wien: Parlament der Republik Österreich, 2019
 - 85 Münchner Kreis e.V. (Hrsg.): Mobilität. Erfüllung. System. Zur Zukunft der Mobilität 2015+. Zukunftsstudie Münchner Kreisband VII. München: 2017
 - 86 Nau.ch: Arbeitszeit im Zug darf beim Bund voll verrechnet werden (29.12.2019) URL www.nau.ch/news/schweiz/arbeitszeit-im-zug-darf-beim-bund-voll-verrechnet-werden-65635574 – Stand: 6.2.2020
 - 87 Nos: De leasefiets als geheim wapen tegen de files. n.d. URL www.nos.nl/nieuwsuur/artikel/2313621-de-leasefiets-als-geheim-wapen-tegen-de-files.html – Stand 18.12.2019
 - 88 OECD, ITF: Effective transport policies for corporate mobility management. 2010
 - 89 Omniphon 2019: München bleibt „Gscheid Mobil“. URL www.omniphon.de/news/muenchen-bleibt-gscheid-mobil/ – Stand 31.10.2019
 - 90 OpenPR: Vorsteuerabzug bei Firmen eBikes ab 2020 in Österreich möglich! URL www.openpr.de/news/1064856/VORSTEUERABZUG-bei-Firmen-eBikes-ab-2020-in-Oesterreich-moeglich.html – Stand: 21.10.2019.
 - 91 O'Fallon C. u.a.: Constraints affecting mode choices by morning car commuters. In: Transport Policy, 11(1), S. 17-29. 2004
 - 92 PASTA Consortium. PASTA – Physical Activity through sustainable transport approaches. EU Seventh Framework Programme. URL www.pastaproject.eu/home/ – Stand 9.12.2019
 - 93 Peltzer, S.: Mobil.Pro.Fit. - Ein Modellprojekt für betriebliches Mobilitätsmanagement. 2014 URL www.nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/pdf/2014-11-03_8-fahrradkommunalkonferenz_peltzer.pdf. – Stand 7.12.2019
 - 94 Pengyu Z.: Telecommuting, Household Commute and Location Choice. In: Urban Studies 50 (12): 2441-59. 2013 URL www.doi.org/10.1177/0042098012474520 – Stand 6.2.2020
 - 95 Pfaffenbichler P.: Eigene Berechnungen auf Grundlage: bmvt: Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätshebung, Österreich unterwegs 2013/2014'. Seite 56

- und 84. Wien: 2016. Wien: 2019
- 96 Pfaffenbichler P.: Eigene Berechnungen nach BMVT: Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsbefragung „Österreich Unterwegs 2013/2014“. Wien: 2016 URL www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/downloads/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf – Stand 10.2.2020
 - 97 Pfaffenbichler P.: Eigene Berechnungen nach Brezina T., Hader T., Eder E.: Pendeln in der Ostregion – Potenzial für die Bahn. Verkehr und Infrastruktur, 56. AK Wien, Wien: 2015. URL www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_56.pdf – Stand 5.2.2020
 - 98 PGO. 2016. Teilaktualisierung der Kordonenerhebung Wien für die Korridore St. Pölten bis Gänserndorf im Jahr 2014. Wien. URL www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008462.pdf – Stand 7.2.2020
 - 99 Prandtstetter M. u.a.: Next-Level Corporate Mobility. Concepts and Findings. Vortrag: Entscheidungsunterstützung in der Logistik – EULOG 2018, Linz: 2018
 - 100 Ramaekers K. u.a.: The impact of company cars on travel behaviour. 12th WCTR, Lissabon: 2010
 - 101 Regierung des Fürstentums Liechtenstein: Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen ab 50 Angestellte. Liechtenstein: 2018
 - 102 Reis M., Scheuermaier M., n.d.: Nachhaltige Pendlermobilität in Ihrem Betrieb. Vol. 43. URL www.energieinstitut.at/wp-content/uploads/2018/10/PEMO_Werkzeugkoffer_DE_inkl.-Kontaktdaten.pdf. – Stand: 6.2.2020
 - 103 Reusswig F., Gerlinger K., Edenhofer O.: Lebensstile und globaler Energieverbrauch – Analyse und Strategieansätze zu einer nachhaltigen Energiestruktur. PIK Report Nr. 90, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V. 2004 URL www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu/publikationen/hauptgutachten/hg2003/pdf/wbgu_jg2003_ex08.pdf – Stand: 7.2.2020
 - 104 Rijksoverheid. URL www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/fiets-van-de-zaak – Stand 18.12.2019
 - 105 Risser R., Chaloupka-Risser C.: Motive und Kriterien. In: Chaloupka-Risser C., Risser R., Zuzan W.-D. (Hrsg.): Verkehrspsychologie – Grundlagen und Anwendungen. Wien: facultas.wuv Universitätsverlag, S. 82–103. 2011
 - 106 Roth G.: Fühlen, Denken, Handeln: Wie das Gehirn unser Verhalten steuert. Auflage: Neue, vollständig überarbeitete Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag. 2003
 - 107 Scheiner J.: Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2009
 - 108 Scheiner J.: Verkehrsgenese-forschung. In: Schöller O. u.a. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007. S. 687–709
 - 109 Schläpfer A. u.a.: Bedeutung psychologischer und sozialer Einflussfaktoren für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. In: Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Berlin: 2002
 - 110 Schreier H., u.a.: Förderprogramm Neubürgermarketing. Evaluation der Modellvorhaben in Sulzfeld und Tübingen. 2019 URL www.nvbw.de/fileadmin/nvbw/Umweltverbund/Neuburgermarketing/190708_Bericht_Evaluation_Neub%C3%BCrgermarketing.pdf – Stand 7.2.2020
 - 111 Schwedes O. u.a.: Mobilitätsmanagement in Deutschland. Eine kritische Bestandsaufnahme. 2. Auflage, Discussion Paper. Berlin: Technische Universität Berlin, 2017
 - 112 Shaheen S. u.a.: Shared Mobility – A Sustainability & Technologies Workshop. Definitions, Industry Developments and Early Understanding. TSRC, UC Berkeley: 2015
 - 113 Shifftan Y. u.a.: The impact of company-car taxation policy on travel behavior. In: Transport Policy, 19, S. 139–146. 2012
 - 114 Sigurdardottir S. B. u.a.: Understanding adolescents' intentions to commute by car or bicycle as adults. In: Transportation Research Part D: Transport and Environment, 24, S. 1–9. 2013
 - 115 Spath D. (Hrsg.): Produktionsarbeit der Zukunft – Industrie 4.0. Stuttgart: 2013
 - 116 Stadtentwicklung Wien. n.d.: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung 2012/2013. Stadt Wien. URL www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/ausweitung/index.html. – Stand 1.12.2019
 - 117 Statistik Austria. Zeitverwendung 2008/09: Ein Überblick über geschlechtsspezifische Unterschiede. Wien 2009. URL www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/soziales/zeitverwendung/zeitverwendungserhebung/index.html – Stand 9.12.2019
 - 118 Statistik Austria: Energiestatistik. Mikrozensus Energieeinsatz der Haushalte 2017/2018. Erstellt am 15.9.2019. Wien: 2019
 - 119 Statistik Austria: Erwerbstätige 2017 nach Geschlecht und Entfernungskategorie. Abgestimmte Erwerbsstatistik 2017 mit Stichtag 31.10. Erstellt am 28.6.2019. Wien: 2019
 - 120 Statistik Austria: Erwerbstätige und unselbständig Erwerbstätige nach Vollzeit/Teilzeit und Geschlecht seit 1994. Erstellt am 19.3.2019. Wien: 2019
 - 121 Statistik Austria: Kfz-Bestand. Fahrzeug-Bestand am 31.12.2017 nach Fahrzeugarten. Wien: 2018
 - 122 Statistik Austria: Urlaubs- und Geschäftsreisen Kalenderjahr 2018. Wien: 2019.
 - 123 Stiewe M., Reutter U.: Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Klartext Verlag, Essen: 2012 URL www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/18218/ – Stand 7.2.2020
 - 124 Stutzer A., Frey B.S.: Stress That Doesn't Pay: The Commuting Paradox. Discussion Paper No. 1278. Bonn, 2008 URL: www.ftp.iza.org/dp1278.pdf – Stand 20.1.2020
 - 125 Super Cykelstier: Cycle Superhighway. Bicycle Account. Kopenhagen: 2019. URL www.supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2019/11/Cycle-superhighway-bicycle-account-2019-UK-final-2.pdf – Stand 7.2.2020
 - 126 Talbot R. u.a.: Journey to work: Exploring difficulties, solutions and impact of aging. In: International Journal of Sustainable Transportation, 10(6), S. 541–551. 2016
 - 127 Techniker Krankenkasse: Mobilität in der Arbeitswelt – Datenanalyse und aktuelle Studienlage 2018. Hamburg: 2018. URL www.tk.de/resource/blob/2047902/71f-f3793e233617c35eeb0fa6cf1c70f/mobilitaet-in-der-arbeitswelt-data.pdf – Stand 6.2.2020
 - 128 Telefonische Auskunft von Christian Mussnig, Geschäftsführer velocitee GmbH.
 - 129 Thøgersen J.: Understanding repetitive travel mode choices in a stable context: A panel study approach. In: Transportation Research Part A, 40, S. 621–638. 2006
 - 130 TML: Reboundeffect met impact op het milieu. Transport & Mobility Leuven (TML), Leuven, Belgium: 2013
 - 131 Umweltbundesamt: Emissionskennzahlen Datenbasis 2017. Aktualisiert: Mai 2019. URL www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf – Stand 5.2.2020
 - 132 Umweltbundesamt: Leitlinien für umweltverträgliche Dienstreisen im Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau: 2016
 - 133 Umweltbundesamt: Sachstandsbericht Mobilität – Endbericht. 2019 URL www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REPO688.pdf – Stand: 6.2.2020
 - 134 Universität Zürich: Mobilität. URL <https://www.sustainability.uzh.ch/de/sustainability-at-uzh/Nachhaltigkeitsbericht/Governance,-Verwaltung-und-Betrieb/Umwelt-und-Ressourcen/Mobilitaet.html> – Stand: 6.2.2020
 - 135 Urban B.: Verträgliche Sicherstellung von Mobilitätsmaßnahmen bei (Wohn)Bauvorhaben - Mobilitätsverträge in der Stadt Graz. Graz, 23.1.2019. URL www.urbaninnovation.at/tools/uploads/04Mobilitaetsvertraege-in-Graz2019.01.23.pdf – Stand 6.2.2020
 - 136 VCÖ - Mobilität mit Zukunft. In Österreich täglich 3,5 Millionen Autofahrten durch Arbeitsweg. URL www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/autofahrten-arbeitsweg-2018 – Stand 6.2.2020
 - 137 VCÖ - Mobilität mit Zukunft. URL www.mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mobilitaetsvertrag-zur-umsetzung-des-verkehrskonzeptes-lkh-quadrant-graz-9633 – Stand 6.2.2020
 - 138 VCÖ: Beat the Street - Simmering. In: VCÖ-Datenbank für vorbildliche Mobilitätsprojekte. URL www.mobilitaetsprojekte.vcoe.at/beat-the-street-simmering-2018 – Stand 6.2.2020
 - 139 VCÖ: Eigene Berechnungen. Wien: 2020
 - 140 VCÖ: Eigene Darstellung. Wien: 2019
 - 141 VCÖ: Mobilitätskonzept Boehringer Ingelheim. In: VCÖ-Datenbank für vorbildliche Mobilitätsprojekte. URL www.mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mobilitaetskonzept--2018 – Stand 6.2.2020
 - 142 VCÖ: Sanfte Dienstreisen bei Haberkorn - „Ein Weg Zug, ein Weg Flug“. URL www.mobilitaetsprojekte.vcoe.at – Stand 6.2.2020
 - 143 velocitee: Jobike für Dienstnehmer. Wien: 2019. URL www.citee.at/jobike/für-dienstnehmer/ – Stand 10.12.2019
 - 144 Verband Deutsches Reisemanagement e.V.: VDR Geschäftsreiseanalyse 2017. Frankfurt am Main: 2018.
 - 145 Vogt W., Fiegl C.: Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung in Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung Baden-Württemberg. Stuttgart: 2012
 - 146 Weber N. In: Der Spiegel (8.3.2018): Frauen leiden unterm Pendeln mehr als Männer. URL www.spiegel.de/gesundheit/psychologie/pendeln-was-sind-die-folgen-fuer-die-gesundheit-a-1194928.html – Stand 6.2.2020
 - 147 Weikel D.: California Commute: Effectiveness of state's 'parking cash-out' program is unclear. In: Los Angeles Times, am 13.1.2015. Los Angeles: 2015. URL <https://www.latimes.com/local/california/la-me-california-commute-20150113-story.html> – Stand 7.2.2020
 - 148 Wikipedia: Entfernungspauschale URL <https://de.wikipedia.org/wiki/Entfernungspauschale> – Stand 10.2.2020

- 149 Winkler R. u.a.: Das Elterntaxi an Grundschulen. ADAC e.V. München. 2018
- 150 Wirtschaftskammer Österreich: Anfragebeantwortung am 15.1.2020. Wien: 2020
- 151 Wissenschaftsstadt Darmstadt: Mobilitätskonzept Lincoln-Siedlung. Stand 11.12.2018. URL www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung/ – Stand 13.12.2019
- 152 Wolf-Eberl S., Posch P.: Arbeitswege und Arbeitszeit - Zeit für mein Leben? Eine Analyse von Mobilitätsdaten von Erwerbstätigen in Österreich. In: Verkehr und Infrastruktur, 61. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 2018
- 153 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) 50/03 Personen- und Güterbeförderung. URL www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/i/1999/204/P34/NOR40000890 – Stand 31.12.2001
- 154 Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK): „Plattform Raumordnung & Verkehr“ - Empfehlungen und Argumentarium der ÖREK-Partnerschaft zu „Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung“. Wien: 2015. URL www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_RO_Verkehr/Empfehlungspapier_final_2015-03-31.pdf – Stand 6.2.2020
- 155 Österreichisches Parlament. Parlamentskorrespondenz Nr. 145, 27.02.2013. URL www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2013/PK0145/ – Stand 6.2.2020
- 156 Österreich radelt: Ehrung der Bundessieger von Österreich radelt 2019. URL www.radelt.at/aktuelles/ehrung-der-bundessieger-von-osterreich-radelt-2019 – Stand 24.10.2019

Anmerkungen

- a Auf Basis der Anzahl an Mitgliedern der Arbeiterkammer Österreich
- b Berechnung: Anzahl Pkw-Fahrten für Arbeitswege je Werktag gesamt mal durchschnittliche Länge Pkw-Fahrten für Arbeitswege mal direkte Treibhausgas-Emissionen je Fahrzeugkilometer (Durchschnitt Diesel- und Benzin-Pkw).
- c Berechnung: Pkw-Kilometer gesamt Österreich pro Jahr berechnet auf Basis der Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs“ (bmvit 2016) 54,75 Milliarden Kilometer, davon Arbeitswege 16,83 Milliarden Kilometer – entspricht 31 Prozent. Gesamte externe Kosten Pkw-Verkehr in Österreich laut EU-Kommission rund 12,1 Milliarden Euro (EU Commission 2019) mal Anteil von 31 Prozent für Pkw-Verkehrsaufwand Arbeitswege, ergibt 3,8 Milliarden Euro externe Kosten für Pkw-Verkehrsaufwand Arbeitswege in Österreich.
- d Die erwähnten Fallstudien werden im Rahmen des laufenden FFG geförderten Projektes „mobility4work. Mobilität für die digitalisierte Arbeitswelt“ durchgeführt. URL <https://projekte.ffg.at/projekt/2929387> – Stand 11.02.2020

VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft

- | | | | | | |
|------|---|------|---|------|--|
| 2020 | Arbeitswege auf Klimakurs bringen | 2010 | Wie Wohnen Mobilität lenkt
Energiewende – Schlüsselfaktor Verkehr
Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr
Öffentlicher Verkehr – Weichenstellungen | 2000 | Marketing für umweltorientierte Mobilität
Mit Sicherheit mobil
Wohlstand durch effizienten Verkehr
Lkw-Maut und Straßengebühren
Auto-Umweltliste |
| 2019 | Energiewende im Verkehr – erneuerbar und elektrisch
Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen
Aktive Mobilität als Säule der Mobilitätswende
In Gemeinden und Regionen
Mobilitätswende voranbringen | 2009 | Globaler Güterverkehr
Multimodale Mobilität als Chance
Potenziale von Elektro-Mobilität
Soziale Aspekte von Mobilität | 1999 | Mobilität lernen
Jugend & Mobilität
Senioren & Mobilität
Auto-Umweltliste |
| 2018 | Mobilitätswende braucht mehr Öffentlichen Verkehr
Sharing und neue Mobilitätsangebote
Rebound- und Seiten-Effekte im Verkehr
Mobilität als soziale Frage | 2008 | Sichere Straßen durch Vision Zero
Ballungsräume und Mobilität
Verkehr 2020 – Entwicklungen
Klimaschutz im Verkehr | 1998 | Unterwegs zur Universität
Freizeitmobilität
Leistungsfähiger Verkehr
Auto-Umweltliste |
| 2017 | Transformation von Mobilität und Transport unterstützen
Ausgeblendete Kosten des Verkehrs
Personenmobilität auf Klimakurs bringen
Energie für erdölfreie Mobilität | 2007 | Automobilität – Grenzen als Chance
Raumordnung und Verkehrsentwicklung
Pricing – Verkehr nachhaltig steuern
Mobilität und demografischer Wandel | 1997 | Carsharing
Arbeitswege neu organisieren
Flugverkehr auf Kosten der Umwelt
Klimafaktor Mobilität
Auto-Umweltliste |
| 2016 | Verkehrssystem sanieren für die Zukunft
Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren
Fokus Freizeitverkehr
Urbane Verkehr der Zukunft | 2006 | Fokus Energieeffizienz im Verkehr
Radfahren – Potenziale und Trends
Lkw-Maut auf allen Straßen
Fokus Flugverkehr | 1996 | Flexibler Öffentlicher Verkehr
Frauen & Mobilität
Einkaufsverkehr
Alpentransit – Bahn statt Lkw
Auto-Umweltliste |
| 2015 | Gesellschaftliche Entwicklungen und Mobilität
Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität
Klima und Energie – Potenziale im Verkehr
Multimodale Mobilität umsetzen | 2005 | Ökonomisch effizienter Verkehr
Brennpunkt Verkehrssicherheit
Effizienter Güterverkehr
Öffentlicher Verkehr mit Zukunft | 1995 | Wege zum autofreien Wohnen
Straßen zum Radfahren
Straßen für Kinder
Auto-Umweltliste |
| 2014 | Weniger Verkehr durch nachhaltigen Konsum
Infrastrukturen für zukunftsfähige Mobilität
Lebensraum Stadt und Mobilität
Qualität im Öffentlichen Verkehr | 2004 | Gesundheit und Verkehr
Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr
Kinder – die Verlierer im Verkehr
Mobilitätsmanagement | 1994 | Straßenbahn 2000
Wege zum Autofreien Tourismus
Sanfte Mobilität in Europas Städten
Auto-Umweltliste |
| 2013 | Wirtschaft beleben durch nachhaltige Mobilität
Zukunft der Mobilität in der Region
Mobilität und Transport 2025+
Die Stadt auf Schiene bringen | 2003 | Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur
Mobilität 2020. Trends–Ziele–Visionen
Verkehrslärm
Grenzen überwinden im Verkehr | 1993 | Vorrang für Fußgänger
Kostenwahrheit in Europas Verkehr
Elektrofahrzeuge
Auto-Umweltliste |
| 2012 | Gesundheitsfaktor Mobilität
Technologien für nachhaltige Mobilität
Klimaschutz, Rohstoffe und Verkehr
Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität | 2002 | Wasser-Gefährdung durch Verkehr
Die verkehrssichere Gemeinde
EU-Erweiterung – Chance für Österreich
Neue Technologien für nachhaltige Mobilität | 1992 | Elektromobil-Liste
Europa der Fußgänger
Auto-Teilen
Auto-Umweltliste |
| 2011 | Erfolgreicher Öffentlicher Verkehr
Infrastrukturen nachhaltiger Mobilität
Verkehr fair steuern
Gesamtbilanz Verkehr | 2001 | Klimafaktor Verkehr
Wettbewerb im Öffentlichen Verkehr
Sicher gehen in Stadt und Dorf
Mobilitätsmanagement für Schulen | 1991 | Verkehrsgerechtes Kind – kindgerechter Verkehr
Sanfte Mobilität
Solare Aussichten
Auto-Umweltliste |
| | | | | 1990 | Unterwegs zur Universität
Das Fahrrad im Verkehr
Verkehr – Vom Erkennen zum Handeln
Solarmobile und Photovoltaik |

Arbeitswege auf Klimakurs bringen

Arbeitswege sind werktags in Österreich der häufigste Wegzweck und werden großteils mit dem Pkw erledigt. Arbeitswege sind ein wichtiger Hebel, um insgesamt die Klimaverträglichkeit des Verkehrs zu verbessern. Da es sich beim alltäglichen Weg zum Arbeitsplatz um eingeübte Routinen handelt, sind starke Anreize und Informationen notwendig, um Veränderungen des Mobilitätsverhaltens zu erreichen.

Die soziale Verantwortung für den durch Arbeits- und Dienstwege verursachten Verkehr liegt zu einem wesentlichen Teil bei den Unternehmen. Betriebliches Mobilitätsmanagement hat das Potenzial, Mobilitätsroutinen zu verändern. Zahlreiche Beispiele zeigen, dass effizient und klimaverträglich zurückgelegte Arbeitswege für Beschäftigte, Unternehmen und Kommunen einen messbaren Mehrwert bringen. Für größere Betriebe sollte die Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts zum vorgeschriebenen Standard werden – ähnlich wie beim verpflichtenden Energieausweis.

Für Beschäftigte ist der Arbeitsweg eine Chance, auf eine tägliche gesunde Portion Bewegung zu kommen, indem die gesamte Strecke oder ein Teil, etwa zum nächstgelegenen Bahnhof, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt wird.

In der VCÖ-Publikation „Arbeitswege auf Klimakurs bringen“ werden auch die Möglichkeiten der Öffentlichen Hand aufgezeigt, lenkend einzugreifen, um die Umweltbilanz der Arbeitswege-Mobilität zu verbessern. Neben steuerlichen Anreizen, einer umfassenden Reform von Pendelpauschale und Firmenwagenbesteuerung sind etwa Mobilitätsverträge zwischen Kommune und Unternehmen vielversprechend.

Climate-compatible commuting

Commuting to and from work is the most frequent purpose of travel on weekdays in Austria and is largely done by car. Commuting is an important factor that could contribute to improving the overall climate compatibility of transport. Since the daily commute is a familiar routine for people, strong incentives are necessary to get them to change their mobility behaviour.

The social responsibility for the traffic caused by commuting to and from work lies largely with the companies. Corporate mobility management has the potential to change mobility routines. Numerous examples show that efficient and climate-friendly commutes add measurable value for employees, companies and municipalities. For larger companies, the development of a company mobility concept should become mandatory – similar to the mandatory energy certificate.

For employees, the daily commute is an opportunity to get a healthy dose of exercise by cycling or walking to work or to the nearest railway station.

The VCÖ publication „Climate-compatible commuting“ shows what options of intervention public authorities have to improve the environmental balance of travel to and from work. In addition to tax incentives, a comprehensive reform of the commuting allowance, and company car taxation, mobility contracts between municipalities and private companies are a promising possibility.



greenprint*
klimapositiv gedruckt



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens. gugler*print, Melk, UWWZ-Nr. 609, www.gugler.at