



---

## **Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Rahmenbedingungen bei der Implementierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements**

*Ergebnisse aus der Workshopreihe „Optimierte Mobilität - Ökologische und  
ökonomische Verbesserungen durch betriebliches Mobilitätsmanagement“*

---

Graz, Mai 2006

### **eco4ward**

Erwerbswirtschaftlicher Verein zur Vernetzung von

▶ Umwelt ▶ Wirtschaft ▶ Arbeit ▶ Wissenschaft

Dr. Karin Dullnig & Ing. Daniela List

A-8020 Graz, Nikolaiplatz 4/II

Tel.: 0316 / 72 08 15-351, Fax: DW -37

[office@eco4ward.at](mailto:office@eco4ward.at), [www.eco4ward.at](http://www.eco4ward.at)

in Kooperation mit © ASSIST GmbH und FGM

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Ziele und Inhalte des Projektes</b> .....	<b>3</b>
2.1	Projektziele .....	3
2.2	Zielgruppe(n) .....	3
2.3	Projektteam .....	3
<b>3</b>	<b>Durchführung der Workshopreihe</b> .....	<b>4</b>
3.1	Akquisition der TeilnehmerInnen – Vorbereitung der Workshops.....	4
3.2	Ablauf und Inhalte der Workshops.....	4
3.3	TeilnehmerInnenliste .....	7
<b>4</b>	<b>Ergebnisse der Workshopreihe</b> .....	<b>8</b>
4.1	Einschätzung der Situation der Unternehmen.....	8
4.2	Ergebnisse der Befragung der TeilnehmerInnen.....	8
4.3	Ergebnisse der Befragung der externen PartnerInnen .....	11
<b>5</b>	<b>Beschreibung von ausgewählten Maßnahmen</b> .....	<b>12</b>
5.1	<b>Basisinformation zu Mobilitätsvarianten</b> .....	<b>13</b>
5.1.1	Information über Produkte im öffentlichen Verkehr.....	14
5.2	<b>Betriebliches Mobilitätskonzept</b> .....	<b>16</b>
5.3	<b>Organisatorische Maßnahmen im Betrieb</b> .....	<b>17</b>
5.4	<b>Motivation und Aktionsprogramme</b> .....	<b>19</b>
5.5	<b>Maßnahmen für ÖV</b> .....	<b>21</b>
5.6	<b>Optimales Flottenmanagement</b> .....	<b>22</b>
5.6.1	Traditionelles Fleetmanagement .....	22
5.6.2	Anforderungsprofil für ein modernes Fleetmanagement.....	23
5.7	<b>Pilotprojekt - Mitfahrbörse</b> .....	<b>24</b>
5.8	<b>Infrastruktur für Fahrräder</b> .....	<b>25</b>
5.9	<b>Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr</b> .....	<b>26</b>
5.10	<b>Parkraummanagement</b> .....	<b>27</b>
5.11	<b>Steuerliche Aspekte und Förderungen</b> .....	<b>28</b>
5.11.1	Internalisierung der Kosten .....	28
5.11.2	Variabilisierung der Kosten .....	28
5.11.3	Ökonomisierung der Versicherungssteuern .....	29
5.11.4	Verkehr sparende Raumordnung .....	29
5.11.5	Beratungsförderung .....	29
5.11.6	Versteuern von Jobtickets .....	30
5.12	<b>Weitere Workshopreihen</b> .....	<b>30</b>
5.13	<b>Externe Beratung</b> .....	<b>30</b>
<b>6</b>	<b>ANHANG:</b> .....	<b>33</b>

## 1 Zusammenfassung

Vom Jänner bis März 2006 fand mit 29 TeilnehmerInnen aus 19 steirischen Betrieben bzw. Einrichtungen die Workshopreihe „Optimierte Mobilität“ statt.

Während der Workshops wurden mit den TeilnehmerInnen und ExpertInnen die Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement Schritt für Schritt erarbeitet und in Gruppenarbeiten vertieft. Alle TeilnehmerInnen haben betriebspezifische Mobilitätserhebungen in ihren Betrieben/Einrichtungen durchgeführt und Maßnahmen geplant oder bereits begonnene Arbeiten vertieft. Als Arbeitsunterlage wurde den TeilnehmerInnen eine im Rahmen des Projektes erarbeitete Vorlage „Betriebliche Mobilitätsanalyse“ zur Verfügung gestellt. Es wurde von allen TeilnehmerInnen bestätigt, dass diese Vorlage die systematische Mobilitätsanalyse im Betrieb/in der Einrichtung optimal unterstützt und ein gutes Instrument zur betriebspezifischen Potenzialanalyse und Maßnahmenplanung ist. Die TeilnehmerInnen waren sich auch darüber einig, dass die Workshopmethode mit den praktischen Arbeiten zwischen den Workshops ein geeignetes Mittel ist, die Mobilitätsverantwortlichen dabei zu unterstützen, ihr betriebliches Mobilitätsmanagement kontinuierlich zu verbessern. Das Angebot von individuellen WIN-Beratungen wurde während der Workshopreihe noch nicht in Anspruch genommen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass ein sehr großer Bedarf an Basisinformationen und an Erfahrungsaustausch besteht. Die TeilnehmerInnen wollen sich untereinander austauschen, aber auch mit VertreterInnen der Verkehrsunternehmen und der Behörden und auch mit Vertretern anderer Betriebe, die bereits erfolgreich ein Mobilitätsmanagement implementiert haben, in Kontakt treten.



Abb. 1: Fotos der engagierten Workshop-TeilnehmerInnen

## **2 Ziele und Inhalte des Projektes**

### **2.1 Projektziele**

Mobilitätsmanagement in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen benötigt einen Anstoß von außen. In diesem Sinne wurden in diesem Pilotprojekt im Winter 2005/06 mit VertreterInnen von Betrieben und öffentlichen Einrichtungen und mit MobilitätsberaterInnen spezifische Potenziale erhoben und konkrete Maßnahmen zur Sanften Mobilität in Betrieben umgesetzt.

Die Ziele des Projektes waren folgende:

- Betriebe zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ zu motivieren und die Vorteile aufzeigen.
- Prozesse zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement zu starten.
- Erfahrungsaustausch unter den Betrieben, mit dem Ziel fachliches Wissen zu vertiefen und betriebsspezifische Lösungsansätze zu finden.
- Förderung einer guten Zusammenarbeit und offenen Kommunikation zwischen Betrieben, Behörden und Partnern des öffentlichen Verkehrs
- Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges auf Basis der Workshopergebnisse

### **2.2 Zielgruppe(n)**

Als Zielgruppen wurden gemeinsam mit den Auftraggebern festgelegt:

- Betriebe mit mehr als 100 MitarbeiterInnen und kleinere innovative Betriebe
- öffentliche Einrichtungen mit Multiplikatorwirkung
- BehördenvertreterInnen
- FachexpertInnen
- PartnerInnen des öffentlichen Verkehrs

### **2.3 Projektteam**

Die Workshopreihe „Optimierte Mobilität“ wurde vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 19D - Abfall- und Stoffflusswirtschaft und Fachabteilung 18A – Gesamtverkehr und Projektierung finanziert und als eine Veranstaltung in der Wirtschaftsinitiative beworben. das Projektteam setzte sich wie folgt zusammen:

- Dr. Karin Dullnig & Ing. Daniela List, eco4ward - Projektleitung
- Mag. Dr. Peter Novy, assist GmbH – fachliche Mitarbeit
- DI Karl Reiter & DI Claus Köllinger, FGM – fachliche Mitarbeit
- DI Silke Leichtfried, FA 19D – Koordination
- Marian Kueschnig, FA 18A - Koordination

### 3 Durchführung der Workshopreihe

#### 3.1 Akquisition der TeilnehmerInnen – Vorbereitung der Workshops

Zunächst wurde in Abstimmung mit der Steiermärkischen Landesregierung ein Einladungsfolder erstellt. (Anhang I). Der Folder wurde von der Fachabteilung 19D mit einem Begleitbrief (Anhang II) an ausgewählte steirische Betriebe und öffentliche Einrichtungen versandt. Die Workshopreihe wurde auch auf der WIN-Homepage, in der Zeitung der steirischen Wirtschaftskammer, im „Besser Leben Journal“ der Kleinen Zeitung und im Umweltmanagement Newsletter beworben.

Von eco4ward und assist und auch von den AuftraggeberInnen wurden die Betriebe/Einrichtungen telefonisch kontaktiert und nochmals zur Teilnahme eingeladen.

Wer	Anzahl d. Betriebe	Status
Silke Leichtfried	ca. 60 Briefe an Leitbetriebe aus Graz und Graz-Umgebung	erledigt
Marian Kueschnig	Land Steiermark	erledigt
Eco4ward	Nachakquisition 36 Unternehmen	14 angemeldet
ASSIST	Nachakquisition 10 Unternehmen	2 angemeldet

Tab. 1: Arbeitsaufteilung für die Akquisition

#### 3.2 Ablauf und Inhalte der Workshops

In drei interaktiven Workshops wurde durch gezielte Information und Bewusstseinsbildung aufgezeigt, wie das betriebliche Mobilitätsmanagement optimiert, also ökonomisch und ökologisch verträglicher, gestaltet werden kann. Die Workshops waren so konzipiert, dass neben den Schwerpunktthemen für Praxisberichte, Diskussionen und Erfahrungsaustausch genügend Zeit vorhanden war.

Die Teilnahme an den Workshops war für die Betriebe/Einrichtungen kostenlos. Weiters war vorgesehen, dass für den „Mobilitäts-Erstscann“ zusätzlich der WIN Beratungsscheck in Anspruch genommen werden könnte und weitergehende Beratungen zu 50 % aus WIN gefördert werden.

Die Workshopmethode wurde gewählt, um fachlichen Input zu bringen und ausgehend von den unterschiedlichen Problemstellungen einen Erfahrungsaustausch unter den teilnehmenden Betrieben/Einrichtungen und BeraterInnen zu fördern. Weiters wurde eine offene Diskussion mit MobilitätsexpertInnen, Verkehrsbetrieben und Behörden in Gang gebracht werden, um die Betriebe/Einrichtungen bei der Umsetzung von Maßnahmen aktiv zu unterstützen.

Begleitend zu den Workshops waren die TeilnehmerInnen aufgerufen, die Inhalte der Workshops in Form von Potenzialerhebungen und konkreten Maßnahmen zur Sanften Mobilität umzusetzen. Bei Bedarf konnten sie dabei von WIN-MobilitätsberaterInnen unterstützt werden.

Die Workshops fanden in der Wirtschaftskammer Steiermark, jeweils von 9:00 – 16:00 Uhr statt. Im Folgenden das Detailprogramm der einzelnen Veranstaltungen:

<b>Workshop 1 Programm</b>	
<b>Donnerstag 26. Jänner 2006, 9.00 – 16.00 Uhr</b>	
<b>9.00 Uhr</b>	<b>Begrüßung</b> <i>HR DI Dr. Wilhelm Himmel, Amt der Steiermärkischen Landesregierung FA 19D</i> <i>DI Werner Reiterlehner, Amt der Steiermärkischen Landesregierung FA 18A</i>
<b>9.15 Uhr</b>	<b>Vorstellungsrunde – Klärung der Erwartungen</b>
<b>9.30 Uhr</b>	<b>Einführung „betriebliches Mobilitätsmanagement“</b> Einstimmung und Bewusstseinsbildung Verkehr/Mobilität - direkte und indirekte Kosten - Dienstanreise und Dienstfahrten - steuerliche Aspekte – Sicherheitskosten Parkplatz <i>Mag. Dr. Peter Novy, assist GmbH</i>
<b>10.30 Uhr</b>	<b>Kaffeepause</b>
<b>10.45 Uhr</b>	<b>Ziele und Inhalte der Workshopreihe</b> Workshoptermine und –inhalte - Erläuterung der praktischen Arbeiten - AnsprechpartnerInnen - Unterstützung durch FachexpertInnen - WIN-Initiative und Mobilitätsberatung - Vorstellung der Bundesinitiative klima:aktiv>mobil <i>Dr. Karin Dullnig &amp; Ing. Daniela List, eco4ward</i>
<b>11.15 Uhr</b>	<b>Betriebliche Mobilitätslösungen - Umsetzungsstrategien</b> Beispiele und Erfahrungen aus der Praxis <i>DI Karl Reiter &amp; Claus Köllinger, FGM</i>
<b>12.30 Uhr</b>	Mittagspause
<b>13.30 Uhr</b>	<b>Das betriebliche Mobilitätskonzept - Welche Schritte sind notwendig?</b> Zielgruppen und Motive + Gruppenarbeit - Mitarbeiterinformation und –motivation - interne und externe Kommunikation - Ist-Erhebung „Mobilität“ – Arbeitsblätter für ein strukturiertes Vorgehen – Erläuterung der praktischen Arbeiten <i>Dr. Karin Dullnig &amp; Ing. Daniela List, eco4ward</i> <i>Mag. Dr. Peter Novy, assist GmbH</i> <i>DI Karl Reiter &amp; Claus Köllinger, FGM</i>
<b>16.00 Uhr</b>	<b>Ende der Veranstaltung</b>
	<b><u>Praktische Arbeiten bis zum Workshop 2:</u></b> Mitarbeiterinformation und -motivation - Datenerhebung
	Moderation und Betreuung: Dr. Karin Dullnig und Ing. Daniela List, eco4ward
<b>Workshop 2 - Programm</b>	
<b>Donnerstag, 16. Februar 2006, 9.00 – 16.00 Uhr</b>	
<b>9.00 Uhr</b>	<b>Präsentation der praktischen Arbeiten - Diskussion – Auswertung und Klärung offener Fragen</b>
<b>11.00 Uhr</b>	<b>Potenzialanalyse + Gruppenarbeit</b> <i>Dr. Karin Dullnig &amp; Ing. Daniela List, eco4ward</i> <i>Mag. Dr. Peter Novy, assist GmbH</i> <i>DI Karl Reiter &amp; Claus Köllinger, FGM</i>
<b>12.30 Uhr</b>	<b>Mittagspause</b>
<b>13.30 Uhr</b>	<b>Zielfestlegung und erste Maßnahmenplanung für das betriebsspezifische Mobilitätskonzept</b> Erläuterung der Arbeitsblätter <i>Dr. Karin Dullnig &amp; Ing. Daniela List, eco4ward</i> <i>Mag. Dr. Peter Novy, assist GmbH</i>

15.00 Uhr	<p><i>DI Karl Reiter &amp; Claus Köllinger, FGM</i>  <b>Vorstellung von bereits realisierten betrieblichen Mobilitätskonzepten</b>          Impulsreferate von MobilitätsberaterInnen und eventuell auch Betrieben  <i>DI Karl Reiter &amp; Claus Koellinger, FGM</i>  <i>Mag. Dr. Peter Novy, assist GmbH</i></p>
16.00 Uhr	<p><b>Ende der Veranstaltung</b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>Praktische Arbeiten bis zum Workshop 3:</u></b>          Potenzialanalyse – Zielfestlegung - Maßnahmenplanung für das betriebliche Mobilitätskonzept          (bei Bedarf gemeinsam mit WIN-MobilitätsberaterInnen)</p> <p>Moderation und Betreuung: Dr. Karin Dullnig und Ing. Daniela List, eco4ward</p>
<b>Workshop 3 - Programm</b>	
<b>Donnerstag 30. März 2006, 9.00 – 16.00 Uhr</b>	
9.00 – 10.00	<p><b>Präsentation der praktischen Arbeiten - Diskussion – Klärung offener Fragen</b>          Stand der Mobilitätsanalyse (Datenerhebung und Potenzialanalyse) – Zielformulierungen für 2006 – erste Maßnahmenplanung</p>
10.00 – 10.30	<p><b>IG-Luft 2006</b>  <i>DI Peter Postl, Wirtschaftskammer Steiermark</i></p>
10.30 – 11.00	<p><b>Vertiefung Ziele und Umsetzung von Maßnahmen und Evaluierung</b>  <i>Dr. Karin Dullnig &amp; Ing. Daniela List, eco4ward</i></p>
11.00 – 11.30	<p><b>Dauerhafte Implementierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements          – Best practice Beispiele und praktische Tipps</b>  <i>DI Karl Reiter &amp; DI Claus Köllinger, FGM gemeinsam mit Reinhard Wimmeler, AVL</i></p>
11.30 – 12.00	<p><b>Gesundheitliche Bedeutung des Feinstaubs und anderer Schadstoffe aus dem Verkehr</b>  <i>DI Dr. Werner Prutsch, Leiter des Referates für Luftreinhaltung und Chemie, Stadt Graz</i></p>
12.00 Uhr	<b>Mittagspause</b>
13.00 – 14.30	<p><b>Vorstellung der Partner und deren Angebote für Betriebe (je 10 – 15 Min.)</b>          Was bieten sie für Betriebe? – Welche Anreize geben Sie Betrieben, dass ein betriebliches Mobilitätsmanagement implementiert wird? – Welche Herausforderungen sehen sie für die Zukunft?  <i>Dr. Alfred Hensle, Steirische Verkehrsverbund</i>  <i>Herbert Allmer, Postbus AG</i>  <i>DI Andreas Solymos, Grazer Stadtwerke AG-Bereich Verkehr</i>  <i>DI Werner Reiterlehner, Amt der Stmk Landesregierung, FA 18A–Gesamtverkehr und Projektierung</i>  <i>DI Peter Kostka, Stadt Graz – Verkehrsplanung</i>  <i>DI Wolf, Bundesinitiative klima:aktiv&gt;mobil</i></p>
14.30 – 15.30	<p><b>Informations-Marktstände für die mobilen TeilnehmerInnen</b>          Informationsmaterial – Gesprächspartner für betriebsspezifische Anliegen - Ideenbox</p>
15.30 - 16.00	<p><b>Plenum</b>          Kurzstatements der eingeladenen Mobilitätspartner: Was nehmen sie als Hausaufgaben/Anregungen mit? Welche konkreten Vorhaben haben sich im Laufe des Nachmittags herauskristallisiert?</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Praktische Arbeiten:</u></b>          Umsetzung von Maßnahmen und Evaluierung – dauerhafte Implementierung          (bei Bedarf gemeinsam mit WIN-MobilitätsberaterInnen)</p> <p>Moderation und Betreuung: Dr. Karin Dullnig &amp; Ing. Daniela List, eco4ward</p>

Tab 2: Programme der Workshops

## TeilnehmerInnenliste

Folgende 29 TeilnehmerInnen aus 19 steirischen Betrieben bzw. Einrichtungen haben an der Workshopreihe teilgenommen:

Workshopreihe "Optimierte Mobilität 2006"									
	Unternehmen	TeilnehmerIn			Adresse			E-Mail	Telefon
1	Energie Graz GmbH	DI Dr.	Rudolf	Steiner	Schönaugürtel 65	8010	Graz	<a href="mailto:r.steiner@energie-graz.at">r.steiner@energie-graz.at</a>	0316 / 8057 1001
2	Energie Graz - Grazer Stadtwerke AG-Fuhrparkmanagement		Gerhard	Amtmann	Kärntner Straße 120	8053	Graz	<a href="mailto:g.amtmann@gstw.at">g.amtmann@gstw.at</a>	0316 / 877 8210
3	Energy Cabin GmbH	Mag.	Martin	Mudri	Grazer Straße 27	8200	Gleisdorf	<a href="mailto:martin.mudri@energycabin.com">martin.mudri@energycabin.com</a>	03112/36777 0
4	Feistritzwerke STEWEAG GmbH	Ing.	Walter	Schiefer	Gartengasse 36	8200	Gleisdorf	<a href="mailto:w.schiefer@feistritzwerke.at">w.schiefer@feistritzwerke.at</a>	03842 / 201 0
5	Florian Lugitsch KG	Ing.	Werner	Lugitsch	Gniebing 52a	8330	Feldbach	<a href="mailto:office@lugitsch.at">office@lugitsch.at</a>	03152 / 2554-0
6	Grazer Stadtwerke AG		Karl	Roschitz	Andreas-Hofer-Platz 15	8010	Graz	<a href="mailto:k.roschitz@gstw.at">k.roschitz@gstw.at</a>	0316/887-230
7	Grazer Stadtwerke AG - Arbeitnehmerschutz	Ing.	Hannes	Wieser	Andreas-Hofer-Platz 15	8010	Graz	<a href="mailto:h.wieser@gstw.at">h.wieser@gstw.at</a>	0316/877-435
8	Inter IKEA Centre Austria GmbH Shopping Center West		Hans	Url	Weblinger Gürtel 25	8054	Graz	<a href="mailto:hans.url@memo.ikea.com">hans.url@memo.ikea.com</a>	0316/293344-14580
9	Inter IKEA Centre Austria GmbH Shopping Center West		Thomas	Wastl	Weblinger Gürtel 25	8054	Graz	<a href="mailto:thomas.wastl@memo.ikea.com">thomas.wastl@memo.ikea.com</a>	0316/293344-14580
10	Karl Franzens Universität Graz, Betriebsrat	Dr.	Gerhard	Mandl	Halbärthgasse 2	8010	Graz	<a href="mailto:gerhard.mandl@uni-graz.at">gerhard.mandl@uni-graz.at</a>	0316/380 2109
11	Karl Franzens Universität Graz, Betriebsrat		Sandra	Walbaum	Halbärthgasse 2	8010	Graz	<a href="mailto:betriebsrat.aup@uni-graz.at">betriebsrat.aup@uni-graz.at</a>	0316/380 2109
12	Karl Franzens Universität Graz, Betriebsrat II		Werner	Beke	Universitätsplatz 2	8010	Graz	<a href="mailto:werner.beke@uni-graz.at">werner.beke@uni-graz.at</a>	0316/380-5550
13	Karl Franzens Universität Graz, Inst. f. Geographie	Dr.	Filippina	Risopoulos	Heinrichstraße 36	8010	Graz	<a href="mailto:filippina.risopoulos@uni-graz.at">filippina.risopoulos@uni-graz.at</a>	0316/380-9886
14	Karl Franzens Universität Graz, Inst. f. Germanistik	Dr.	Günther A.	Höfler	Mozartgasse 8	8010	Graz	<a href="mailto:guenther.hoefler@kfunigraz.ac.at">guenther.hoefler@kfunigraz.ac.at</a>	0316/380-2459
15	Karl Franzens Universität Graz, Inst. f. Innovations- und Umweltmanagement	Dr.	Gerald	Steiner	Universitätsstraße 15	8010	Graz	<a href="mailto:gerald.steiner@uni-graz.at">gerald.steiner@uni-graz.at</a>	0316/380-2459
16	Regionalmanagement Oststeiermark		Christian	Luttenberger	Radersdorf 62	8263	Großwilfersdorf	<a href="mailto:energieregion.oststeiermark@luttenberger.ch">energieregion.oststeiermark@luttenberger.ch</a>	03385/ 8400
17	S.O.L.I.D. GmbH		Franz	Radovic	Herrgottwiesgasse 188	8055	Graz	<a href="mailto:f.radovic@solid.at">f.radovic@solid.at</a>	0316 292840 0
18	Saubermacher Dienstleistungs AG	DI (FH)	Sigrid	Bartelme	C.v.Hötzendorf-Str.162	8010	Graz	<a href="mailto:s.bartelme@saubermacher.at">s.bartelme@saubermacher.at</a>	059800 / 2103
19	Stmk. KAGES, LKH Mürrzusschlag-Mariazell		Cäcilia	Holzer	Grazer Straße 63-65	8680	Mürrzusschlag	<a href="mailto:caecilia.holzer@gmx.at">caecilia.holzer@gmx.at</a>	03852/2080-220
20	Stmk. KAGES, LKH Mürrzusschlag-Mariazell		Hubert	Veitschegger	Grazer Straße 63-65	8680	Mürrzusschlag	<a href="mailto:hubert.veitschegger@lkh-muerzzusschlag.at">hubert.veitschegger@lkh-muerzzusschlag.at</a>	03852/2080-2009
21	Stmk. KAGES, LKH Univ. Klinikum Graz	MAS	Fritz	Maritschnegg	Auenbruggerplatz 21	8036	Graz	<a href="mailto:friedrich.maritschnegg@klinikum-graz.at">friedrich.maritschnegg@klinikum-graz.at</a>	0316/385-3939
22	Stmk. KAGES, LKH Univ. Klinikum Graz		Robert	Köpl	Auenbruggerplatz 21	8036	Graz	<a href="mailto:robert.koepf@klinikum-graz.at">robert.koepf@klinikum-graz.at</a>	0316/385-2100
24	Stmk. KAGES, Zentrale Umweltkoordination	Dr.	Birgit	Nipitsch	Stiftingtalstraße 4-6	8010	Graz	<a href="mailto:birgit.nipitsch@kages.at">birgit.nipitsch@kages.at</a>	0316/340-5391
25	Stmk. LR - A5 - Personal	OAR	Werner	Wieser	Hofgasse 15	8010	Graz	<a href="mailto:werner.wieser@stmk.gv.at">werner.wieser@stmk.gv.at</a>	0316/877-2908
26	Stmk. LR - FA 18D	DI	Franz	Reiterer	Schönaugasse 10	8010	Graz	<a href="mailto:franz.reiterer@stmk.gv.at">franz.reiterer@stmk.gv.at</a>	0316/877-6812
27	Stmk. LR - FA 19 D		Harald	Leutschacher	Bürgergasse 5a	8010	Graz	<a href="mailto:harald.leutschacher@stmk.gv.at">harald.leutschacher@stmk.gv.at</a>	0316 / 877 - 4503
28	Technische Universität Graz	DI	Gerhard	Kelz	Mandellstraße 15	8010	Graz	<a href="mailto:gerhard.kelz@TUGraz.at">gerhard.kelz@TUGraz.at</a>	0316/873 6555
29	Universität f. Musik u. darst. Kunst in Graz	Ing.	Harald	Sukic	Leonhardstraße 15	8010	Graz	<a href="mailto:harald.sukic@kug.ac.at">harald.sukic@kug.ac.at</a>	0316 / 389 1400
30	Wirtschaftskammer Steiermark	DI	Peter	Postl	Körblergasse 111-113	8010	Graz	<a href="mailto:peter.postl@wkstmk.at">peter.postl@wkstmk.at</a>	0316 / 6016 0

Tab. 3: Liste der TeilnehmerInnen



## **4 Ergebnisse der Workshopreihe**

### **4.1 Einschätzung der Situation der Unternehmen**

Zum Abschluss der Workshops wurden die TeilnehmerInnen gebeten, einen Fragebogen auszufüllen, um die betriebsspezifischen Probleme zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Implementierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu formulieren (Anhang III). Die Fragen bezogen sich auf die persönlichen Einschätzungen und die Bedürfnisse des Unternehmens. Die TeilnehmerInnen waren angehalten zu beschreiben, wie ihre Arbeit im Bereich betrieblicher Mobilität von außen unterstützt werden kann.

### **4.2 Ergebnisse der Befragung der TeilnehmerInnen**

Die Ergebnisse der Auswertungen und die persönlichen Rückmeldungen der TeilnehmerInnen nach dem Workshop zeigen, dass es mit den drei Workshops sehr gut gelungen ist, aus den unterschiedlichen Problemstellungen der TeilnehmerInnen bzw. ihrer Organisationen heraus gemeinsame Anknüpfungspunkte bis hin zu spezifischen Lösungsvorschlägen zu diskutieren und zu finden.

Die Befragung der TeilnehmerInnen brachte folgende Antworten (gekürzt und zusammengefasst):

#### **A. Warum wird in Ihrem Unternehmen ein betriebliches Mobilitätsmanagement implementiert?**

- *Um einen ökologischen Beitrag zu leisten, die Kosten für Mobilität gesamt zu senken und den Mitarbeitern eine Umsteigeoption für den ÖV anzubieten.*
- *Weil der Parkraum begrenzt ist*
- *Parkplatzprobleme, Reduzierung der gefahrenen Kilometer, Umstieg auf alternative Treibstoffe und damit verbunden Kostensenkung im Bereich Fuhrpark*
- *Nachhaltig und regional wirtschaften*
- *Arbeitsplätze sichern*
- *Positiven Umweltbeitrag leisten*
- *Kosten sparen für MitarbeiterInnen und Unternehmen*
- *Aufgrund des Wegfalls einer erheblichen Zahl von Kfz-Abstellplätzen am Betriebsgelände ist es erforderlich, die verbleibenden Parkplätze effizient zu bewirtschaften und Alternativen zur Anreise mit dem Privatkraftfahrzeug aufzuzeigen.*
- *Kosteneinsparung (Dienstreisen)*
- *Image-Stärkung als umweltfreundliches Unternehmen*
- *Mitarbeitermotivation - Gesundheit*

## **B. Welche Anreizsysteme brauchen umsetzungswillige Betriebe/Einrichtungen?**

- *Anreize für die Mitarbeiter (z.B. Verlosung von Fahrrädern, finanzielle Unterstützung des Unternehmens für ÖV Tickets)*
- *Wissen über Status der Nutzung des ÖV*
- *Dienstfahrräder*
- *Zweckgebundenes Geld*
- *Jobtickets*
- *Förderungen im Bereich Beratung. Da aber meist ein Problem der Auslöser für viele Dinge ist, ist eine Umsetzung wahrscheinlich auch oft ohne Anreizsysteme möglich.*
- *Investitionsförderungen und Abgabenerleichterungen*
- *Wissen und Verantwortungsbewusstsein*
- *Mobilitätsberatungen sollen finanziell gefördert bzw. unentgeltlich angeboten werden.*
- *Fördermöglichkeiten für die ÖV-Nutzung*

## **C. Welche Rahmenbedingungen sollten geändert werden?**

### **Steuerlich:**

- *für ÖV Ticketzahlung durch das Unternehmen soll kein Sachbezug entstehen.*
- *Kostenwahrheit – direkte Verrechnung der entstehenden indirekten Kosten auf den/die Verursacher/in.*
- *Investitionsförderung*
- *stärkere Förderung bzw. steuertechnische Begünstigung der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel*

### **Verwaltungstechnisch:**

- *aktive Information der Firmen/Betriebe z.B. über Möglichkeiten von Vergünstigungen beim Erwerb von größeren Kontingenten von GVB-Tickets für die Mitarbeiter*
- *Zurverfügungstellung von Folien zur Mitarbeiterinformationen z.B. über Feinstaubbelastung und geplante Verbesserungen im öffentlichen Verkehr*

### **Infrastrukturell:**

- *überdachte Fahrradständer in der Nähe des Einganges*
- *Infopoints in den Unternehmen, wo sich die MA über das ÖV-Angebot erkundigen können, Fahrpläne und Tickets bekommen und Pläne für das Fahrradwegnetz aufliegen.*
- *Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in den Regionen*
- *Massiver Ausbau des ÖV im Ländlichen Raum*
- *wesentliche Verbesserung des öffentlichen Verkehrs; Sonderaktionen an Tagen*

*mit Straßensperren aufgrund von extremer Feinstaubbelastung*

- *Ausbau der ÖV-Netzes in Graz – Verdichtung der Taktzeiten, Pünktlichkeit der Busse*
- *Erweiterung des P+R- Angebotes*

**Sonstiges:**

- *Beim Umstieg auf Alternativtreibstoffe gibt es das Problem, dass gewisse Automarken keine Gewährleistung übernehmen.*

**D. Was erwarten Sie sich von öffentlichen Partnern?**

- *Ein attraktives Angebot*
- *Finanzielle Anreize*
- *Kostenlose Beratung*
- *Kurze kompakte Übersicht über Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten*
- *Zusammenarbeit*
- *Gezielte und gebündelte Informationen über Unterstützungsmöglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements und Informationen über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs sowie über diesbezügliche Sonderaktionen*
- *Fördermöglichkeit v.a. im Bereich ÖV - Jobtickets*

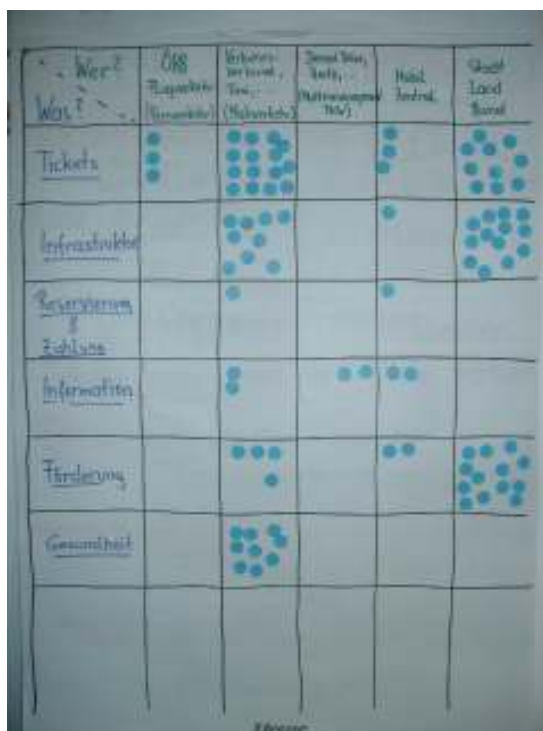
**E. Welche Hilfestellung benötigen Sie außerdem?**

- *professionelle Unterstützung bei der Erarbeitung von konkreten Umsetzungskonzepten*
- *Anbindung an den ÖV*
- *Infoveranstaltungen für die MA*
- *Finanzielle Mittel für entsprechende Konzepte*

### 4.3 Ergebnisse der Befragung der externen PartnerInnen

Während des zweiten Workshops wurden die TeilnehmerInnen gefragt, welche externen Ansprechpartner sie sich für den dritten Workshop wünschen, und welche Informationen sie gerne erhalten würden. In einer Matrix konnten die TeilnehmerInnen fünf Punkte kleben. Anhand der Ergebnisse der Beurteilungsmatrix wurden für den dritten Workshop folgende Gäste eingeladen:

*Dr. Alfred Hensle, Steirische Verkehrsverbund*  
*Herbert Allmer, Postbus AG*  
*DI Andreas Solymos, Grazer Stadtwerke AG-Bereich Verkehr*  
*DI Werner Reiterlehner, Amt der Stmk Landesregierung, FA 18A-Gesamtverkehr und Projektierung*  
*DI Peter Kostka, Stadt Graz – Verkehrsplanung*  
*DI Wolf, Bundesinitiative klima:aktiv>mobil*  
*DI Peter Postl, Wirtschaftskammer Steiermark*  
*DI Dr. Werner Prutsch, Leiter des Referates für Luftreinhaltung und Chemie, Stadt Graz*



Wer?	Was?	ÖS	Verkehrsmittel	Dienstleistungen	Hilfsmittel	Geld/Lohn/Bonus
	Tickets	5 dots	10 dots		5 dots	10 dots
	Infrastruktur		5 dots		5 dots	10 dots
	Reservierung & Zahlung		5 dots		5 dots	
	Information		5 dots	5 dots	5 dots	
	Förderung		5 dots		5 dots	10 dots
	Gesundheit		5 dots			

Abb. 2: Beurteilungsmatrix

Die externen Partner haben in ihren Präsentationen folgende Fragen beantwortet:

- Was bieten sie für Betriebe?
- Welche Anreize geben sie Betrieben, dass ein betriebliches Mobilitätsmanagement implementiert wird?
- Welche Herausforderungen sehen sie für die Zukunft?

Hauptdiskussion des Tages war die Problematik rund um die IG-Luft und die damit verbundenen Fahrverbote für den Winter 2006. Sehr intensiv wurde auch über die Möglichkeit von Rabatten für ÖV-Tickets (Jobtickets) diskutiert.

## 5 Beschreibung von ausgewählten Maßnahmen

Ausgehend von der Workshopreihe wurden von den Betrieben vor allem folgende Gründe für die Beschäftigung mit betrieblichen Mobilitätsmanagement genannt:

- Das Unternehmen möchte als ökologisch oder nachhaltig orientiertes Unternehmen Akzente setzen (Image).
- Das Unternehmen hat eine Umweltzertifizierung (z.B. EMAS) und möchte Maßnahmen im Bereich Verkehr umsetzen.
- Fahrtkostenzuschüsse bzw. Parkplatzvergaben müssen neu überdacht werden.
- Parkplatzmangel und unzulängliche Alternativen zur Autobenützung bewirken Unzufriedenheit unter den Beschäftigten.
- Die abgestellten Autos der MitarbeiterInnen beeinträchtigen den Kunden- oder Lieferverkehr.
- Der Mitarbeiterparkplatz soll aufgrund einer Betriebserweiterung einem Produktions- oder Verwaltungsgebäude weichen.
- Die Kosten für den firmeneigenen Fuhrpark, Dienstfahrten und –Reisen sind unüberschaubar geworden bzw. steigen kontinuierlich an.
- Der firmeneigene Fuhrpark ist bei weitem nicht ausgelastet.

Auf den nächsten Seiten werden ausgewählte Maßnahmen beschrieben, die während der Workshopreihe näher behandelt wurden und wo auch von den Unternehmen Rückmeldungen vorliegen, dass sie den Aufbau und die Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützen.

## 5.1 Basisinformation zu Mobilitätsvarianten

Es war immer wieder erkennbar, dass viele Betriebe kein oder nur wenig Basiswissen über das Thema Mobilität haben und ohne Anleitung nicht in der Lage sind Datenerhebungen und Potenzialanalysen durchzuführen.

Die Betriebe sind oft zu sehr auf das Problem fixiert (z.B. zu wenig Parkplätze, schlechte Lage des Standortes) und haben zu wenig Informationen, welche Lösungsansätze möglich sind. Auch wird den technischen Lösungen – ich habe zu wenige Parkplätze, also bau ich mir welche - sehr oft der Vorrang gegeben. Obwohl organisatorische und bewusstseinsbildende Maßnahmen langfristig ökologisch und ökonomisch sinnvoller sind.

Um den Wissensstand von Betrieben und MitarbeiterInnen über Mobilitätsalternativen zu verbessern wäre für Betriebe und den einzelnen MitarbeiterInnen eine verstärkte Informationstätigkeit seitens der ÖV-Anbietern, der Gemeinden oder auch der Interessensvertretungen sicher unterstützend. Als Beispiele dafür wurden Informationspackes der Mobilitätszentrale oder Einsteigermappen der Firma AVL oder der GKK präsentiert. Letztere richten sich vornehmlich an neue MitarbeiterInnen und Kunden der Firmen.

In den drei Workshops wurde versucht, das wichtigste Know-how aufzubereiten, um die betriebsspezifische Situation darstellen zu können. Basierend darauf konnten die TeilnehmerInnen in den Gruppenarbeiten gemeinsam Varianten planen und Visionen entwickeln.

In den Gruppenarbeiten wurde diskutiert, welches Wissen Firmenleitungen und Betriebsrat haben sollten:

- Modal Split der Belegschaft
- ÖV Anbindung des Unternehmens
- Kostenvergleich IV-ÖV
- Betriebseigene Parkplätze und deren Kosten
- Betriebseigene Radabstellplätze und deren Kosten
- Betriebseigene Motivationsprogramme (ÖV, Radfahren, Gesundheit...)
- Art, Anzahl und Kosten der Dienstreisen nach Verkehrsmitteln
- Mobilitätsprobleme der MitarbeiterInnen und der Kunden
- Wo bekomme ich professionelle Information und Hilfe?

### 5.1.1 Information über Produkte im öffentlichen Verkehr

#### Mobilitätspakete

Mobilitätspakete beinhalten Auskünfte über lokale Verkehrsmittel und die Versorgungsmöglichkeiten in der direkten Umgebung und werden in Firmen für neu eingetretene Mitarbeiter und Kunden aufgelegt.

#### Mobilitätskarten:

- Vorteilscard ÖBB
- Businesscard ÖBB
- Jahresnetzkarte Steirischer Verkehrsverbund
- Kombinationscard (Firmenzutritt und Vorteilscard)

#### Mobilitätsverbundkarte

Die Mobilitätsverbundkarte ermöglicht den Zugriff auf verschiedene Verkehrsmittel mit einer Karte. So kann mit der ÖBB-Vorteilscard sowohl der Fahrpreis vergünstigt bezahlt werden, aber auch Carsharing-Fahrzeuge in Betrieb genommen werden. Auf Mobilitätsverbundkarten können auch andere Funktionen aufgeschaltet werden, wie etwa Zahlungsfunktionen.



Abb.3: Mobilitätsverbund-Karte

#### Kombinations-Tickets

Kombinationstickets sind Tickets, die im Verkehrsverbund angeboten werden. Zumeist werden die Tarife nach Zonen berechnet. Mit Kombinationstickets kann der öffentliche Verkehr unabhängig vom Betreiber der Linie mit ein und demselben Ticketsystem bezahlt werden.

### **Reservierungssysteme**

Es werden telefonische und Internet-Reservierungssysteme angeboten. Es müssen Neubuchungen, Änderungsbuchungen, Umbuchungen und Stornierungen möglich sein.

### **Abrechnungssysteme**

Die Bezahlung der Mobilitätsdienstleistungen muss im betrieblichen Bereich bargeldlos sichergestellt sein. Klare Identifikationen sichern die Bezahlung, den Buchungs- und Identitätsnachweis (Bankomat, Kreditkarte, Internetzahlung, Abbuchung).

### **Haltestellen-Vernetzung**

Die Unternehmen müssen sowohl für die Dienstanfahrt, den Kundenverkehr und die Transportlogistik optimal an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden werden.

### **Halböffentlicher Verkehr**

Im Halböffentlichen Linieverkehr können je nach Anforderungsprofil umweltfreundliche Antriebe oder Treibstoffe zum Einsatz kommen (Elektrobusse, Biodieselbusse).



## 5.2 Betriebliches Mobilitätskonzept

Als Basis eines Mobilitätskonzeptes müssen Daten über Lage des Betriebes, Mobilitätsverhalten, Infrastruktur u. a. vorliegen. Die Vorlage „Betriebliche Mobilitätsanalyse“ wurde im Rahmen der WIN-Workshopreihe „Optimierte Mobilität“ auf Basis des Quick Scans der FGM erstellt. Basierend auf den Erfahrungen von eco4ward mit den Vorlagen für das Abfallwirtschaftskonzept (AWK-plus) sollte eine Arbeitshilfe für die Unternehmen zur Verfügung gestellt werden, mit deren Hilfe sie den Großteil der Daten selbst erheben können.

Den TeilnehmerInnen wurde die Vorlage „Betriebliche Mobilitätsanalyse“ im ersten Workshop vorgestellt und auf EDV übermittelt. Die TeilnehmerInnen haben während der Workshopreihe sehr viele Punkte selbst ermitteln können, bzw. wurden auch bereits vorhandene Daten „gefunden“ und neu bewertet. Einige Unternehmen haben für die Mobilitätshebung Mobilitätsberater beauftragt bzw. planen es zu tun.

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>
<b>1 Allgemeine Angaben</b>
1.1 Stammdaten zum Unternehmen
1.2 Daten zu den MitarbeiterInnen
1.3 Daten zu den Kunden
<b>2 Mobilitätsinformationen</b>
2.1 Ruhender Verkehr im Betriebsgelände
2.2 Parkmöglichkeiten außerhalb des Betriebsgeländes
2.3 Verkehrsmittel
2.4 Personenwirtschaftsverkehr
<b>3 Daten für die persönliche Kostenrechnung der MitarbeiterInnen</b>
<b>4 Abschätzung der zukünftigen Entwicklung im Bereich betriebliche Mobilität</b>
<b>5 Anhang</b>

Abb. 4: Inhalt der Vorlage „Betriebliche Mobilitätsanalyse“

### 5.3 Organisatorische Maßnahmen im Betrieb

Bei der Planung und Organisation des Betrieblichen Mobilitätsmanagement sind folgende Punkte besonders zu beachten:

- Unterstützung durch die Betriebsleitung (Verantwortung, finanzielle Mittel, Zeitbudget)
- Mobilitätsteam
- Einbindung aller Mitarbeiter
- Erfolgskriterien festlegen

Betriebliches Mobilitätsmanagement betrifft den gesamten Betrieb. Bevor Maßnahmen getroffen werden, sollte klar sein, welche Zielgruppen besonders betroffen sind und welchen Vorteil sie von einem optimalen Mobilitätsmanagement haben. Folgende Zielgruppen sind betroffen:

**Geschäftsleitung:** Sie muss von den Vorteilen überzeugt werden und hinter dem Vorhaben stehen und dabei die im Mobilitätsbereich engagierten MitarbeiterInnen unterstützen. Motive sind Kosteneinsparung, Zeitgewinne, Steuerersparnis, Mitarbeitermotivation/Gesundheit der MA, Flächenbedarf, Image, Beitrag zum Umweltschutz des Unternehmens, ...

**MitarbeiterInnen/PersonalvertreterInnen:** Ohne deren Bewusstsein, Akzeptanz, Motivation und Engagement können Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements nur schwer umgesetzt werden. Die Belegschaft ist auch Teil der externen Kommunikation, da sie im privaten Bereich darüber berichten. Motive sind bessere Lebensqualität, Zeitersparnis, persönlicher Beitrag zum Umweltschutz, Einsparung / Belohnung, ....

**Kunden:** Ohne deren Bewusstsein, Akzeptanz, Motivation und Engagement können Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements nur schwer umgesetzt werden. Motive sind Zeit, Bequemlichkeit, Kosten, persönlicher Beitrag zum Umweltschutz,

**Lieferanten:** Sie wollen die Umweltaktivitäten des Betriebes kennen, um seinen Anforderungen entsprechen zu können. Motive sind die Zufriedenheit des Betriebes als Kunde, Beitrag zum Umweltschutz, Preis/Leistung, ....

**Anrainer / Gemeinden:** Sie sind interessiert an umgesetzten / geplanten Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und des Verkehrslärms und die vorgesehenen Schutzmaßnahmen. Motive sind bessere Lebensqualität, persönlicher Beitrag zum Umweltschutz, ....

**Behörden:** Interessieren sich für Legal Compliance, Darstellung/Bewertung der Umweltauswirkungen, -programme der Betriebe. Kennt die Behörde die, oft über gesetzliche Verpflichtungen hinausgehenden Umweltaktivitäten, so schafft das Vertrauen, das in vielen Fällen zu unbürokratischen Lösungen führt.

**Presse/Medien:** Gut und richtig informierte VertreterInnen der Presse/Medien sind ein wichtiger Multiplikator um viele Zielgruppen zu informieren und schaffen ein positives Image

**Interessensvertretungen:** Sie sind daran interessiert, Erfahrungen zu nutzen und an andere Betriebe weiterzugeben - good practice Beispiele

**Banken, Versicherungen, Kapitaleigner:** Sie sind ein Teil der Bewertung, ob Kapital dem Betrieb zugeführt wird, bzw. Risiken versichert werden

Betriebliches Mobilitätsmanagement soll ein „dynamisches System“ sein. Das bedeutet, dass die Betroffenen von Anfang an informiert werden sollen, dass ein betriebliches Mobilitätskonzept im Unternehmen erarbeitet wird. Sie sollen den Nutzen und die Möglichkeiten des Vorhabens sehen, Ideen und Lösungen einbringen können und mit den Meinungen der anderen „Zielgruppen bzw. Betroffenen“ in einen Diskussions- und Lernprozess eintreten können.

Beim Start eines betrieblichen Mobilitätsprojektes empfiehlt sich eine Informationsveranstaltungen im Unternehmen. Die MitarbeiterInnen sollen über die Ziele eines ökologisch orientierten Mobilitätskonzeptes informiert werden und zum Handeln motiviert werden. Engagierte MitarbeiterInnen sollen zur aktiven Mitarbeit aufgerufen werden. Die Teilnahme der Geschäftsführung und der Personalvertretung an den Informationsveranstaltungen ist besonders wichtig, um den Stellenwert des Vorhabens zu unterstreichen. Zu beachten dabei ist, dass Betriebliche Mobilitätskonzepte vor allem den sensiblen Bereich der privaten Autonutzung betreffen und Mitarbeiter daher skeptisch sind und Angst vor Restriktionen und Verhaltensänderungen haben. Deshalb sind der Nutzen und die Möglichkeiten für den Einzelnen sehr genau herauszuarbeiten. Auch das Eingehen auf die Ängste und Skepsis der MitarbeiterInnen ist sehr wichtig. Die Vorbildwirkung der Geschäftsleitung und der Personalvertretung sind ebenso von besonderer Wichtigkeit.

**Mobilitätsteam:** Das Vorhandensein einer Mobilitätsgruppe ist Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes, da das betriebliche Mobilitätskonzept alle Abteilungen in einem Betrieb betrifft und nur ein Team diese multidisziplinären Aufgaben wahrnehmen kann. Die Teammitglieder aus den verschiedenen Abteilungen wissen am besten über Probleme und Lösungsmöglichkeiten in ihren Bereichen Bescheid und sind Multiplikatoren für die Weitergabe des Wissens u. des Handlungsbedarfes. Außerdem kann man als Team mit einer gemeinsamen Zielsetzung ganz anders auftreten als ein Einzelkämpfer. Die Zusammensetzung des Teams ist bei jedem Betrieb unterschiedlich, einen Kern aus Vertretern der Geschäftsführung, des Betriebsrats und des „Facility Management“ sollten aber immer zum Team gehören.

## 5.4 Motivation und Aktionsprogramme

Das betriebliche Mobilitätsmanagement greift in sehr persönliche Bereiche der MitarbeiterInnen ein. Das Auto und die Nutzung zu jeder Zeit, mögliche zusätzliche Verdienstmöglichkeiten durch Kilometergeld oder andere Themen sind oft mit sehr starren Verhaltensmustern verbunden. Verhaltensänderungen sind oft sehr schwer herbeizuführen und mit logischen Argumenten oft nicht zu erreichen. Die Nutzung von ÖV, Fahrrad, den eigenen Füßen und der Kombination der umweltverträglicheren Verkehrsmitteln kommt dabei nicht nur eben der Umwelt und der öffentlichen Hand zu Gute. Aktivere Mobilität führt zu einem besseren Fitnesslevel der Mitarbeiter somit direkt zu Vorteilen für die Betriebe: Eine höhere Produktivität bzw. Leistungsfähigkeit und weniger Krankenstandstage. Kosten, die in Motivationsprogramme investiert werden müssen, zahlen sich für Betriebe oftmals extrem schnell aus und bilden bald positive Effekte.

Um jedoch Änderungen im Mobilitätsverhalten zu initiieren hat sich bewährt, den „Umsteigenswilligen“ Belohnungen und begleitende Maßnahmen angeboten werden.

Folgende gute Beispiele wurden präsentiert und diskutiert:

### **Aktionstag „Mobilität“**

Der Aktionstag setzt auf die Motivation der Mitarbeiter zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, es werden zwei Zielsetzungen verfolgt:

- die Radfahrer, Fußgänger und ÖV-Nutzer in ihrem Verhalten zu bestätigen und zu belohnen;
- die Pkw-Nutzer zum Testen einer Alternative zum Auto zu motivieren.

Ein Aktionstag „Mobilität“ bietet sich insbesondere dazu an, die derzeitige oder bei auch gerade verbesserte Situation für die Anreise mit dem Fahrrad an die Mitarbeiter zu kommunizieren. Die Veranstaltung findet auf dem eigenen Firmengelände vorzugsweise zu Beginn der Fahrradsaison (Frühjahr) statt. Der Aktionstag umfasst Elemente wie einen Fahrradservice, ein Frühstück für Radler, Fußgänger und BuBahnBimler, ein Gewinnspiel, Informationsmaterialien und Probetickets für den ÖV

### **Mit dem Rad zur Arbeit**

Das Ziel der Aktion ist möglichst viele Mitarbeiter zu motivieren, für einen Monat das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit zu testen und somit die Hemmschwelle zu einer Alternative zum Pkw zu überwinden. Durch regelmäßiges Fahrradfahren wird die Fitness des Einzelnen verbessert, was zu einer Verminderung der Krankenstandstage und einer Steigerung der Produktivität beiträgt.

Das Programm baut auf einem Wettbewerb auf. Die Mitarbeiter bilden Teams á drei Personen. Das Ziel ist für jedes Teammitglied innerhalb eines Monats an zehn Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Unter den erfolgreichen Teams, die diese Hürde überspringen, werden Gewinne verlost. Während der Zeit des Wettbewerbs erhält jedes Teammitglied einen Radfahrkalender, auf dem täglich das gewählte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg eingetragen wird.

### **Mobilitäts-Jackpot**

Der Wettbewerb soll die Mitarbeiter motivieren, den Arbeitsweg mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Der Wettbewerb ist folgendermaßen zu beschreiben:

Per Zufallsgenerator wird an einem beliebigen Arbeitstag je Woche ein Mitarbeiter ausgewählt. Die ausgeloste Person wird daraufhin gefragt, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Arbeit gekommen ist. Der Jackpot wird geknackt, wenn die ausgeloste Person den Arbeitsweg mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit dem öffentlichen Verkehr oder mit einer Fahrgemeinschaft zurückgelegt hat. Falls dem so ist, erhält der Mitarbeiter einen vorab festgesetzten Geldgewinn (z.B. 30 €). Falls die ausgewählte Person alleine mit dem Auto zur Arbeit gefahren ist, bleibt die Gewinnsumme dagegen im Jackpot und wird auf die nächste Woche aufgeschlagen.

### **ÖV – Probetickets & Motivationsmöglichkeiten**

Als Motivation für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs auf dem Arbeitsweg können im Rahmen des Aktionstags Mobilität oder auch prinzipiell an alle neuen MitarbeiterInnen Probetickets verteilt werden, um den ÖV für dem Arbeitsweg zu empfehlen. Die Art der Tickets kann je nach Einsatz des Unternehmens ein Einzelticket, 24h Ticket, Wochenticket oder gar eine Monatskarte sein.

Des Weiteren können auch die Freizeitgewohnheiten genutzt werden, um die Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg zu beeinflussen: Maßgeschneiderte Angebote für Familien und Singles für die Freizeitgestaltung mit dem ÖV können über Broschüren, Poster, Teaser-Cards, etc. ausgegeben werden.

### **Fitnesscheck & Fitnessprogramm**

Als Auftakt eines Fitness-Programms für MitarbeiterInnen mit Bewegungsmangel kann ein Fitnesscheck oder eine Gesundenuntersuchung als Einstufung der Mitarbeiter dienen. Der Fitnesscheck kann sehr gut in einen Aktionstag Mobilität eingebettet werden. Dabei sind einfache Tests ohne große körperliche Anstrengung zu bevorzugen, wie z.B. der Own-Zone-Test.

Das Fitness-Programm selbst richtet sich an zwei Zielgruppen. Die erste Zielgruppe sind Mitarbeiter, die mit dem Pkw zur Arbeit fahren und eigentlich in einer adäquaten Entfernung zum Betrieb wohnen, um zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren. Mit dem Aufhänger des Arbeitswegs wird mehr nicht-motorisierte Mobilität in den Alltag der Teilnehmer gebracht, mit dem Effekt, dass die Fitness und das Wohlbefinden der Teilnehmenden steigen.

Fitnessprogramme können von Workshops zu unterschiedlichen Themen wie Ernährung oder moderates Training begleitet werden.

### **Vorbilder sind wichtig!**

Der Firmenchef als gutes Beispiel – im Klinikum Graz kommen sowohl Betriebsleiter wie auch der ärztliche Leiter mit dem Fahrrad zur Arbeit

Der Betriebsratsobmann ohne Parkplatz – der Betriebsratsobmann der AVL hat keinen eigenen Parkplatz

## 5.5 Maßnahmen für ÖV

Maßnahmen im öffentlichen Verkehr zielen auf eine Vernetzung der Verkehrsmittel, eine Anbindung der Verkehrsmittel an die Unternehmen und auf Preisgestaltung (Mengenrabatte) ab. Der Wechsel von einem Fahrzeug zum anderen muss problemlos und in entsprechender Zeit ermöglicht werden. Der Umstieg und Einstieg erfolgt dabei an Mobilitätsknoten.

### Informationspolitik

Der öffentliche Verkehr muss regelmäßig über die Liniennetze und die zeitliche Steuerung der Fahrpläne informieren. Dieser Informationsbedarf ist für das richtige Product-Placement wichtig, da es im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr einen Mehraufwand vor Fahrtantritt bedeutet.

Informationen können direkt bei den einzelnen Verkehrsunternehmen bei Mobilitätszentralen wie Mobil Zentral oder im Internet abgerufen werden. Verkehrsmittelübergreifende Information wie sie der Mobilitätsverbund erfordert, um entsprechende Transportketten zu bilden, können in Mobilitätszentralen abgerufen werden.

### Informationen via Internet

- Fahrpläne gegliedert nach Linien, Haltestellen und Jahreszeiten
- Persönliche Fahrpläne (Übersicht aller Fahrten für wiederkehrende Fahrten von A - B)
- Linienfahrpläne zum Download (Gesamtdarstellung von Linien mit den Fahrzeiten aller Haltestellen)
- Fahrplan-Newsletter mit Information über alle Fahrplanänderungen in einem auswählbaren Gebiet
- Online-Fahrpreisberechnung
- Orts- und Haltestellensuche
- Umleitungs-News
- Preisauskunft und ggf. Karten-Bestellung
- Liniennetzpläne

## 5.6 Optimales Flottenmanagement

Das Flottenmanagement in Firmen muss ebenso wie der öffentliche Verkehr unter dem Gesichtspunkt des Mobilitätsverbundes betrachtet werden. Die Alternative und Ergänzung zum Fuhrpark ist nicht automatisch der Mietwagen oder der Privatwagen, sondern oftmals der öffentliche Verkehr. Eine Analyse im Unternehmen umfasst folgende Punkte:

- Fuhrparkgröße, Flottenmix, Fahrzeugdrehung, Lieferantenvereinbarungen,
- Flottenhandling
- Varianten: Carsharing, Leasing, Kreditfinanzierung, Kauf, Operating Leasing, WebFleet
- Operatives Handling
- Reservierungssystem, Betankung, Versicherung, Zutrittskontrolle
- Abwicklung des Verkehrs zwischen verschiedenen Standorten
- Personalbesetzung intern

Unternehmen bestellen Automobilität, gleichgültig ob sie einen Mietwagen im In- oder Ausland buchen oder auf firmeneigene Fahrzeuge zurückgreifen.

Modernes Flottenmanagement von Pkw sollte heute jederzeitige, exakte Disposition über Fahrzeuge aller Klassen, kilometergenaue Tarifierung und detaillierte Abrechnung jeder einzelnen Fahrbewegung bieten. Dabei müssen operative, dispositive und administrative Funktionen erfüllt werden. Elektronisch unterstütztes Flottenmanagement kann diese Funktionen erfüllen, so dass jedes Unternehmen – gleichgültig welche Größe – jederzeit über Automobilität verfügen kann.

### 5.6.1 Traditionelles Fleetmanagement

Das traditionelle Flottenmanagement spielt sich im Wesentlichen im operativen Bereich ab: Beratung bei der Fahrzeuganschaffung – Kauf oder Leasing – und Unterstützung bei Reparatur, Service oder Reifenwechsel. Gestützt auf Informationen über die Tankkarte können auch administrative Erleichterungen und Verrechnungspreise geschaffen werden. Das Ziel ist es noch immer, Fahrzeuge zu verkaufen und einen firmeneigenen Fuhrpark zusammenzustellen.

Die Zukunft des Flottenmanagements ist die Bereitstellung von Mobilität (Nutzen). Dabei spielt es keine Rolle, wann, wo und welche Art von Fahrzeugen angeboten werden. Auch Alternativen zur Pkw-Nutzung wie ÖV-Tickets oder Dienstfahrräder zählen zur Bereitstellung von Mobilität. Für die Unternehmen ist die jederzeitige Verfügbarkeit von Mobilität, eine 24-Stunden-Disposition und eine exakte Abrechnung sortiert nach Kostenstellen und Mitarbeitern wichtig: Für Pkw werden sämtliche Kosten exakt auf den gefahrenen Kilometer und die genutzte Zeit umgelegt. Jedes Fahrzeug ist von jedem Mitarbeiter in Betrieb zu nehmen und kann jederzeit disponiert werden.

### 5.6.2 Anforderungsprofil für ein modernes Fleetmanagement

Das Anforderungsprofil an das Fleetmanagement ist hoch:

- Kilometer- und Zeiterfassung jeder Fahrt
- Kostenumlage nach Fahrzeugtype
- Erfassung von Kostenstellen, Abteilungen und Filialen
- Bargeldlose Verrechnung
- Belegloses Fahrtenbuch und Direktverrechnung ohne Reiserechnung
- Einheitliches Zutrittssystem zu den Fahrzeugen
- 24-Stunden Zutritt zum Fuhrpark
- 24-Stunden jeden Tag disponible Flotte
- Klare Strukturierung der Fahrtberechtigungen
- Klare Möglichkeiten zum Kostenvergleich zwischen verschiedenen Alternativen

**Carsharing** ermöglicht die Nutzung von Autos rund um die Uhr ohne sie besitzen zu müssen. Die Fahrzeuge können mit zwei Buchungssystemen reserviert werden:

- Call Center – Buchung
- Internet - Reservierung

Sämtliche Dispositionen werden an den Bordcomputer des Fahrzeuges übermittelt und können an bis zu zwei E-Mailadressen bestätigt werden. Die Vorteile des Carsharing sind:

- Tarife - Diese werden in Zeittarife und Kilometer tarife unterteilt. Dadurch ist es möglich eine Fahrt exakt zu bepreisen, da sämtliche Kosten in diesen Tarifen enthalten sind: Versicherungskosten – Haftpflichtversicherung, Kaskoversicherung -, österreichische Autobahnvignette und Treibstoffe. Jedes Fahrzeug ist mit einer Tankkarte ausgestattet. So können Fahrten von wenigen Kilometern exakt verrechnet werden.
- Die Mobilitätskarte - Sämtliche Fahrzeuge können mit der persönlichen Mobilitätsverbund-Card geöffnet werden. Sie passt in jedes Portemonnaie und ermöglicht Mobilität an jedem Ort in Österreich.
- Flexibilität - Der Kunde kann die Fahrzeuggröße, aber auch den Standplatz, von wo er die Fahrt antritt, frei wählen. Für die kurze Fahrt zum Einkauf ein kleineres Fahrzeug. Für den Urlaub einen Minivan. Für den Transport einen Kombi oder einen Transporter. Für Überlandstrecken ein stärkeres Fahrzeug.
- Jederzeitige Verfügbarkeit - in ganz Österreich mit einfacher Reservierung über Telefon oder Internet
- Kombinierte Mobilität - an Flughäfen und Bahnhöfen
- Unterlagen im Fahrzeug - damit Entfall der Übergabe von Autoschlüssel, Zulassungsschein oder Firmentor-Ticket



## 5.7 Pilotprojekt - Mitfahrbörse

Die virtuelle Fahrplatzvermittlung funktioniert wie eine große Pinwand. Gerade für Pendler auf ihrem Weg zur Arbeit bietet dieses System enorme Vorteile. Das Mitfahrservice kann kostenlos über den Betrieb genutzt werden. Es können freie Sitzplätze als Mitfahrangebote oder auch Mitfahrgesuche in das System eingestellt werden.

### Fahrgemeinschaft bilden

- Start- und Zieladresse eingeben
- Angebote anzeigen lassen
- Inserat auswählen
- Einloggen
- Buchen

Die Mitarbeiter können auch Tipps zum Pendeln (z.B. mit Rechenbeispielen zur Aufteilung der Fahrkosten) sowie aktuelle Informationen über rechtliche und versicherungstechnische Fragen auf der Website nutzen. In Fahrgemeinschaften sind alle Mitfahrer automatisch versichert.

In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, Taxi und Carsharing (Mobilitätsverbund) können die Fahrgemeinschaften bei Hin- und Rückreise unterschiedlich zusammengesetzt sein.

Gerade im internen Werkverkehr zwischen verschiedenen Standorten bietet die virtuelle Fahrgemeinschaftsbörse im Internet eine Lösung.

### Vorteile

- **Gemeinsames Fahren spart Geld!** Die Teilnehmer können sich Kosten für Treibstoff, Öl, Reifen, Wartung, Versicherung, Steuer teilen. Das Unternehmen spart Parkplätze und kann den gewonnenen Parkraum mehr Kunden zur Verfügung stellen.
- **Mehr Entspannung!** Der PKW-Besetzungsgrad beim Pendeln liegt durchschnittlich bei 1,07 Personen. Bei gemeinsamer Anreise kommen die Mitarbeiter ausgeruhter, pünktlicher, gesünder und unfallfreier am Arbeitsplatz an.
- **Straßenentlastung:** Unzählige Staus auf Autobahnen, Landesstraßen und im Stadtverkehr behindern die Mitarbeiter bei der Berufsanfahrt. Mit Mitfahrgemeinschaften kann die Effizienz im Straßenverkehr deutlich erhöht werden. Weniger Autoverkehr verbessert zusätzlich die betriebliche Mobilität.
- **Zeitersparnis:** Staus kosten Geld und wertvolle Zeit – die uns Zuhause und am Arbeitsplatz fehlt. Mit Fahrgemeinschaften können Sie dieser wertvolle Zeit einsparen bzw. besser mit Kommunikation nutzen.
- **Umwelt schonen:** Der Verkehr ist einer der Hauptfaktoren für Umweltbelastungen. Neben dem Lärmaufkommen sind es vor allem die Schadstoffemissionen (CO<sub>2</sub>, Benzol, Ruß etc.), die uns allen zu schaffen machen. Fahrgemeinschaften entlasten die Straßen und die Umwelt. [www.compano.at](http://www.compano.at)

## 5.8 Infrastruktur für Fahrräder

Die Lage der Fahrradinfrastruktur ist ebenso wichtig wie die Infrastruktur selbst: Fahrradabstellanlagen, Zugangsschleusen, Umkleieräume, etc. sollten immer so angelegt sein, dass den Radfahrern ein direkter und unkomplizierter Zugang zur Infrastruktur geboten wird. Abstellanlagen sollte zudem immer in unmittelbarer Nähe zu einem Eingang platziert werden, dies steigert die Attraktivität des Radfahrens auf dem Arbeitsweg und zeigt die Wertigkeit, die der Radverkehr für den Betrieb hat.

- **Fahrradabstellanlagen:** Für das Fahrrad und den Radfahrer ist es wichtig, eine angemessene Abstellmöglichkeit zu haben, die bequem zu benutzen ist und keine Schäden am Fahrrad verursacht. Bei der Wahl der Abstellanlagen ist darauf zu achten, dass die Halterungen die Möglichkeit bieten, das gesamte Vorderrad zu fixieren ohne der Felge zu schaden und dass der Rahmen mit abgeschlossen werden kann. Die Größe der Abstellrichtung sollte ausreichend sein, um dies zu garantieren. Bügel oder Spiralständer sind am meisten geeignet, der übliche Vorderradhalter hingegen ist nicht empfehlenswert.
- **Beleuchtung & Überdachung:** Die meisten Radfahrer sind ganzjährige Radler (ca. 75%), daher ist es wichtig auch in dunkleren Jahreszeiten und bei schlechtem Wetter adäquate Abstellanlagen zu haben. Deshalb sind Überdachungen und Beleuchtungen wichtig. Letztere stellen neben den Sichtbedingungen auch einen Sicherheitsaspekt dar, sowohl für Personen als auch für die Fahrräder.
- **Radkäfig:** Für eine erhöhte Sicherheit bieten eingezäunte Abstellanlagen, so genannte Radkäfige an, zu denen nur Mitarbeiter mittels eines Schlüssels oder besser mittels einer Betriebs-Zugangskarte (z.B. Legic-Card) Zutritt haben.
- **Duschräume und Umkleiden** erhöhen den Komfort für die Radfahrer: Je nach Temperatur und äußerlichen Bedingungen oder auch nachfolgenden Terminen bieten Dusch- und Umkleieräume den Mitarbeitern die Gelegenheit trotz aktiver Anreise den Arbeitsplatz gepflegt und frisch zu erreichen.
- **SB-Reparatur- und Servicestationen** bieten direkte Abhilfe bei kleinen Pannen oder Wartungsarbeiten. Optimal sind komplett ausgerüstete Stationen mit Werkzeug, Notflickzeug und Kompressoren, aber auch Ausleihpunkte kombiniert mit möglichst langer Zugänglichkeit stellen eine gute Servicemöglichkeit dar. Bei Betrieben mit entsprechender mechanischer Ausrichtung bietet sich zudem ein innerbetriebliches Reparaturservice an.
- **Accessoires** für schlechtes Wetter oder Transporte von etwas größeren Gütern wie Regencapes, Gamaschen und Fahrradtaschen auf Leih- oder Kaufbasis erhöhen die Flexibilität der Radfahrer und bindet die Mitarbeiter zugleich an dieses Verkehrsmittel. Zum Accessoire gehören selbstredend auch Fahrradhelme.
- **Zugangsschleusen:** Betriebe, deren Gelände gegenüber dem öffentlichen Raum aus Sicherheitsgründen o.ä. verschlossen sind, können den Radfahrern mittels

Fahrradschleusen einen schnelleren Zugang bieten als den üblichen Weg durch die Autoschleuse. Dies bietet vor allem Zeitvorteile für die Radfahrer.

- **Parkhäuser für Fahrräder** stellen eine eher außergewöhnliche und auch kostspieligere Möglichkeit dar, die jedoch alle oben genannten positiven Eigenschaften rund um die Abstellanlagen und Sicherheit vereint.
- **Mopedabsteller:** Es bietet sich an, für Motorroller und Mopeds ebenso überdachte Abstellanlagen zur Verfügung zu stellen und die Nutzung durch diese Gruppe und Fahrräder voneinander zu trennen. Dies vermeidet zum einen Konflikte und zum anderen den Eindruck, dass nur die Radfahrer geschätzt werden.

## 5.9 Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr

Die Situation im Bezug auf den ÖV stellt sich weniger einfach dar, da die ÖV-Infrastruktur gewöhnlich durch Verkehrsunternehmen bzw. die öffentliche Hand gestellt wird. Betriebe können dennoch gemeinsam mit den jeweiligem ÖV-Anbieter und der öffentlichen Hand das Angebot rund um den ÖV auf die eigenen Bedürfnisse abstimmen.

- **Haltstellenverlegung- und Gestaltung:** Je nach den Betriebs- und Arbeitszeiten des Unternehmens kann der Bedienungszeitraum der relevanten ÖV-Linien an die Hauptspitze im Arbeitsverkehr angepasst werden. Einzelne Busse können zeitlich abgestimmt werden, extra Linien eingeschoben werden, Bedienungszeiten durch einzelne Busse ausgedehnt werden. Die Haltestelle selbst kann optimal für den Zugang zum und vom Betriebsgelände platziert werden und mit einem komfortablen Wartehäuschen und Informationsmöglichkeiten ausgestattet werden. Als Gegenleistung für das Entgegenkommen des ÖV-Anbieters kann ein Unternehmen entweder eine fixe Menge an Zeitfahrkarten abnehmen oder sich auch finanziell an den Anpassungen beteiligen.
- **ÖV-Zugang:** Der Weg zur Haltestelle kann vom Unternehmen durch eine Beschilderung vor allem für Gäste unterteilt nach Haltestellen und Linien vereinfacht werden. Dies kann durch farbliche Markierungen oder gar „ÖV-Zugangswegen“ ähnlich Radwegen noch untermalt werden. Das Optimum stellt eine digitale Anzeigetafel dar, welche Echtzeitdaten zu den Abgangszeiten der nächsten Linien bekannt gibt. Dabei kann der Fußweg zur Haltestelle bereits mit berücksichtigt werden. Extravagantere Varianten – jedoch mit einem hohen Komfort verbunden – stellen überdachte Zuwege dar.
- **Kooperation mit Verkehrsunternehmen:** Zur Realisierung der meisten Vorhaben im Bereich ÖV bedarf es einer Abstimmung mit dem ÖV-Betreiber. Dies reicht von den

bereits oben genannten Ideen für die Anpassung der ÖV-Betriebs- und –taktzeit an die Arbeitszeiten des Unternehmens bis hin zu den Nutzungsrechten von Echtzeitdaten und der Erarbeitung eines Zugangssystems.

## **5.10 Parkraummanagement**

Jedes motorisierte Verkehrsmittel muss während der Nicht-Nutzungsphase geparkt werden. Der Zugang zur Nutzung muss aber sichergestellt bleiben. Entsprechend groß ist der Bedarf an Parkplätzen, Remisen, Flughäfen und Häfen.

### **Öffentlicher Parkraum**

Parken im öffentlichen Raum soll sowohl zeitlich, als auch preislich dort geregelt, wo der Parkraum knapp ist.

### **Garagen und Parkhäuser**

Aufgrund der zunehmenden Dichte des Autobestandes (500 Autos / 1000 EW in Österreich) wurden private Parkhäuser errichtet. Diese verrechnen kalkulierte Preise und haben keinen öffentlichen Auftrag.

### **Parkraumbewirtschaftung in Unternehmen**

Die Parkraumbewirtschaftung in Unternehmen ist, wie die im öffentlichen Raum, gekennzeichnet von Knappheit. Folgende Gruppen sollten einen Parkplatz vorfinden:

- Mitarbeiter
- Kunden
- Werksverkehrsfahrzeuge

Viele Unternehmen müssen daher die Benützung ihrer vorhandenen Parkflächen organisieren. Sehr oft wird dabei von einer „Mangelbewirtschaftung“ gesprochen. Besonders bei den MitarbeiterInnen müssen Kriterien festgelegt werden, wer einen Parkplatz bekommt und wie viel dafür zu bezahlen ist. Die Kriterien für die Vergabe sind z.B.: Distanz zum Dienstort, Anreisezeiten mit dem ÖV, körperliche Behinderungen, Alleinerzieher mit Kindergartenkinder, etc. Die Parkplatzgebühren, die die MitarbeiterInnen dafür bezahlen müssen, bewegten sich bei den teilnehmenden Organisationen zwischen 20 und 25,00 EURO pro Monat.

Mitarbeiter können auf unterschiedliche Weise von den Unternehmen unterstützt werden, auf betriebseigene Parkplätze zu verzichten. Für neue Mitarbeiter können Mobilitätspakete, die neben den Parkmöglichkeiten die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs, die Bezahlung und Abwicklung von Dienstfahrten und Unterstützungen bei alternativer Mobilität (Radverkehr) anbieten, ausgegeben werden. Für Parkplätze, die von den Mitarbeitern nicht konsumiert werden, können Freihalteprämien vergütet werden.

## **Travel-Agency**

Sämtliche Informationen über Dienstanfahrt, Dienstreise und Werksverkehr können in den Unternehmen bei einer zentralen Stelle abgefragt werden. Das Angebot einer zentralen Internetvermittlung mit allen Auskunft-, Reservierungs- und Abrechnungssystemen ergänzt die Travel-Agency.

## **Vergleich Auto-Pendeln – Alternative**

Wichtig ist auch die Möglichkeit, sich über die Kosten und Zeitaufwände der Alternativen Klarheit zu verschaffen. Mit dieser Unterstützung können Mitarbeiter leichter auf das Auto bei kurzen Strecken (bis zu 5 Kilometer) verzichten (Zeit- und Kostenvorteile).

## **Parkplatzmanagement kombiniert mit Flottenmanagement**

In den Städten kann man Parkraum-Management mit Flottenmanagement kombinieren. Es lassen sich beispielsweise öffentliche Garagen mit speziellen Innenstadt-Parkplätzen (Bewohner, Berufsanfahrt) als Carsharing- oder Carpooling-Standplätze ausweisen.

## **5.11 Steuerliche Aspekte und Förderungen**

### **5.11.1 Internalisierung der Kosten**

Die Internalisierung der externen Kosten kann über Mauten, Steuern oder Roadpricing erfolgen. Externe Kosten sind jene Kosten, die nicht vom Verursacher getragen werden (Lärm, Bodenversiegelung, Zeitverluste, Schadstoffbelastung, Wasserverunreinigung, etc.).

Man spricht in diesem Fall auch von der Ökologisierung des Steuersystems nach dem Verursacherprinzip. So zahlen Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß geringere Steuern, als Fahrzeuge mit hohem Ausstoß.

### **5.11.2 Variabilisierung der Kosten**

Eine Variabilisierung von Fixkosten erzeugt beim Nutzer den Effekt, dass er die direkten Kosten bewusster wahrnimmt. Sein Verhalten ist dann stärker an die Kostenverursachung gekoppelt. Im Folgenden sind einige Punkte angeführt, wie der Effekt entsteht und warum es Sinn macht die direkten Kosten der Mobilität variabel zu verrechnen. Unter anderem sind Beispiele für mögliche Steuern angeführt, die variabilisiert werden könnten:

- Der Autobesitzer ist Unternehmer. Je mehr Kilometer pro Jahr gefahren werden, um so wirtschaftlicher ist das Fahrzeug
- Die Durchschnittskosten für Mobilität liegen bei 15 % je Haushalt. Davon werden knapp 90 % für das Auto ausgegeben.
- Die Reduktion der gefahrenen Kilometer reduziert die externen Kosten. Dieser Effekt ist deutlich größer als der Steuerausfall durch den Minderumsatz an Treibstoffen.

- Die technische Umsetzung der Variabilisierung muss einen permanenten Erfahrungseffekt haben. Jährliches Ablesen der geleisteten Fahrkilometer ist kontraproduktiv.
- Die Berechnung der variabilisierten Steuern soll in einem EU-weiten Systementwicklungskonzept erfolgen, bspw. einem Fahrzeug-Bordcomputer.
- Durch die Variabilisierung der Normverbrauchsabgabe, der motorbezogenen Versicherungssteuer und der Autobahnvignette können in Österreich jährlich 2,7 Milliarden Autokilometer eingespart werden.
- Durch die Variabilisierung der Normverbrauchsabgabe, der motorbezogenen Versicherungssteuer und der Autobahnvignette kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoss um 27,6 Millionen Tonnen jährlich reduziert werden.
- Der höchste Effekt wird mit einer vollen Variabilisierung der Autokosten erreicht. Dieser Effekt entsteht bei Carsharing und gleichzeitigem Verkauf des eigenen Pkw.
- Carsharing sollte systemisch unterstützt werden, wie etwa durch eigene Carsharing-Parkplätze in der Stadt.
- Das Kilometergeld sollte in ein allgemeines Mobilitätsgeld geändert werden und unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel verrechnet werden können.
- Die Pendlerpauschale sollte in einen Absetzbetrag umgewandelt werden, der abhängig von der Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnort ist.

### **5.11.3 Ökonomisierung der Versicherungssteuern**

Auch die Versicherungsprämien sollten variabilisiert werden. So etwa könnten Versicherungsprämien in der Kfz-Haftpflicht-Pflichtversicherung in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern des Vorjahres vorgeschrieben werden.

### **5.11.4 Verkehr sparende Raumordnung**

Betriebsansiedelungen und die Vergabe der Wohnbauförderung sind an die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu knüpfen. Ebenfalls sind Fuhrparks zu fördern, die mit umweltfreundlicher Technologie betrieben werden.

Die Anrechnung dieser umweltfreundlichen Betriebe bei der Schadstoffberechnung im Genehmigungsverfahren ist anzustreben.

### **5.11.5 Beratungsförderung**

Die Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit bietet in der Steiermark eine Beratungsförderung im Bereich der Mobilität an im Ausmaß von 70 bis 50 % der externen Beratungsleistungen..

Das Lebensministerium hat gemeinsam mit dem Verkehrsministerium die Initiative Klima:Aktiv initiiert. Klima:Aktiv fördert betriebliche Investitionen, die nachweislich zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion führen, mit bis zu 30%.

### **5.11.6 Versteuern von Jobtickets**

Nach einer Erkenntnis aus Vorarlberg - und das gilt natürlich auch im Rest von Österreich – wird die ÖV-Jahreskarte, wenn sie vom Betrieb zur Verfügung gestellt wird, wieder als Sachzuwendung anerkannt.

Die Geschichte dazu:

das Bundesministerium für Finanzen vertrat im Lohnsteuerprotokoll 2004 die Auffassung, dass die Überlassung einer ÖPNV-Jahresnetzkarte keine übliche Sachzuwendung darstellt. Hintergrund dieser Rechtsauffassung war die Frage, ob der Betrag in Höhe von € 186,-- pro Jahr für Sachzuwendungen im Sinne des § 3 Abs. 1 Z 14 EStG ein Freibetrag oder eine Freigrenze ist.

Diese Rechtsauffassung hatte für Vorarlberg weit reichende Konsequenzen: das durch die Finanzämter in Vorarlberg (bis Ende 2004) praktizierte Modell, die Ausgabe von Jahresnetzkarten als übliche Sachzuwendung anzuerkennen, musste aufgegeben werden. Die Folge war, dass die Steuerbefreiung bis € 186,-- pro Jahr nicht mehr angewendet werden konnte.

Die Wirtschaftskammer Vorarlberg hat nach bekannt werden dieses Umstandes sofort Gespräche auf Landes- und Bundesebene geführt und im Herbst 2005 erwirkt, dass die Steuerbefreiung bis € 186,-- zumindest durch ein "Gutscheinmodell" erreicht werden kann.

\*Nachdem nun klargestellt ist, dass der Betrag als Freibetrag zu verstehen ist, ergibt sich die erfreuliche Situation, dass zur Verfügung gestellte ÖPNV-Jahresnetzkarten ab sofort wieder bis € 186,-- pro Jahr steuerfrei sind. Die Ausgabe von Gutscheinen ist nicht notwendig.\*

### **5.12 Weitere Workshopreihen**

Die Auswertung der Rückmeldungen und die Zufriedenheit der TeilnehmerInnen lassen darauf schließen, dass die Workshopmethode mit Schwerpunktthemen ein geeignetes Instrument ist, Verantwortliche dabei zu unterstützen, ihr betriebliches Mobilitätsmanagement kontinuierlich zu verbessern.

Zumal die Problematik betriebliche Mobilität im Winter 2006/2007 sicher ein noch brisanteres Thema wird, sollte im Rahmen von WIN wiederum eine Workshopreihe angeboten werden. Vielleicht könnte sich die FA 18A wiederum finanziell beteiligen, sodass für die Unternehmen keine Teilnahmegebühren anfallen.

### **5.13 Externe Beratung**

In der Mobilität gilt es, verschiedene Verkehrsmittel, verschiedene Verkehrszwecke und soziale Aspekte aufeinander abzustimmen. Diese Tätigkeit kann mit einer Mobilitätsberatung unterstützt werden. In der Mobilitätsberatung werden nicht nur Wege und Alternativen

aufgezeigt, sondern es werden auch Kosten optimiert, Fahrzeiten bewertet und die ökologische Effizienz der Maßnahmen berechnet.

### **Mobilitäts-Scan**

Der Mobilitäts-Scan erfasst die Ist-Situation der Privatperson oder des Unternehmens. Es werden die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel, die Verkehrsmittelwahl und die Kosten des Verkehrs erhoben.

Der zweite wesentliche Teil des Mobilitäts-Scans ist die Erhebung der Wünsche und Ziele der Personen und Unternehmen. Diese sind wichtige Grundlage für die Mobilitätsanalyse.

### **Mobilitätsanalyse**

In der Mobilitätsanalyse wird nun ein Mobilitätsplan, abgestimmt auf die Wünsche und Ziele der Personen und Unternehmen, erarbeitet.

Für die unterschiedlichen Verkehrsmittel werden die Zeit- und Kostenkomponenten berechnet, die die Grundlage für die umfassende Mobilitätsberatung darstellen.

### **Mobilitätsberatung**

In der Mobilitätsberatung wird der entwickelte Mobilitätsplan vorgestellt. In den Beratungsgesprächen werden die Vorschläge diskutiert. Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Verkehrsalternativen können nun in den Entscheidungsprozess der Privatpersonen oder in die unternehmensinternen Entscheidungsprozesse übergeleitet werden. Nach Bedarf können mehrere Beratungen durchgeführt werden.

### **Mobilitätsplanung**

Nach der Auswahl der Maßnahmen und Verkehrsmittel wird der konkrete Mobilitätsplan ausgearbeitet. Dabei unterstützt die Mobilitätsberatung bei der Auswahl der Anbieter, bei der Optimierung der Kostenkomponenten und bei der Einrichtung der Mobilitätsformen. Die Mobilitätsberatung greift auf kompetente Partnern zurück, mit denen bereits erfolgreich Mobilitätskonzepte umgesetzt wurden.



### **Erfolgskontrolle und Betreuung**

Die eingeführten Maßnahmen und Mobilitätskonzepte müssen permanent auf die Zielerreichung überprüft werden - Controlling der Kosten und der Verkehrsmengen.

Gemeinsam mit dem Kunden kann so die Zielorientierung erhalten bleiben und es entsteht eine dauerhafte und vertrauensvolle Partnerschaft.

### **Evaluierung auf CO<sub>2</sub> und PM10**

Die Steuerbelastungen und die Betriebsgenehmigungen werden verstärkt nach ökologischen Gesichtspunkten bewertet. Die genaue Bewertung des Schadstoffausstoßes in Bezug auf CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und Feinstaub (PM10) kann als Basis für die Bewertung des Unternehmens herangezogen werden.

### **Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements**

Um die langfristige Wirkung der gesetzten Maßnahmen sicherzustellen, wird der Vorschlag für ein innerbetriebliches Mobilitätsmanagement erstellt. Beratung, Schulung der Mitarbeiter und die Einrichtung der virtuellen Produkte (Reservierung, Abrechnung, Information) wird von der Mobilitätsberatung durchgeführt.

## 6 ANHANG:

- I Folder
- II Begleitbrief für die Akquisition
- III Fragebogen