



mobilität mit zukunft

# Arbeitswege auf Klimakurs bringen

2020-01

2020  
30 Jahre  
VCÖ-Schriftenreihe  
Mobilität mit Zukunft



Arbeitswege auf Klimakurs  
bringen



KAFFEE ADELANTE

NATÜRLICH FAIR

Kaffee aus Frauenhand -  
Fair und selbstbestimmt  
in die Zukunft!

Erhältlich in Weltläden und bei EZA Fairer Handel [www.eza.cc](http://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](http://unserebahn.at)

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

[vida.at/mitgliedwerden](http://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](http://fhstp.ac.at/dbm)

**Keine Zeit für  
meine Zukunft?**



**KLIMA**  
VOLKSBEGEHREN

Nimm Dir 5 Minuten und unterschreibe das  
[klimavolksbegehren.at](http://klimavolksbegehren.at)

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



© Robert Deepito

# 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.



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



**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

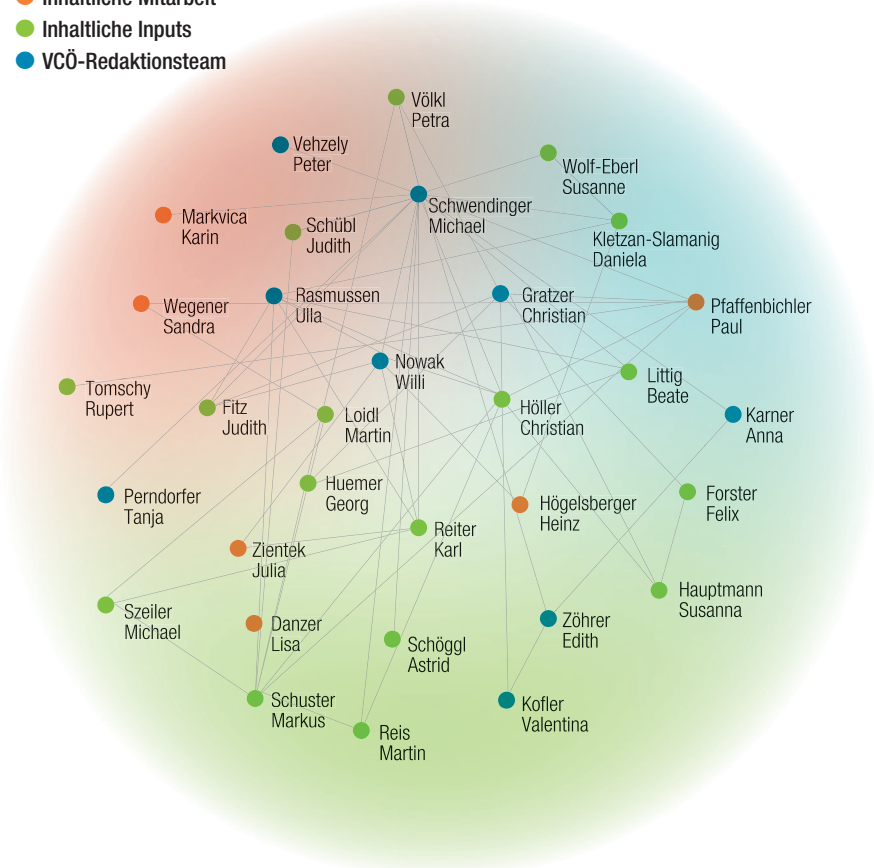
Als Autor zu zitieren:  
VCÖ, Wien, Österreich  
Medieninhaber, Heraus-  
geber und Verleger:  
VCÖ, 1050 Wien  
ZVR-Zahl 674059554

Titelbild:  
Manuela Tippel  
(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



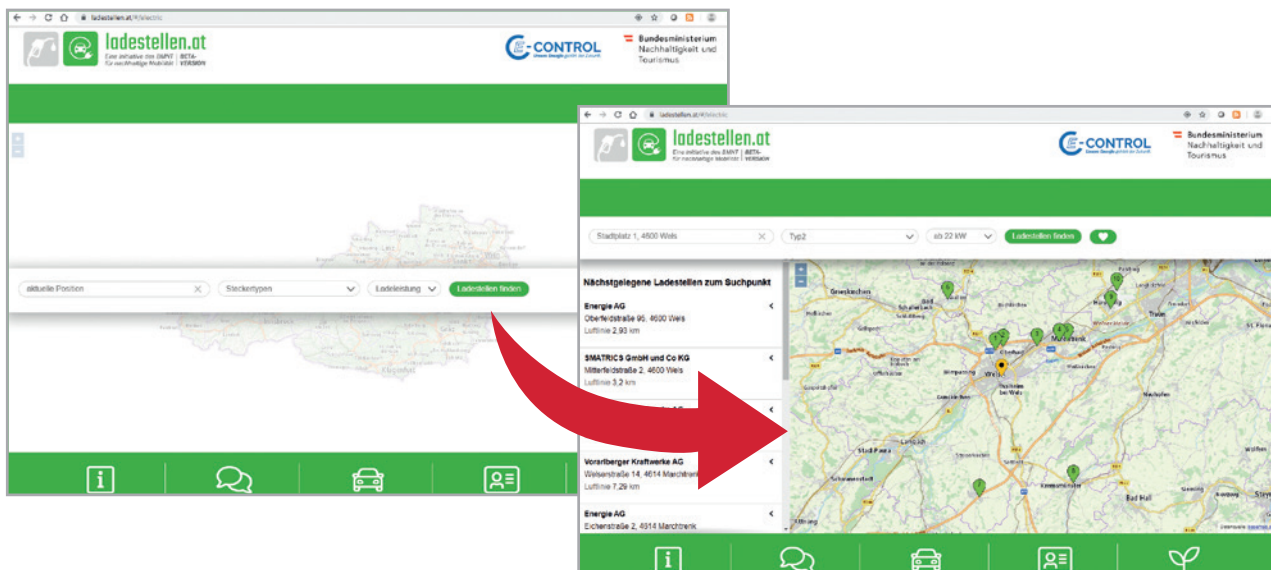
Am 13. November 2019 wurde das E-Control Ladestellenverzeichnis offiziell von den damaligen Ministern Andreas Reichardt (Verkehr) und Maria Patek (Nachhaltigkeit) gemeinsam mit E-Control-Vorstand Wolfgang Urbantschitsch vorgestellt. Aufgrund der Meldepflicht für Betreiber können E-Mobilisten künftig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

Die CO<sub>2</sub>-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](http://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 Beta-version 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](http://www.ladestellen.at) unter „Sprechen Sie mit uns“ ein Onlineformular bereit, sowie die E-Mail-Adresse [support@ladestellen.at](mailto: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 CO<sub>2</sub>-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](https://tanke-wienenergie.at)



SO BUNT WIE MEIN LEBEN.



[www.wienenergie.at](https://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](http://www.vcoe.at)

Spenden-Konto:

Erste Bank

IBAN:

AT11 2011 1822 5341 2200

BIC: GIBAATWWXXX





# Mobilität zur Arbeit hat derzeit eine schlechte Klimabilanz

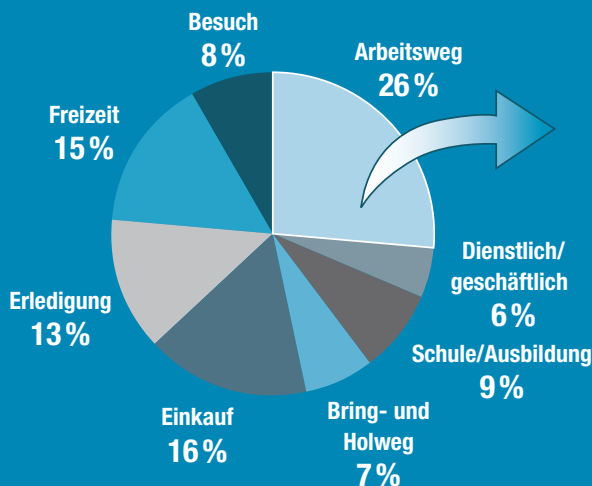
Arbeitswege verursachen einen großen Teil des Verkehrs in Österreich. Da Arbeitswege meist auf Routinen basieren und größtenteils mit dem Pkw zurückgelegt werden, sind sie ein wichtiger Hebel, um die Klimabilanz der Personenmobilität zu verbessern. Klimaverträgliche Arbeitswege erzeugen Mehrwert für 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.<sup>96</sup> 39 Prozent der von Österreichs Bevölkerung an Werktagen ge-

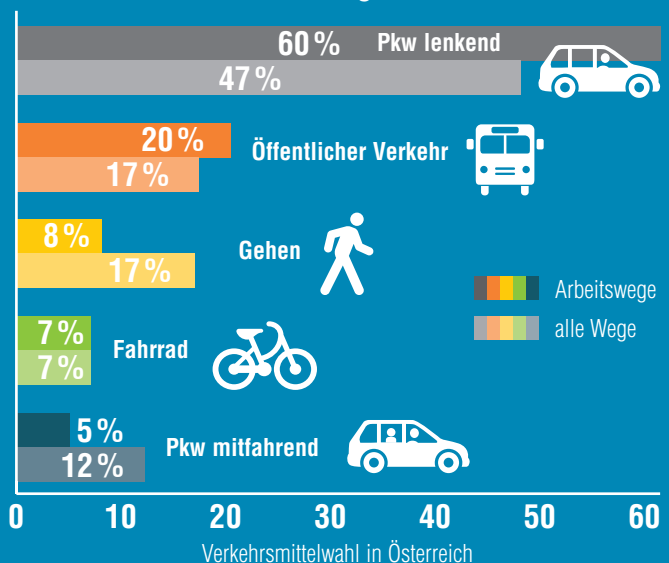
fahrenen Pkw-Kilometer entfallen auf den Arbeitsweg. Die direkten Treibhausgas-Emissionen dieser Fahrten summieren sich auf über 2,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente.<sup>96,b</sup> Dienstliche und geschäftliche Pkw-Fahrten machen zwar nur sechs Prozent aller Wegzwecke aus, sind aber

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.

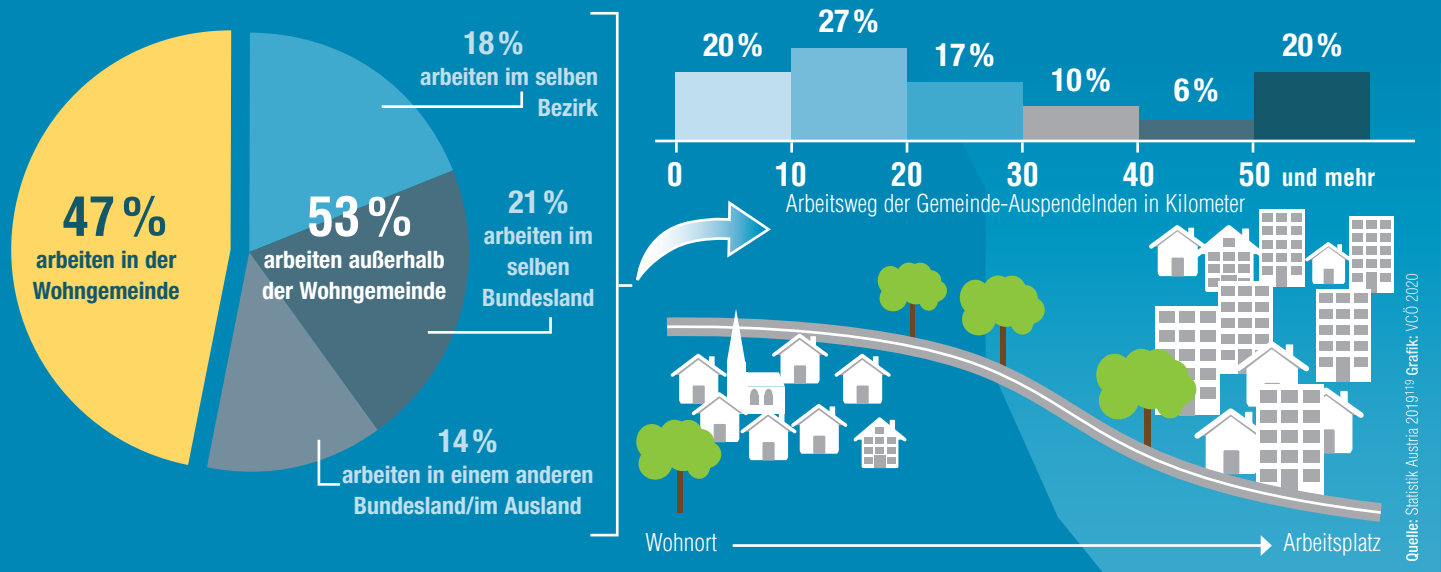
## Arbeitsweg ist häufigster Wegzweck an Werktagen



## 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 Dienstreisen verursachen an Werktagen somit mehr als die Hälfte des Pkw-Verkehrs von Österreichs Bevölkerung.<sup>96</sup>

### 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.<sup>119</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>6</sup>

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.<sup>78</sup> 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.<sup>25</sup> 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.<sup>66</sup>

**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.<sup>25</sup> 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.<sup>25</sup> Dementsprechend ist der Besetzungsgrad auf Wegen von und zur Arbeit 15 Prozent niedriger als der durchschnittliche Besetzungsgrad.<sup>95</sup> Auf Dienstwegen liegt der Anteil der Pkw mit 78 Prozent nochmals deutlich höher.<sup>25</sup>

Arbeitswege sind mit 17 Kilometer je Richtung im Durchschnitt deutlich länger, als Wege an Werktagen allgemein mit 13 Kilometer.<sup>25,139</sup> 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.<sup>25</sup> Neben Arbeitswegen sind vor allem auch dienstliche und geschäftliche Wege im



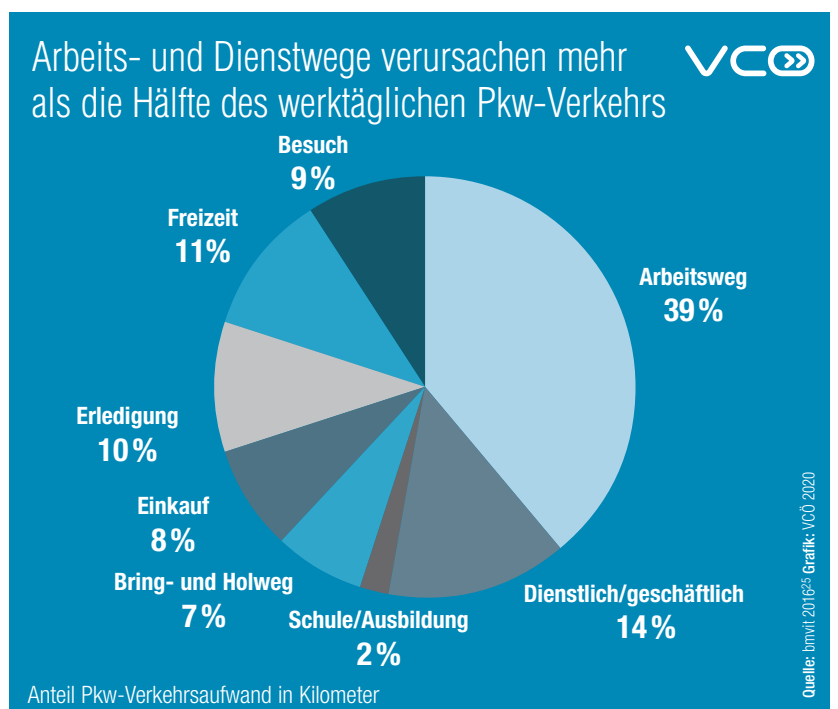
Beispiele der Mobilitätswende

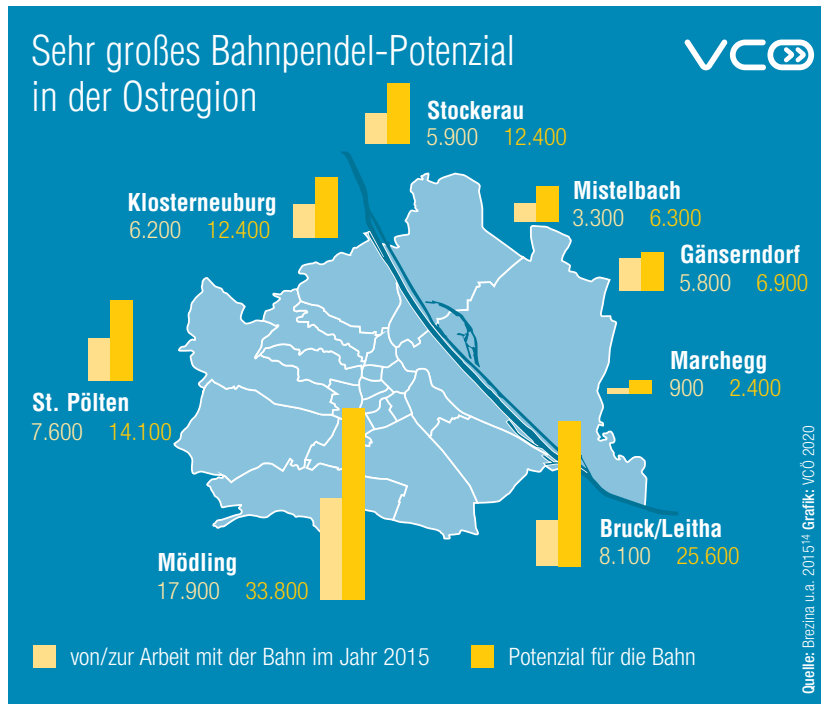
**Autofahrten reduzieren**

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.<sup>25,139</sup>

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.





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.<sup>56</sup> Das subjektive Wohlbefinden ist umso geringer, je länger die Wege zum Arbeitsort sind.<sup>124,79</sup>

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.<sup>7</sup>

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 umliegende Kommunen.<sup>93</sup> 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.<sup>93</sup> 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.<sup>93</sup> 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.<sup>93</sup>

Zwei der häufigsten Anlässe zur Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement sind die begrenzte Verfügbarkeit sowie die hohen Kosten von betrieblichen Pkw-Parkplätzen.<sup>93</sup> 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.<sup>14</sup> 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.<sup>14</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Äquivalenten je Werktag.<sup>152,97</sup> 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

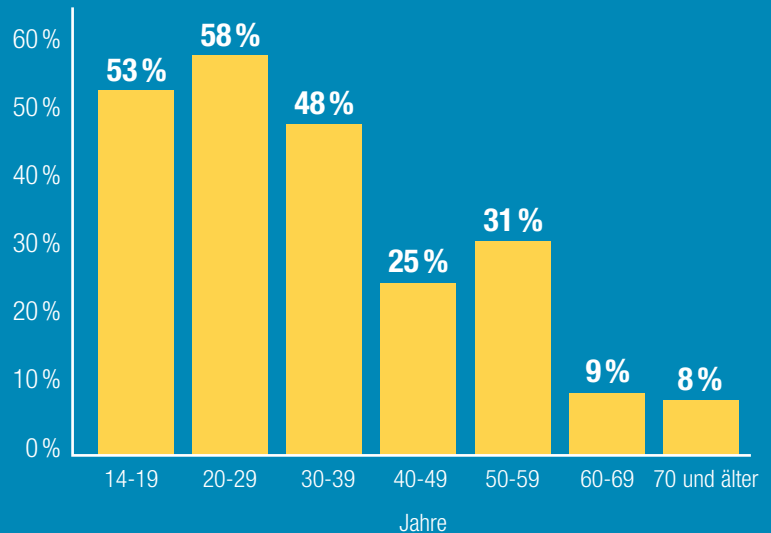
Lebensumbrüche, etwa ein Wechsel des Wohnorts oder Berufs, sind gute Möglichkeiten, um eingeübte Mobilitätsroutinen zu verändern. Vor allem bei jüngeren Menschen ist das Potenzial groß. So gaben mehr als die Hälfte der 14- bis 29-Jährigen, die in den vorangegangenen fünf Jahren Pkw-Fahrten auf die Bahn 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.<sup>62</sup>

Dass Angebotsverbesserungen im Öffentlichen Verkehr und andere verkehrlenkende Maßnahmen

## 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 2019<sup>62</sup> Grafik: VCÖ 2020

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.<sup>98,116</sup>

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

Foto: Kajja Täubert

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.

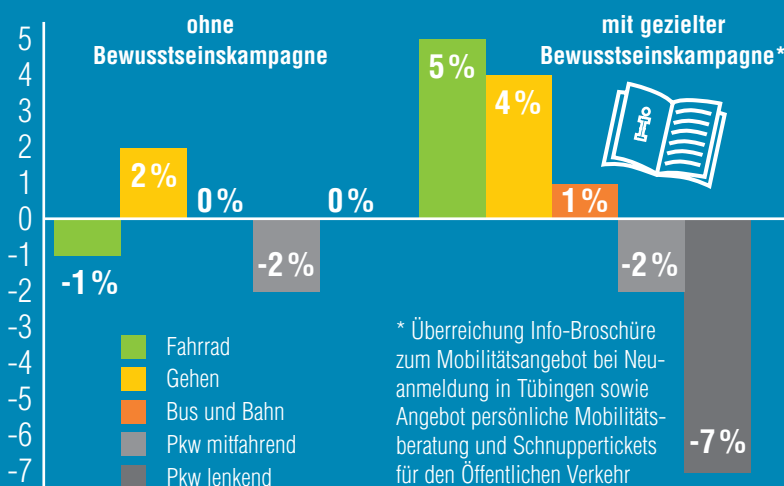
Routinen und Gewohnheiten nehmen in unserem Alltagsleben einen festen Platz ein. Sie erlauben uns, effizient, aber auch bequem zu sein. Da-

gegen erfordern neue und komplexe Situationen hohe Aufmerksamkeit und Konzentration.<sup>106</sup> Routiniertes Handeln in Alltagssituationen spielt uns frei für die Bewältigung komplexer sozialer Situationen und ist somit auch aus der Alltagsmobilität nicht wegzudenken.<sup>105</sup> Die wissenschaftliche Forschung nimmt an, dass bis zu 95 Prozent aller Wege Routinewege sind – was vor allem für Arbeitswege gilt.<sup>54,33,129</sup> Forschende sind sich zudem einig, dass routinierte Verhaltensmuster ohne signifikante Umbrüche oder starke Anreize kaum freiwillig verändert werden.<sup>55</sup> 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.<sup>33</sup>

## Wohnortwechsel für Veränderung des Mobilitätsverhaltens nutzen



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

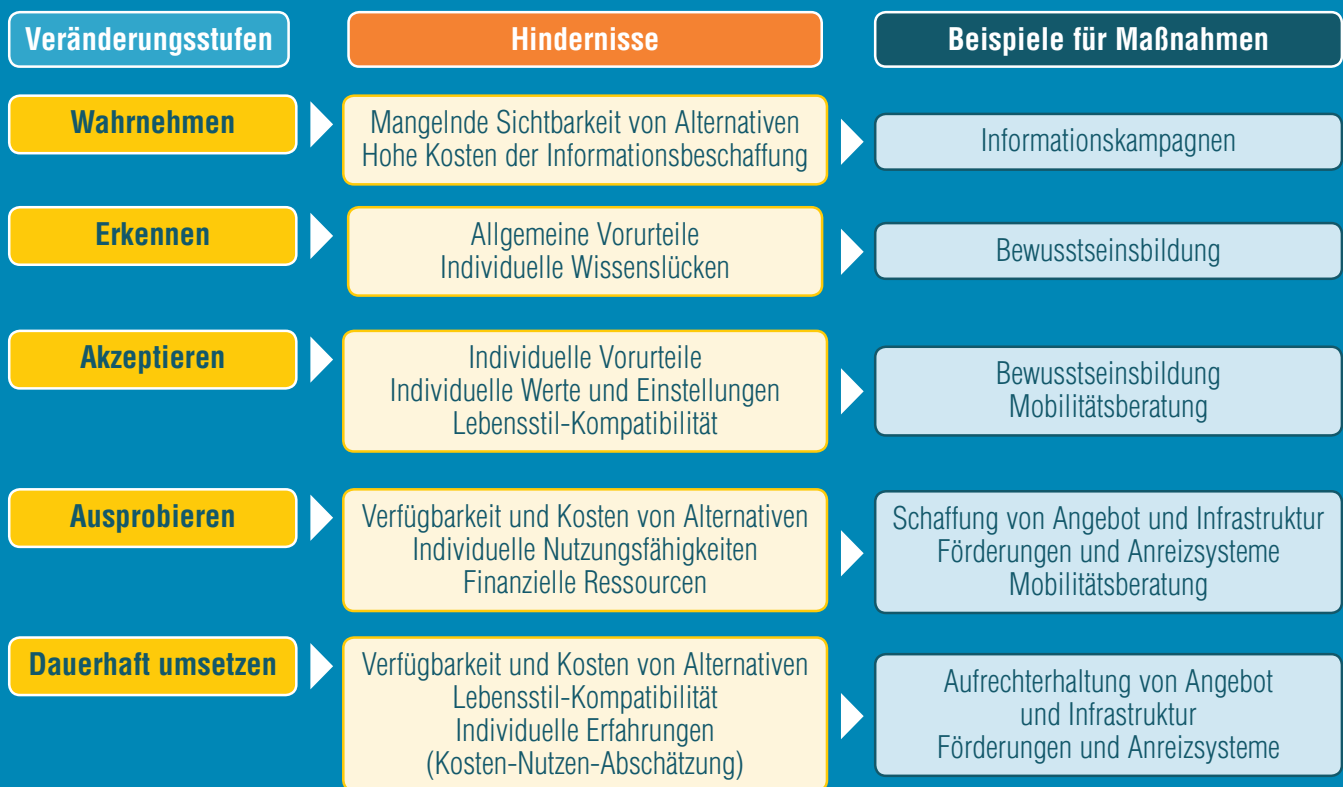
Quelle: Schreiber u.a. 2019<sup>10</sup> Grafik: VCO 2020

## 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: Reusswig u.a. 2004:103, VCO 2020:40 Grafik: VCO 2020

legte durchschnittliche Tagesweglänge beträgt 43 Kilometer.<sup>25</sup> 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.<sup>152</sup> Die Motive für die Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen sind vielfältig. Gewohnheiten verstellen dabei oft den Blick für Neues.<sup>1</sup> Der Faktor Komfort spielt bei Arbeitswegen eine wichtige Rolle als positiver, verstärkender Aspekt.<sup>32,108,107</sup> In einer Untersuchung in Großbritannien wurden Kosten als instrumenteller und Stress als affektbetonter Faktor als maßgebliche negative Einflussgrößen am Arbeitsweg genannt.<sup>4</sup> Weitere relevante instrumentelle Faktoren sind Flexibilität, Vorhersehbarkeit, Umgebung und Gesund-

heit.<sup>126</sup> Zu den affektbetonten Faktoren zählen Kontrolle, Freiheit, Erholung und Aufregung.<sup>4</sup>

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.<sup>91</sup> „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.<sup>149</sup>

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

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.<sup>114</sup> Auch die Verkehrsmittelwahl im Alltag und in der Freizeit wird davon in Richtung mehr Pkw-Nutzung beeinflusst, wie Daten der Mobilitätshebung Vorarlberg zeigen.<sup>59</sup> Ein Firmenwagen verleitet außerdem dazu, seltener den Öffentlichen Verkehr, Gehen oder Radfahren zu nutzen.<sup>113</sup>

### 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.<sup>100</sup> 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.<sup>48</sup> 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.<sup>47</sup> 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.<sup>109</sup> 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.<sup>138</sup> Auch die seit dem Jahr 2011 jährlich durchgeführte Kampagne „Österreich radelt“, an der sich im Jahr 2019 mehr als 1.100 Betriebe beteiligten, schlägt in dieselbe Kerbe.<sup>71,156</sup> Kampagnen mit Wettbewerbscharakter können durch den starken Anreiz und die Förderung des Gemeinschaftsgefühls bestehende Strukturen durchbrechen und langfristige Verhaltensänderungen begünstigen.<sup>99</sup> Darüber hinaus empfiehlt sich eine Kombination aus sogenannten harten Maßnahmen, wie Angebot und Quali-

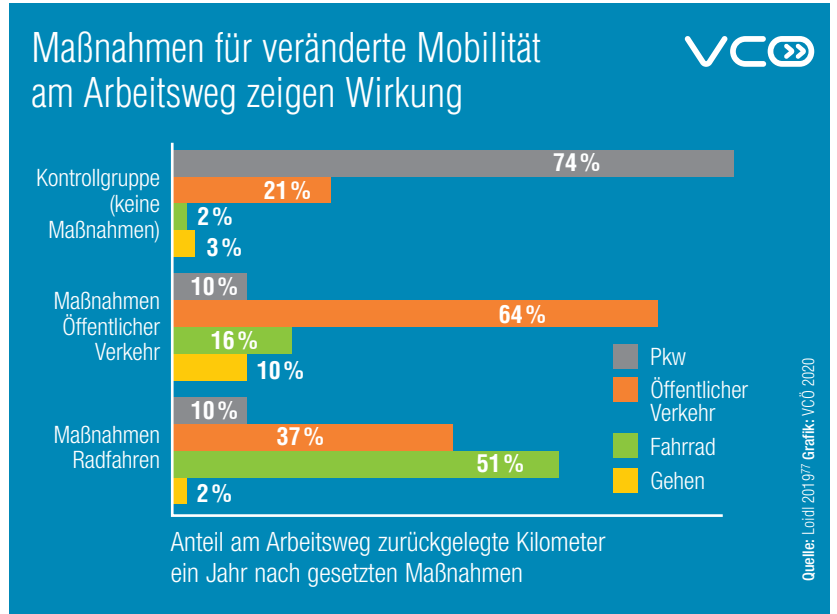
tät von Infrastrukturen, Gebote oder Verbote und weichen Maßnahmen, wie Kampagnen, Bewusstseinsbildung oder soziales Marketing, um bessere Ergebnisse beim Aufbrechen von Routinen zu erzielen.<sup>35,80</sup> Dabei ist zu beachten, dass die gesetzten Maßnahmen „maßgeschneidert“ sind und sich an den spezifischen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

### 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.<sup>51</sup>

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.<sup>81</sup> Jährlich werden circa 43.000 sogenannte „Neubürgerhaushalte“ in München mit Informationen zu Mobilitätsangeboten, Freizeit und Kultur versorgt.<sup>53</sup> Schnuppertickets für den Öffentlichen Verkehr, telefonische Mobilitätsberatung und die Vermittlung von Abonnements, etwa für Carsharing, ergänzen das Angebot.<sup>89</sup> 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.<sup>89</sup> 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.<sup>77</sup>

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



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.<sup>10</sup> Durch das Pilotprojekt wurden auch andere Bewohnerinnen und Bewohner der Satellitenstadt Beder-Malling dazu motiviert, verstärkt E-Fahrräder für Arbeitswege zu nutzen.<sup>38</sup>

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.<sup>38</sup>

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.



Foto: Theresa Sürndorwitsch

# Mobilitätsmanagement in Unternehmen zum Standard machen

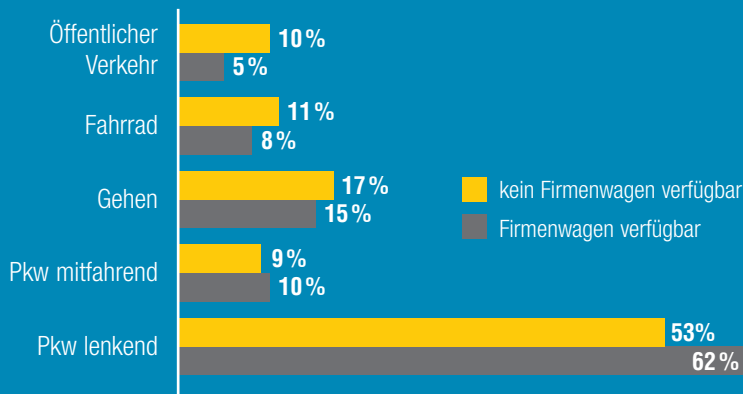
**Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet vielfältige Ansatzpunkte, Arbeits- und Dienstwege in Richtung Klimaverträglichkeit zu beeinflussen. Davon profitieren nicht nur Unternehmen, sondern auch Beschäftigte und umliegende Gemeinden. Zudem muss das Rad nicht neu erfunden werden – viele erfolgreiche 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.<sup>25</sup> 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.<sup>145</sup>

## Verfügbarkeit von Firmenwagen beeinflusst auch Alltagsmobilität stark



Verkehrsmittelwahl Erwerbstätige in Vorarlberg (alle Wege)

Quelle: Henry 2020<sup>69</sup> Grafik: VCO 2020

## 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.<sup>30</sup> 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 „PendlerInnen-Box“ entwickelt – ein Werkzeugkoffer mit 28 praxiserprobten Maßnahmen, welche bereits in zahlreichen Betrieben der Region erfolgreich umgesetzt werden.<sup>39</sup> 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



Beispiele der Mobilitätswende

**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 Flächensparnis 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 Erholungsstätt 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: Stewie 2017<sup>23</sup>, VCO 2019<sup>40</sup> 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.



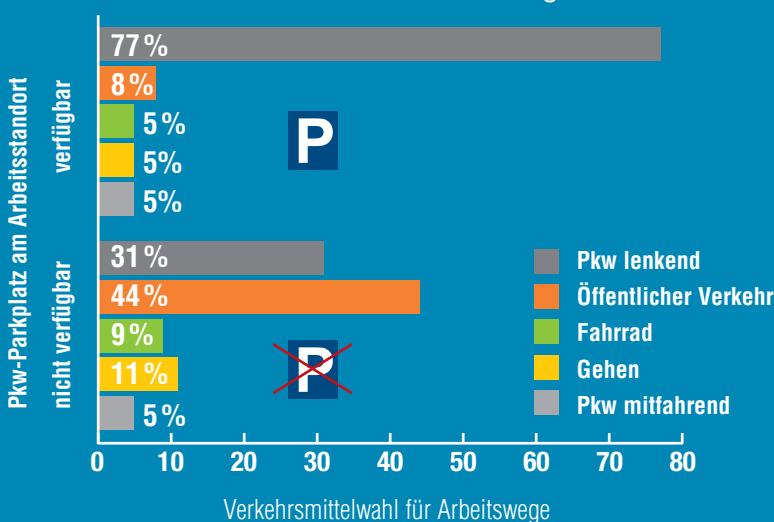
## Öffi-Ticket statt Pkw-Parkplatz

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

## Parkplatzverfügbarkeit entscheidet über Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg



Österreich, in diesem Rahmen Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt.<sup>70</sup>

## 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 abgeschriebenen Fahrräder für einen symbolischen Euro von den Beschäftigten übernommen werden.<sup>72</sup> Die Kosten im Vergleich zu einem privaten Fahrradkauf können für Beschäftigte in Abhängigkeit der betrieblichen Unterstützung deutlich niedriger ausfallen.<sup>143,128</sup> 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.<sup>90,128</sup>

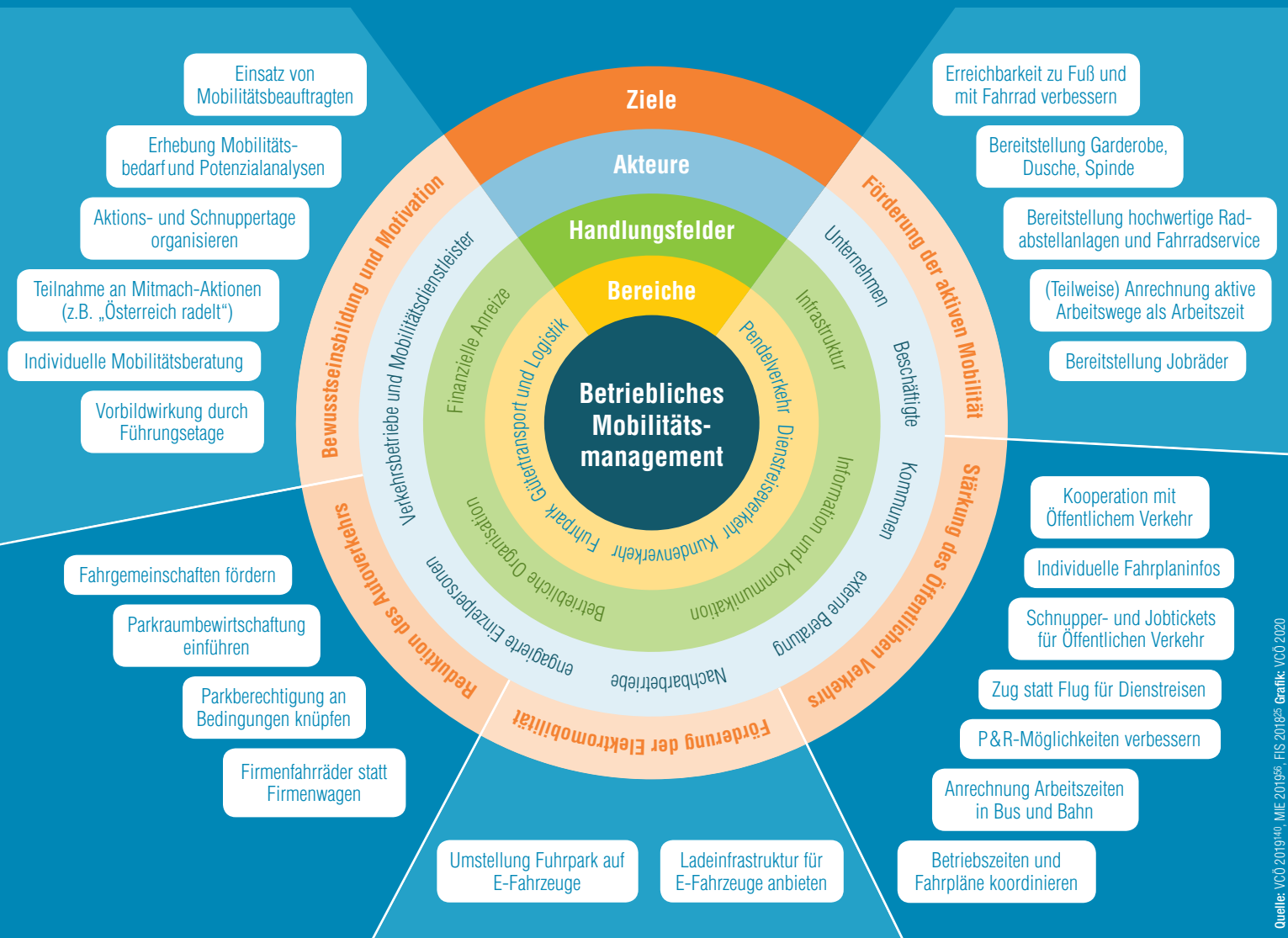
Bereits seit dem Jahr 2013 gibt es in Österreich für Unternehmen die Möglichkeit, Beschäftigten steuer- und sozialversicherungsfrei sogenannte Jobtickets für den Öffentlichen Verkehr auf der Strecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz anzubieten.<sup>73</sup> In Vorarlberg wird das Angebot etwa von zahlreichen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

## Klimaverträgliche Dienstreisen fördern

In Bezug auf betriebliches Mobilitätsmanagement besteht auch bei Dienstreisen großes Potenzial.<sup>144,133</sup> 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.<sup>122</sup> Die nachhaltigste Strategie für klimaverträgliche Dienstreisen ist, sie zu vermeiden. Die BKS-



# Viele Ansatzpunkte für betriebliches Mobilitätsmanagement



Quelle: VCO 2019/10, MIE 2019/6, FIS 2019/5, 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.<sup>13</sup> 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.<sup>142</sup> 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.<sup>134</sup>

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.<sup>36</sup>

### Öffentliche Verwaltung muss mit gutem Beispiel vorangehen

Um von Betrieben Mobilitätsmanagement einfordern 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.<sup>76</sup>

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



## Werksverkehr mit Mehrwert

Die Firmen Mahle-Filterssysteme 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 Videokonferenzen und Telearbeit. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sämtlicher nicht vermeidbarer Dienstreisen werden seit dem Jahr 2008 über die Klimaschutzinitiative „Climate Austria“ kompensiert.<sup>19</sup> 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.<sup>22</sup> Zusätzlich wird die Initi-

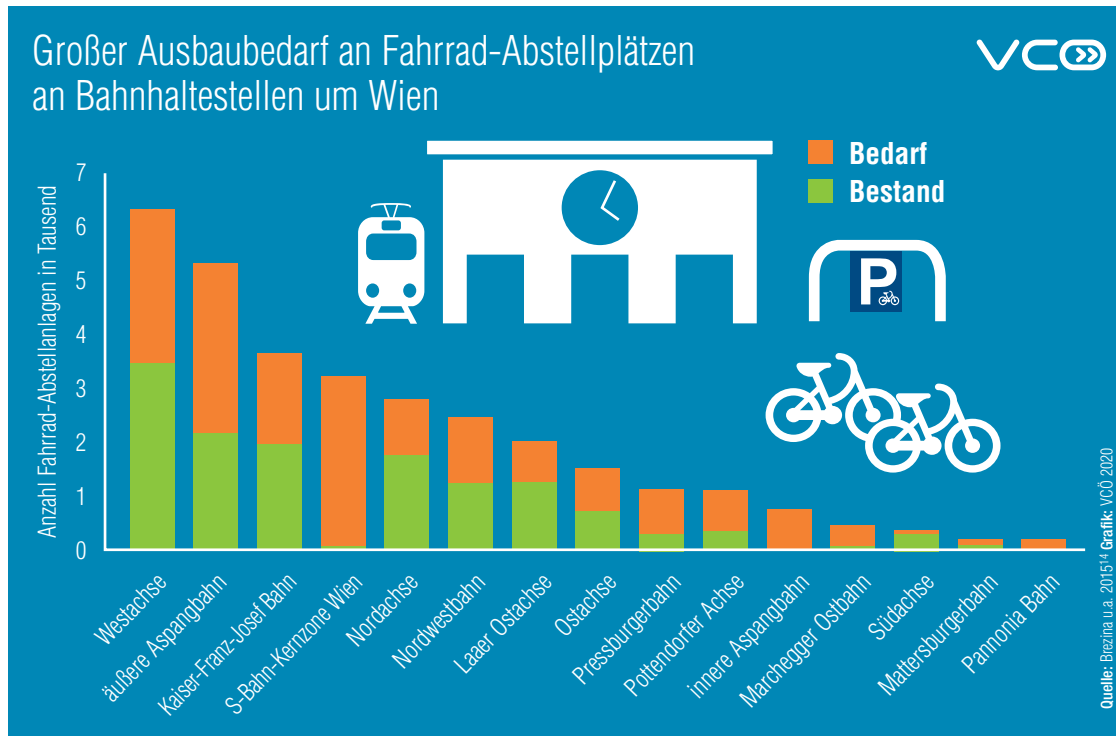
ierung ähnlicher Projekte in anderen Verwaltungen angestrebt. Im Jahr 2005 wurde ein Beratungsangebot für Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen lanciert, das bis Ende des Jahres 2019 bereits von 400 Bildungseinrichtungen in Anspruch genommen wurde.<sup>74</sup> Seit dem Jahr 2018 wurde 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.<sup>24</sup> Weiters wurde im Rahmen des klimaaktiv-Programms im Jahr 2015 ein Leitfaden zum Thema Parkraummanagement für Bundesländer, Städte, Gemeinden, Bauträger und Betriebe publiziert.<sup>21</sup>

### Zahlreiche Good Practice-Beispiele für erfolgreiches Mobilitätsmanagement

Die Stadt München verfügt über ein gut dokumentiertes Förderprogramm für Maßnahmen im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement.<sup>60</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen um jährlich rund 4.400 Tonnen reduzieren. Gleichzeitig wurden jährlich Kosten in Höhe von rund 2,2 Millionen Euro eingespart.<sup>60</sup>

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen um 43 Tonnen und die jährlichen Kosten um rund 11.000 Euro reduzieren.<sup>56</sup> Die Industrie- und Handelskammer Darmstadt konnte durch die Einführung eines Jobtickets, Parkraummanagement, Förderung des Radverkehrs durch den Bau von Garderoben und Duschen sowie hochwertige





Bike-and-Ride ist eine wichtige Möglichkeit, um das Einzugsgebiet von Bahn-Haltestellen 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.<sup>56</sup>

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.<sup>141</sup>

#### Umsetzung braucht Partizipation und Einsatz

Ein zentraler Erfolgsfaktor für funktionierendes betriebliches Mobilitätsmanagement ist, dass die Maßnahmen innerhalb des Betriebs mitgetragen und gelebt werden.<sup>88</sup> 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.<sup>111</sup>

### 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.

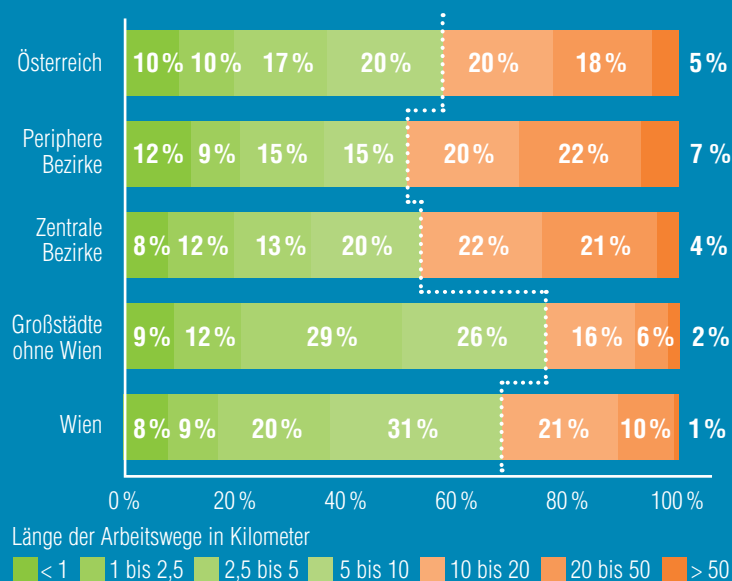
Viele Arbeitswege sind kurz und in Fahrrad-distanz – in Städten und auch in den Regionen.

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.<sup>25</sup> Davon entfällt bei Erwerbstätigen durchschnittlich rund eine Stunde auf den Arbeitsweg.<sup>117</sup> 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.<sup>25</sup>

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.<sup>23</sup> 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.<sup>34</sup>

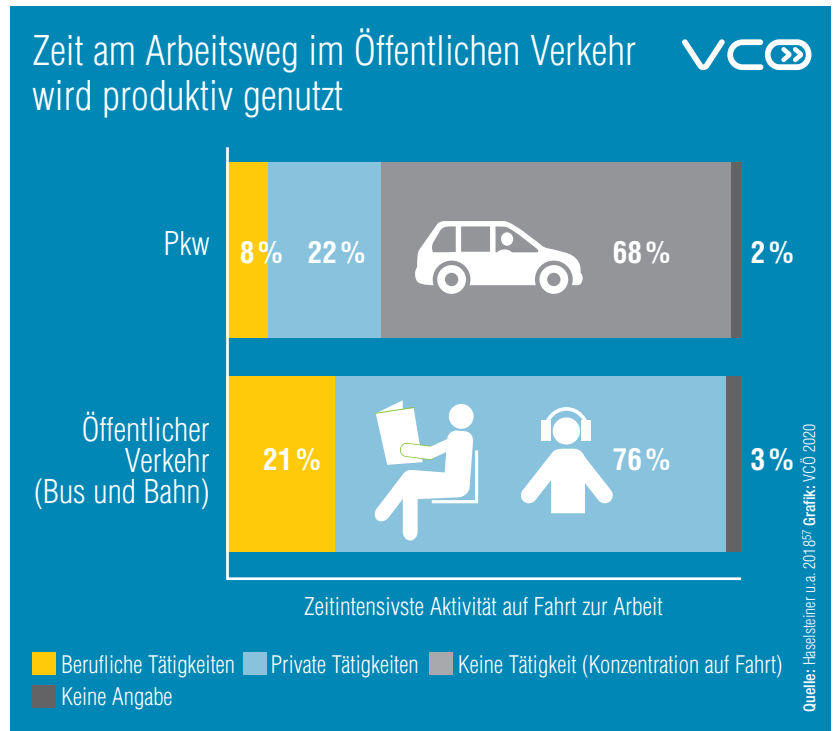
### Arbeitswege durch aktive Mobilität verkürzen

In vielen Regionen und Städten können mit aktiver Mobilität die Arbeitswege abgekürzt werden.<sup>152</sup> 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.<sup>25</sup> 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.<sup>25</sup> 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.<sup>59</sup>

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.<sup>25</sup>

### 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-



schwerden des Bewegungsapparates sowie psychischen Erkrankungen.<sup>50</sup> Die Bewegungsempfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) betragen für Erwachsene 150 Minuten Bewegung mittlerer Intensität pro Woche.<sup>49</sup> 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.

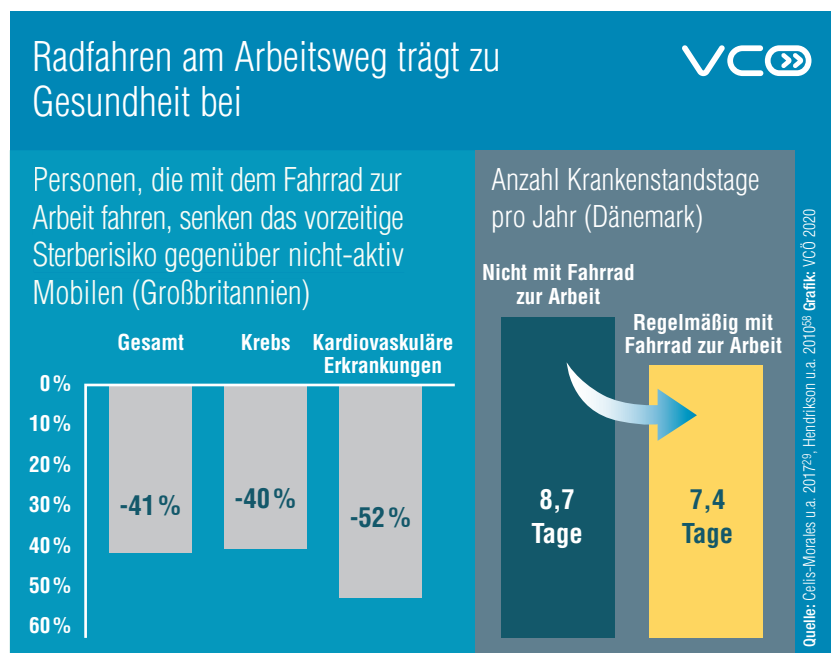




Foto: Gerhard Fischer

## 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 strategisch und mit messbarem Erfolg ausgebaut.

len insgesamt lediglich 47 Prozent der Erwachsenen in Österreich dieses Bewegungsziel.<sup>49</sup>

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.<sup>29</sup> 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 Krankenstand sind, als ihre Kolleginnen und Kollegen, die regelmäßig mit dem Pkw oder dem Öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren.<sup>64,58</sup> Ein Krankenstandtag kostet Unternehmen in Österreich im Durchschnitt 200 Euro.<sup>150</sup> Hochgerechnet auf ein Jahr ergibt sich dadurch für ein Unternehmen mit 50 Beschäftigten eine potenzielle Kosteneinsparung von rund 20.000 Euro alleine aufgrund der reduzierten Krankenstandtage, wenn die Beschäftigten aktiv mobil den Arbeitsplatz erreichen.

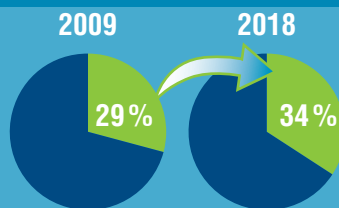
Ein interessanter Anreiz für bewegungsaktive Mobilität am Arbeitsweg ist die Anrechnung eines Teils der zu Fuß oder mit dem Fahrrad benötigten Mobilitätszeit auf die Arbeitszeit. In einem Forschungsprojekt für Österreich wurde errechnet, dass dies auch aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive, vor allem aufgrund von Einsparungen im Gesundheitssystem, einen Nettonutzen pro Person und Jahr von rund 1.500 Euro bringen würde. Damit die Mehrkosten für Unternehmen gedeckt wären, bedürfte es einer Förderung in knapp derselben Höhe. Trotzdem ergäbe sich auch im Szenario, bei dem unterstellt wird, dass der gänzliche zeitliche Mehraufwand für einen 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 Radverkehrsanteil zwischen 1,7 und 5 Prozentpunkte gesteigert werden und damit im optimistischen Szenario die im Masterplan Radfahren für das Jahr 2025 angestrebten 13 Prozent Radverkehrsanteil annähernd erreicht werden.<sup>37,20</sup>

## Radschnellwege fördern aktive Mobilität

VCO

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

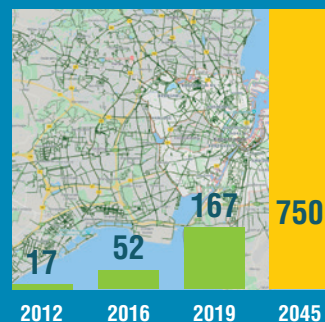
11 km durchschnittliche Fahrdistanz



+23%  
davon 14% umgestiegen von Pkw



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 Mobilität 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.<sup>77</sup>

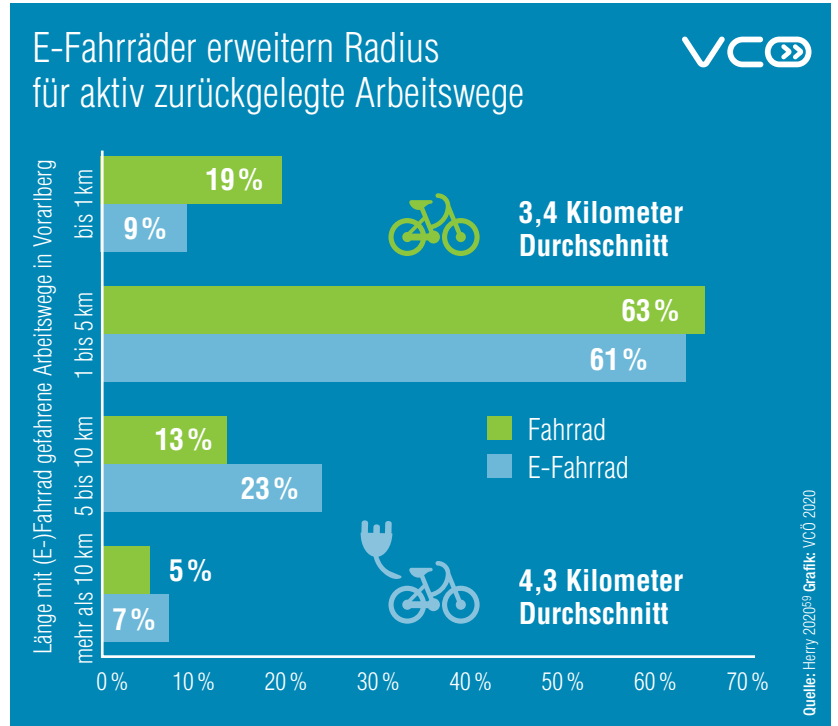
Eine Langzeitstudie zu sieben europäischen Städten hat ergeben, dass Radfahrende einen besseren subjektiver Gesundheitszustand, ein besseres seelisches Wohlbefinden, mehr Lebensfreude sowie weniger Stress und weniger gefühlte Einsamkeit aufweisen.<sup>92</sup> Ähnlich positive Zusammenhänge lassen sich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

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.<sup>82</sup> 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.<sup>127,146</sup>

### 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.<sup>57</sup>

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



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.<sup>86</sup>

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 Provanzik

# 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.

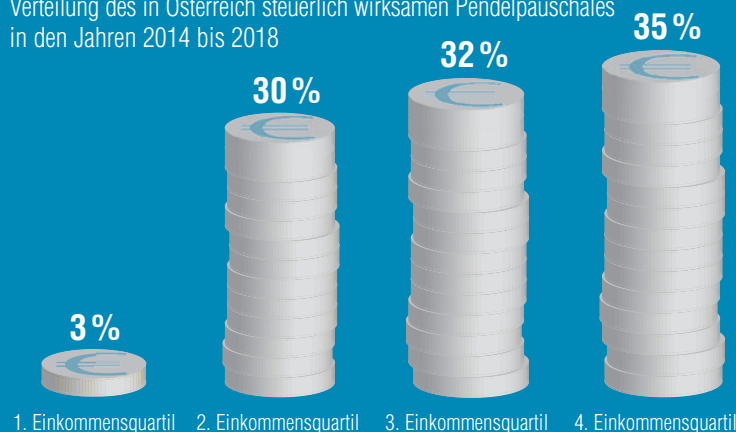
Der Pkw-Verkehr verursacht in Österreich auf Basis einer im Jahr 2019 veröffentlichten Studie der EU-Kommission externe Kosten inklusive Stau- und Unfallkosten von rund zwölf Milliarden Euro pro Jahr, Bus und Bahn zusammen 1,2 Milliarden Euro.<sup>42</sup> Durch Arbeitswege mit dem Pkw entstehen externe Kosten in Höhe von rund 3,8 Milliarden Euro pro Jahr.<sup>96,42,c</sup>

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.<sup>148</sup> In Österreich wurde das Pendelpauschale 1972 eingeführt und sollte unter anderem in strukturschwachen Regionen ohne zumutbaren Öffentlichen Verkehr die Abwanderung der Bevölkerung reduzieren.<sup>133,155</sup>

## Das Pendelpauschale begünstigt vor allem Besserverdienende



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



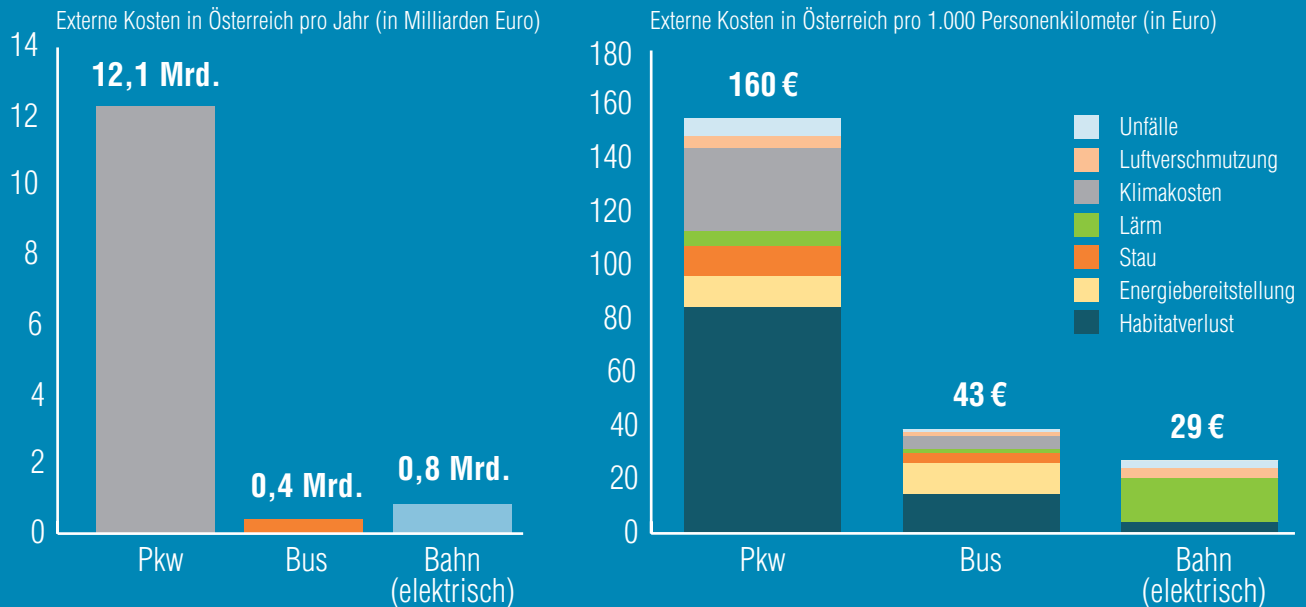
Quelle: Kleitz-Schramm 2020<sup>96</sup>; Grafik: VCO 2020

## 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.<sup>18</sup> 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



Quelle: EU 2019; Grafik: VCO 2020

rende aufkommenswirksame Steuerausfall für den Staat beträgt rund 500 Millionen Euro pro Jahr.<sup>18</sup> 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.<sup>17</sup> Zusätzlich erhalten alle Pendelpauschale-Berechtigten seit dem Jahr 2013 den sogenannten Pendeleuro von jährlich zwei Euro pro Kilometer des einfachen Arbeitswegs.<sup>16</sup> Die Kosten für die Öffentliche Hand belaufen sich beim Pendeleuro auf rund 60 Millionen Euro.<sup>18</sup> 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.<sup>69</sup> Zudem ist es ein Anreiz zur Pkw-Nutzung und fördert die Zersiedlung.<sup>133</sup> 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.<sup>12,67</sup>

Laut Umweltbundesamt könnten dadurch die CO<sub>2</sub>-Emissionen jährlich um rund 168.000 Tonnen reduziert werden.<sup>133</sup> 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 CO<sub>2</sub> vermeiden.<sup>133</sup>

### Betriebliche Pkw-Förderung abbauen

Von den rund fünf Millionen in Österreich zugelassenen Pkw werden rund 14 Prozent gewerblich verwendet.<sup>118,121</sup> Nach Ende der gewerblichen Nutzung gehen diese Pkw oft in Privateigentum über, weshalb das Thema Firmenwagen große Relevanz für einen klimaverträglichen Verkehr hat.<sup>133</sup> 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 CO<sub>2</sub> ausgestoßen.

niedrigen CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer monatlich 1,5 Prozent der Anschaffungskosten (maximal 720 Euro) und zwei Prozent für über dem CO<sub>2</sub>-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.<sup>59</sup> 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.<sup>68</sup>

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.<sup>104</sup> Bis zum Jahr 2027 soll die Zahl der Beschäftigten, die ihren Arbeitsweg per E-Fahrrad zurücklegen, um 200.000 erhöht werden.<sup>87</sup>

### 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.<sup>40</sup> 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.<sup>41</sup> 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
<b>Verkehrsabsetzbetrag</b>	Grundsätzliche Abgeltung für sämtliche Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. 400 Euro jährlich als steuerlicher Absetzbetrag für alle Erwerbstätigen. <b>Anzahl betroffene Beschäftigte:</b> 2,8 Millionen Personen <b>Kosten für den Staat:</b> 780 Millionen Euro pro Jahr	Gleicher Förderbetrag für alle Erwerbstätigen. Keine Bevorzugung von klimaverträglichen Verkehrsmitteln.
<b>Pendelpauschale</b>	Steuerfreibetrag als Förderung für Kosten von Arbeitswegen. Kleines Pendelpauschale: ab 20 km Arbeitsweg Großes Pendelpauschale: ab 2 km Arbeitsweg ohne zumutbaren Öffentlichen Verkehr <b>Anzahl betroffene Beschäftigte:</b> 1,3 Millionen Personen* <b>Kosten für den Staat:</b> 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.
<b>Pendeleuro</b>	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. <b>Anzahl betroffene Beschäftigte:</b> 1,3 Millionen Personen* <b>Kosten für den Staat:</b> 60 Millionen Euro pro Jahr	Zusatz zur Doppelförderung. Keine Besserstellung wohlhabender Haushalte, allerdings keine ökologische Komponente.
<b>Pendelzuschlag</b>	Zuschlag zur Negativsteuer für Einkommen unter der Steuergrenze. Voraussetzung ist Anspruch auf das Pendelpauschale. <b>Anzahl betroffene Beschäftigte:</b> keine Angaben <b>Kosten für den Staat:</b> 15 Millionen Euro pro Jahr	Ist eine Unterstützung für finanziell schlechtergestellte Haushalte. Keine ökologische Komponente.
<b>Pendelbeihilfen Bundesländer</b>	Zusätzliche Förderungen für Arbeitswege in Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark und Tirol.	Ist ein Zusatz zur Doppelförderung und weiterer Anreiz zur Zersiedlung.
<b>Firmenwagen-Besteuerung</b>	Private Nutzung von betriebseigenen Pkw als Alternative zum Pendelpauschale. Sachbezug zwei Prozent der Pkw-Anschaffungskosten, maximal 960 Euro monatlich. Für Pkw mit CO <sub>2</sub> -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. <b>Anzahl betroffene Beschäftigte:</b> 135.000 Personen* <b>Kosten für den Staat:</b> 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.
<b>Jobticket</b>	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. <b>Anzahl betroffene Beschäftigte:</b> 90.000 Personen* <b>Kosten für den Staat:</b> 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.
<b>Jobrad</b>	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. <b>Anzahl betroffene Beschäftigte:</b> keine Angaben <b>Kosten für den Staat:</b> keine Angaben	Anreiz für mehr gesunde und klimaverträgliche Mobilität am Arbeitsweg, im Erwerbsleben und auch bei privaten Fahrten.

Zahlen auf Basis Bericht der Steuerreformkommission 2014<sup>18</sup>

\* Zahlen auf Basis parlamentarischer Anfragebeantwortung aus dem Jahr 2019<sup>84</sup>

## 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 €	394 €
	groß**	Litschau – Schrems	419 €	567 €	720 €
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.<sup>101</sup> 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.<sup>101</sup>

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.<sup>147,27</sup>

### 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.<sup>153</sup> Laut der Österreichischen Raumordnungskonferenz ist sie aufgrund der Standortkonkurrenz zwischen Gemeinden und rechtlicher Bedenken aufgrund ungenügend ausdefinierter Begriffe totes Recht geblieben.<sup>154,83</sup> 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.<sup>63</sup>

### 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.<sup>151</sup> 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.<sup>137</sup> Nach diesem Pilotprojekt wurden in Graz bis Jänner 2019 insgesamt 28 Mobilitätsverträge abgeschlossen, sieben weitere sind in Bearbeitung.<sup>135</sup>

## 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.

Foto: pexels

# Mobilität im Kontext einer flexibilisierten Arbeitswelt

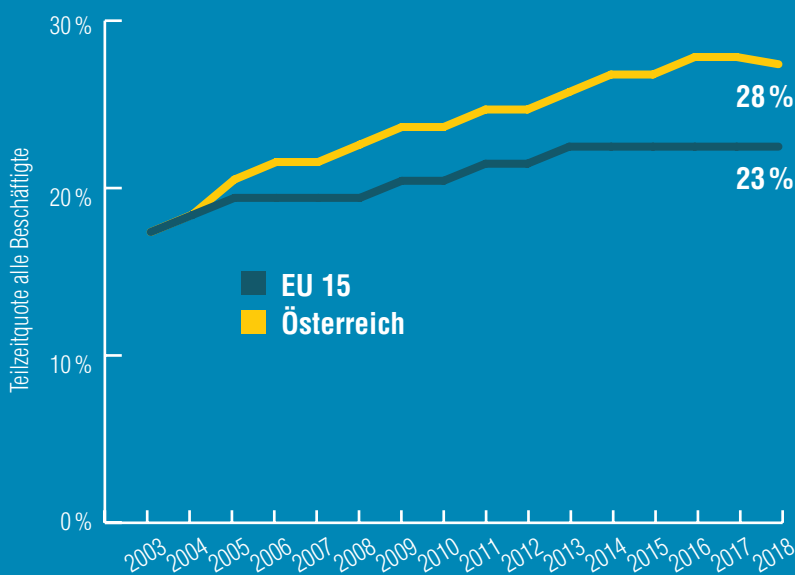
Erwerbsarbeit wird im Zuge fortschreitender Digitalisierung und Automatisierung zunehmend zeit- und ortsungebunden. Die Grenzen zwischen privater und beruflicher Sphäre verschwimmen. Die zunehmende Flexibilität der Beschäftigten erfordert ein adaptiertes Mobilitätsangebot, um die Potenziale im Sinne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

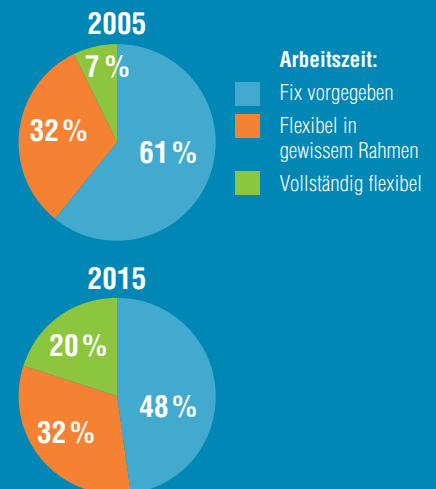
zeit-Modellen. Während in Österreich im Jahr 2005 noch 61 Prozent der Beschäftigten fix vorgegebene Arbeitszeiten hatten, waren es im Jahr 2015 nur noch 48 Prozent, wohingegen im Jahr 2015 bereits 20 Prozent der Beschäftigten ihre

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 2007<sup>5</sup>, EWCS 2016<sup>4</sup>, Eurostat 2020<sup>46</sup>, Statistik Austria 2019<sup>12</sup>, Grafik: VCO 2020



## Fahrgemeinschaft per App

Carpoolsee 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 CO<sub>2</sub>-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.<sup>44</sup> 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.<sup>46</sup> 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.<sup>15</sup> Während sich Beschäftigte eine höhere Autonomie durch flexible Arbeitszeiten erhoffen, wird für Betriebe ein noch flexibler Personaleinsatz möglich.<sup>115</sup>

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.<sup>11</sup>

## 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.<sup>15,61</sup> 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.<sup>43</sup> Gemäß Arbeitsklima-Index der Arbeiterkammer Oberösterreich nutzen in Österreich rund zehn Prozent der Beschäftigten Home-Office und Telework regelmäßig.<sup>8</sup>

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

## Dienstliche Mobilität neu denken

Einen analytischen Rahmen um Veränderungsprozesse der Mobilität von Beschäftigten aus soziologischer Perspektive zu fassen, bietet das Konzept „betriebliches Mobilitätsregime“.<sup>65</sup> Dabei gibt es einen vorgegebenen Handlungsrahmen, etwa Reisekostenregelungen und Dienstreichtlinien, 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.<sup>d</sup> 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.<sup>112,26</sup> 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.<sup>45</sup>

### 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.<sup>85</sup> 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.<sup>66</sup> 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.<sup>130</sup> Für die USA konnte gezeigt werden, dass Haushalte, deren Mitglieder Teleworking bereits nutzen, sich für weiter vom Arbeitsplatz entfernte Wohnorte entscheiden.<sup>94</sup>

## 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](http://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](http://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/](http://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](http://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](http://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 Bitschi 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](http://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](http://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](http://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](http://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.fv.tuwien.ac.at/uploads/media/Umweltfreundliches\\_Parkraummanagement.pdf](http://www.fv.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/](http://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/](http://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/](http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/18218/) – Stand 28.8.2018
- 26 Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFV), 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](https://www3.arb.ca.gov/planning/tsaq/cashout/cashout_guide_0809.pdf) – Stand 7.2.2020
- 28 Canzler W., Knie A.: Möglichkeitsräume. 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](http://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/](http://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 – Dortmund* 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 ways2go-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](http://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/](http://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](http://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.-Kontakt-daten.pdf](http://www.energieinstitut.at/wp-content/uploads/2018/10/PEMO_Werkzeugkoffer_DE_inkl.-Kontakt-daten.pdf) – Stand 6.2.2020
- 40 Energieausweis.at: Energieausweis-Informationen. URL [www.energieausweis.at/energieausweis-informationen.htm](http://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](http://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](http://www.fgoe.org/medien/reihewissen/bewegungsempfehlungen) – Stand 9.12.2019. URL [www.fgoe.org/medien/grafiken](http://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/](http://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](http://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](http://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 Züricher Zeitung. (5.6.2016). URL [www.nzz.ch/schweiz/aktuelle-themen/umstrittene-tessiner-vorlage-ja-zur-parkplatzgebuehr-ld.86907](http://www.nzz.ch/schweiz/aktuelle-themen/umstrittene-tessiner-vorlage-ja-zur-parkplatzgebuehr-ld.86907) – Stand 6.2.2020
- 64 Janokovsky P. Neue Züricher Zeitung. 20.7.2016. URL [www.nzz.ch/schweiz/tessindie-parkier-gebuehr-wird-noch-hoehere-ld.106752](http://www.nzz.ch/schweiz/tessindie-parkier-gebuehr-wird-noch-hoehere-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](http://www.doi.org/10.1016/j.tra.2015.07.018) – Stand 6.2.2020
- 67 Kletzan-Slamani 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-Slamani D.: Eigene Abschätzung auf Basis des Förderungsberichts 2018 des Bundesministerium für Finanzen. Wien: 2020
- 69 Kletzan-Slamani 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](http://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](http://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](http://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/job-rad.html) – Stand 28.10.2019
- 73 klimaaktiv: Jobticket - steuerbegünstigt!. URL: [www.klimaaktiv.at/mobilitaet/oev/jobticket.html](http://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
- 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](http://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 bmvit im Rahmen von „Mobilität der Zukunft“. 2018 URL [www.gismo-project.com/](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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/](http://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](http://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/](http://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](http://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](http://www.doi.org/10.1177/0042098012474520) – Stand 6.2.2020
- 95 Pfaffenbichler P.: Eigene Berechnungen auf Grundlage: bmvit: 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 Mobilitätshebung „Österreich Unterwegs 2013/2014“. Wien: 2016 URL [www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich\\_unterwegs/downloads/oeu\\_2013-2014\\_Ergebnisbericht.pdf](http://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](http://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](http://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.ennergieinstitut.at/wp-content/uploads/2018/10/PEMO\\_Werkzeugkoffer\\_DE\\_inkl.-Kontaktdata.pdf](http://www.ennergieinstitut.at/wp-content/uploads/2018/10/PEMO_Werkzeugkoffer_DE_inkl.-Kontaktdata.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](http://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](http://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 Schreiber H., u.a.: Förderprogramm Neubürgermarketing. Evaluation der Modellvorhaben in Sulzfeld und Tübingen. 2019 URL [www.nvbw.de/fileadmin/nvbw/Umweltverbund/Neubuergermarketing/190708\\_Bericht\\_Evaluation\\_Neub%C3%BCrgermarketing.pdf](http://www.nvbw.de/fileadmin/nvbw/Umweltverbund/Neubuergermarketing/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](http://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](http://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/](http://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](http://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](http://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](http://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.de/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1\\_verkehrsmittel/EKZ\\_Pkm\\_Tkm\\_Verkehrsmittel.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/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.de/fileadmin/site/publikationen/REPO688.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/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](http://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](http://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](http://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](http://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 Boeinger Ingelheim. In: VCÖ-Datenbank für vorbildliche Mobilitätsprojekte. URL [www.mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mobilitaetskonzept--2018](http://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](http://www.mobilitaetsprojekte.vcoe.at) – Stand 6.2.2020
- 143 velocitee: Jobike für Dienstnehmer. Wien: 2019. URL [www.citee.at/jobike/für-dienstnehmer/](http://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](http://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/](http://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](http://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](http://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/](http://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](http://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**
- 2019 **Energiewende im Verkehr – erneuerbar und elektrisch**  
Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen  
Aktive Mobilität als Säule der Mobilitätswende  
In Gemeinden und Regionen  
Mobilitätswende voranbringen
- 2018 **Mobilitätswende braucht mehr Öffentlichen Verkehr**  
Sharing und neue Mobilitätsangebote  
Rebound- und Seiten-Effekte im Verkehr  
Mobilität als soziale Frage
- 2017 **Transformation von Mobilität und Transport unterstützen**  
Ausgeblendete Kosten des Verkehrs  
Personenmobilität auf Klimakurs bringen  
Energie für erdölfreie Mobilität
- 2016 **Verkehrssystem sanieren für die Zukunft**  
Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren  
Fokus Freizeitverkehr  
Urbane Verkehr der Zukunft
- 2015 **Gesellschaftliche Entwicklungen und Mobilität**  
Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität  
Klima und Energie – Potenziale im Verkehr  
Multimodale Mobilität umsetzen
- 2014 **Weniger Verkehr durch nachhaltigen Konsum**  
Infrastrukturen für zukunftsfähige Mobilität  
Lebensraum Stadt und Mobilität  
Qualität im Öffentlichen Verkehr
- 2013 **Wirtschaft beleben durch nachhaltige Mobilität**  
Zukunft der Mobilität in der Region  
Mobilität und Transport 2025+  
Die Stadt auf Schiene bringen
- 2012 **Gesundheitsfaktor Mobilität**  
Technologien für nachhaltige Mobilität  
Klimaschutz, Rohstoffe und Verkehr  
Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität
- 2011 **Erfolgreicher Öffentlicher Verkehr**  
Infrastrukturen nachhaltiger Mobilität  
Verkehr fair steuern  
Gesamtbilanz Verkehr
- 2010 **Wie Wohnen Mobilität lenkt**  
Energiewende – Schlüsselfaktor Verkehr  
Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr  
Öffentlicher Verkehr – Weichenstellungen
- 2009 **Globaler Güterverkehr**  
Multimodale Mobilität als Chance  
Potenziale von Elektro-Mobilität  
Soziale Aspekte von Mobilität
- 2008 **Sichere Straßen durch Vision Zero**  
Ballungsräume und Mobilität  
Verkehr 2020 – Entwicklungen  
Klimaschutz im Verkehr
- 2007 **Automobilität – Grenzen als Chance**  
Raumordnung und Verkehrsentwicklung  
Pricing – Verkehr nachhaltig steuern  
Mobilität und demografischer Wandel
- 2006 **Fokus Energieeffizienz im Verkehr**  
Radfahren – Potenziale und Trends  
Lkw-Maut auf allen Straßen  
Fokus Flugverkehr
- 2005 **Ökonomisch effizienter Verkehr**  
Brennpunkt Verkehrssicherheit  
Effizienter Güterverkehr  
Öffentlicher Verkehr mit Zukunft
- 2004 **Gesundheit und Verkehr**  
Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr  
Kinder – die Verlierer im Verkehr  
Mobilitätsmanagement
- 2003 **Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur**  
Mobilität 2020. Trends–Ziele–Visionen  
Verkehrslärm  
Grenzen überwinden im Verkehr
- 2002 **Wasser-Gefährdung durch Verkehr**  
Die verkehrssichere Gemeinde  
EU-Erweiterung – Chance für Österreich  
Neue Technologien für nachhaltige Mobilität
- 2001 **Klimafaktor Verkehr**  
Wettbewerb im Öffentlichen Verkehr  
Sicher gehen in Stadt und Dorf  
Mobilitätsmanagement für Schulen
- 2000 **Marketing für umweltorientierte Mobilität**  
Mit Sicherheit mobil  
Wohlstand durch effizienten Verkehr  
Lkw-Maut und Straßengebühren  
Auto-Umweltliste
- 1999 **Mobilität lernen**  
Jugend & Mobilität  
Senioren & Mobilität  
Auto-Umweltliste
- 1998 **Unterwegs zur Universität**  
Freizeitmobilität  
Leistungsfähiger Verkehr  
Auto-Umweltliste
- 1997 **Carsharing**  
Arbeitswege neu organisieren  
Flugverkehr auf Kosten der Umwelt  
Klimafaktor Mobilität  
Auto-Umweltliste
- 1996 **Flexibler Öffentlicher Verkehr**  
Frauen & Mobilität  
Einkaufsverkehr  
Alpentransit – Bahn statt Lkw  
Auto-Umweltliste
- 1995 **Wege zum autofreien Wohnen**  
Straßen zum Radfahren  
Straßen für Kinder  
Auto-Umweltliste
- 1994 **Straßenbahn 2000**  
Wege zum Autofreien Tourismus  
Sanfte Mobilität in Europas Städten  
Auto-Umweltliste
- 1993 **Vorrang für Fußgänger**  
Kostenwahrheit in Europas Verkehr  
Elektrofahrzeuge  
Auto-Umweltliste
- 1992 **Elektromobil-Liste**  
Europa der Fußgänger  
Auto-Teilen  
Auto-Umweltliste
- 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 eingebaute 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, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at