

Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T 01-893 26 97
F 01-893 24 31
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

Bericht

VCÖ-World Café

„Arbeitswege auf Klimakurs bringen“

am 9. Juni 2020

Wien, im Juni 2020

1. Impulsvorträge	1
2. World Café	4
3. Abschlussrunde.....	5
4. Veranstaltungen, Förderungen, Forschungsarbeiten und Best-Practice Beispiele.....	7

1. Impulsvorträge

Das virtuelle VCÖ-World Café, das der VCÖ in Kooperation mit der Arbeiterkammer Wien, Traktionssysteme Austria und dem Verkehrsverbund Ost-Region am 9. Juni 2020 durchführte, begann mit drei Impulsvorträgen.

A. Impulsvortrag Michael Schwendinger, VCÖ – Mobilität mit Zukunft

Arbeitswege sind an Werktagen mit 26 Prozent der häufigste Wegzweck. Dabei dominiert auf Arbeitswegen der Pkw, 60 Prozent der Arbeitswege werden in Österreich hinter dem Autolenkrad sitzend zurückgelegt, obwohl mehr als die Hälfte der Arbeitswege kürzer als zehn Kilometer ist. Mehr als die Hälfte des Auto-Verkehrs entsteht an Werktagen durch Arbeits-(39 Prozent) und Dienstwege (14 Prozent).

Im Durchschnitt sind die Wege relativ kurz. 57 Prozent liegen unter 10 km, 37 Prozent sind kürzer als fünf Kilometer – lediglich fünf Prozent sind länger als 50 Kilometer. Das gilt sowohl für den städtischen als auch für den peripheren Raum. Aber nur 14 Prozent der Wege zur Arbeit werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das Potenzial für mehr Radverkehr auf Arbeitswegen ist groß und steigt durch den Trend zu E-Bikes weiter.

Unternehmen spielen eine wesentliche Rolle, um Arbeitswege auf Klimakurs zu bringen. Die Parkplatzverfügbarkeit ist nicht nur ein Kostenfaktor für Unternehmen, sondern hat auch einen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten. So fällt die Wahl auf den Pkw deutlich häufiger, wenn am Arbeitsplatz Parkplätze vorhanden sind. Dies zeigt, wie groß die Auswirkungen infrastruktureller Rahmenbedingungen sind.

Auch die Verfügbarkeit von Firmenwagen zeigt die gesellschaftliche Dimension von betrieblichem Mobilitätsmanagement. Wenn Beschäftigte Firmenwagen zur Verfügung gestellt bekommen, wird der Pkw nicht nur für Arbeitswege, sondern auch privat genutzt. Arbeitswege sind stark von Routinen geprägt und diese werden von den Nutzenden in den privaten Bereich als Gewohnheit mitgenommen. Warum betriebliches Mobilitätsmanagement aus Sicht des VCÖ so wichtig ist:

1. Weil Arbeitswege einen sehr relevanten Teil der alltäglichen Mobilität und des Verkehrs ausmachen.
2. Weil betriebliches Mobilitätsmanagement ein sehr wirkungsvoller Hebel sein kann, der über den Arbeitsweg hinaus das Mobilitätsverhalten der Menschen beeinflusst.

B. Impulsvortrag Martin Reis, Energieinstitut Vorarlberg

Martin Reis ist Bereichsleiter für Mobilität im Energieinstitut Vorarlberg und für betriebliches Mobilitätsmanagement verantwortlich. Es arbeitet seit zehn Jahren mit großen Unternehmen zusammen.

Menschen brauchen „gute Gründe“, um ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Es gilt Barrieren für Gehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr abzubauen und für den Pkw-Verkehr aufzubauen. In Betrieben muss Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern gezeigt werden, dass Mobilitätsmanagement notwendig ist und worin die Vorteile liegen. Da Mobilität nur für ganz wenige Unternehmen das Kerngeschäft ist, gilt es, Kompetenzen zu stärken. Zur Förderung von Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr sind Anreize zu schaffen. Diese müssten nicht unbedingt monetär sein, sind aber noch wirksamer, wenn es sich für die Unternehmen „rechnet“.

Unterstützung kann durch Coaching und Erfahrungsaustausch geboten werden. Das Energieinstitut Vorarlberg bietet dazu ein Fact-Sheet an, um den Nutzen von aktiver Mobilität aufzuzeigen, zum Beispiel zu den Themen Gesundheit oder Parkplätze. Des Weiteren gibt es einen [Werkzeugkoffer, die „Pendler*innen Box“](#), der Betrieben mit einer Auswahl von Maßnahmen bei der Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement hilft. Außerdem gründete das Energieinstitut ein Netzwerk an Mobilitätsbeauftragten mit der Möglichkeit, sich auszutauschen. Der Arbeitsweg ist ein optimales Trainingslager für ein klimaverträgliches Mobilitätsverhalten.

C. Impulsvortrag Matthias Felsberger, Infineon Technologies Austria AG

Am Standort in Villach sind rund 4.600 Personen beschäftigt. Kärnten ist von einer zersiedelten Siedlungsstruktur geprägt und hat einen sehr großen Anteil an Autofahrenden. Vor vier Jahren hat Infineon das Mobilitätsprojekt „Green Way“ eingeführt. Ziel war es, nachhaltige Mobilität auszubauen, zum Beispiel indem Fahrgemeinschaften ermöglicht werden und das öffentliche Verkehrsangebot verbessert wird. Wichtig sei auch gewesen, dass das Projekt durch die Kommunikationsabteilung des Unternehmens unterstützt wurde. Mit Plakaten und durch das Verteilen von Goodies wurde auf das Projekt aufmerksam gemacht. Außerdem erlangte Green Way durch mediale Präsenz Bekanntheit, was die Akzeptanz bei den Beschäftigten steigerte.

Es wurde eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Beschäftigten gestartet. Hier zeigte sich, dass die Komplexität für das Mobilitätsverhalten relativ hoch ist.

Es gibt viele subjektive Gründe, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, wie zum Beispiel Flexibilität. Die Verkehrsanbindung zum Arbeitsplatz ist ein wichtiger Faktor bei der Wahl des Wohnorts, außer, Angestellte sind von vorneherein an einen fixen Wohnort gebunden. Bei der Entscheidung für einen Wohnort wird zwischen Komfort, Zeit und Kosten abgewogen. Konkurrenz ist immer „im fahrenden Wohnzimmer von Tür zu Tür zu fahren“. Erst wenn eine Alternative subjektiv „kostengünstiger wirkt“, gelingt es, dass das (Zweit-) Auto auch für Privatwege nicht mehr notwendig ist. Das Mobilitätsangebot muss von der Makroperspektiv aus betrachtet werden.

Autofahren ist mit einem gewissen Prestige verknüpft, das von der Gesellschaft auch gefördert wird, zum Beispiel durch schöne breite Parkplätze bei Supermärkten. Öffentlicher Verkehr wird nur dann als Alternative verwendet, wenn er sich auch als praktikabel erweist. In Villach ist der Öffentliche Verkehr in Bezug auf die Fahrzeit mit dem Fahrrad und dem Auto häufig nicht konkurrenzfähig. Ein extra Fahrstreifen für den Bus könnte verhindern, dass der Bus im Stau steht. Infineon bietet seinen Beschäftigten auch ein Jobticket an. Nach Erkenntnissen von Matthias Felsberger ist die Praktikabilität des Öffentlichen Verkehrs ein entscheidendes Kriterium, damit dieser genutzt wird, der Preis ist nicht das alleinige Entscheidungskriterium. Für Radfahrende ist das Gefühl wichtig, gleichberechtigt mit dem Pkw-Verkehr zu sein. Im Pendelverkehr liegt der Fokus auf einem möglichst zeiteffektiven Transport. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Schneeräumung der Radwege im Winter.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass an den Ursachen für das Mobilitätsverhalten angesetzt werden muss. Außerdem ist an der Bewusstseinsbildung zu arbeiten.

D. Fragen und Inputs der Teilnehmenden zu Impulsvorträgen

Gesetzliche Verpflichtung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

Ab einer gewissen Betriebsgröße wird eine gesetzliche Verpflichtung für betriebliches Mobilitätsmanagement als sinnvoll erachtet. Dies werde in anderen Ländern bereits umgesetzt. Ein

Beispiel dafür ist der Schweizer Kanton Tessin, dort wurde eine Parkplatzabgabe eingeführt, die für den Ausbau der Radinfrastruktur verwendet wird.

Einfluss von Firmenwagen auf die Weganzahl von Personen mit Firmenwagen

Hier wurde ein Beispiel aus Deutschland genannt. An einem Firmen-Standort gibt es ein riesiges Parkplatzproblem, weil Beschäftigte mit Firmenwagen alle Parkplätze besetzen. Dies hänge auch damit zusammen, dass mit dem Firmenwagen ein gratis Parkplatz-Recht einhergeht. Der Pkw wird von Beschäftigten auch dann verwendet, wenn sie im selben Ort wohnen. Teilweise führt das dazu, dass andere Beschäftigte Probleme haben, an den Arbeitsort gelangen, weil nicht genügend freie Parkplätze vorhanden sind.

Maßnahmen für den peripheren und ländlichen Raum

Beispielsweise werden im Bregenzer Wald Fahrgemeinschaften gebildet, indem ein bzw. eine Beschäftigte die anderen mit einem Kleinbus abholt und sie wieder zurück nach Hause fährt. Diese Maßnahme funktioniert gut für Unternehmen im Schichtbetrieb mit sehr geregelten Arbeitszeiten. Weitere Good-Practice Beispiele sind in der [VCÖ-Publikation „Arbeitswege auf Klimakurs bringen“](#) und der [VCÖ-Online Datenbank für vorbildhafte Mobilitätsprojekte](#) zu finden..

Mehrwertsteuer für Mitarbeitende bei Weiterverrechnung nach Erhalt eines Jobrads

Die Mehrwertsteuer muss nicht bezahlt werden, wenn das Fahrrad nur für Arbeitswege verwendet wird. Falls das Fahrrad für private Nutzung verwendet wird, muss die Mehrwertsteuer an die Beschäftigten weitergegeben werden. Dies macht den Ablauf sehr kompliziert. Trotzdem gibt es einige Firmen, die bereits ein Jobrad eingeführt haben.

Verlust des Pendelpauschales bei Erhalt eines Jobrads

Wenn es sich beim Jobrad um ein E-Fahrrad handelt, dann wird dies derzeit wie beim Job-Ticket gehandhabt und es besteht kein Anspruch auf das Pendelpauschale. Bei nicht elektrisch betriebenen Fahrrädern ist dies nicht der Fall. Dies ist allerdings wenig relevant, da das Pendelpauschale erst ab 20 km Arbeitsweg ausgezahlt wird und Jobräder speziell für jene Beschäftigten interessant sind, die einen Arbeitsweg haben, der kürzer als 20 km ist.

Freiwilligkeit von Jobticket

Im ländlichen Raum wurde es als sinnvoll erachtet, dass das Jobticket freiwillig sei. Das hängt damit zusammen, dass der Öffentlicher Verkehr zum Teil nicht ausreichend ausgebaut ist. So braucht man z.B. für eine Strecke in Villach zu Infineon, die elf Minuten mit dem Rad dauert, mit dem Öffentlichen Verkehr eine Stunde und zehn Minuten.

Verlust des Pendelpauschales bei Erhalt eines Jobtickets

Das Jobticket geht mit dem Verlust der Pendelpauschale für Beschäftigte einher. Grundsätzlich bringe das Job-Ticket keinen direkten monetären Vorteil für eine anbietende Organisation.

Positiv-Beispiel durch Behörden

In den plan-b Gemeinden in Vorarlberg (<https://www.vmobil.at/ueber-vmobil/partner/plan-b-gemeinden>) wurde Parkraumbewirtschaftung für Beschäftigte eingeführt. Alle Parkplätze sind kostenpflichtig. Die Anfahrt mit dem Fahrrad, zu Fuß und dem Öffentlichen Verkehr wird über ein Punktesystem belohnt. Trotz anfänglichen Widerstandes wurde dies auch für Schulen eingeführt. Informationen zu Entwicklungen im Mobilitätsmanagement in der Bundesverwaltung finden Sie [hier](#).

Studien zu Pensionsverhalten und Gesundheit von Pkw-Lenkenden

Eine aktuelle [Gesundheits-Pendelmobilitätsstudie](#) stammt aus England. Diese zeigt, dass insbesondere für den ländlichen Raum aktive Mobilität aus Gesundheitsgründen besonders wichtig ist. Männer seien seit dem Jahr 1985 bei gleicher Größe um 5 kg schwerer geworden. Am Land sei

mit einem durchschnittlichen Body-Mass-Index von über 28 Übergewicht die Norm. Wer im Auto pendelt ist zudem einer höheren Schadstoffbelastung und einem erhöhten Stresslevel ausgesetzt.

2. World Café

Beim Online-VCÖ-World Café tauschten sich in zwei Diskussionsrunden mehr als 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in neun Chatrooms über Herausforderungen, Lösungen und Good-Practice-Beispiele zu betrieblichem Mobilitätsmanagement und Arbeitswegen aus. Es wurde aus folgenden Perspektiven diskutiert:

- „Blick auf das Unternehmen“
- „Blick auf politisches/rechtliches Regelwerk und Verwaltung“
- „Blick auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer“

A. Ergebnisse des World Cafés

Rahmenbedingungen

An mehreren Tischen wurde gefordert, dass Mobilität ganzheitlich betrachtet werden muss und eine Vision für die Zukunft mitgedacht werden soll. Es brauche gesetzliche Rahmenbedingungen zum Beispiel in der Bauordnung oder Raumplanung und Fördermaßnahmen für Unternehmen. In der Bauordnung stellt die Stellplatzverpflichtung eine entscheidende Barriere dar. In der Raumordnung müsste so geplant werden, dass viele Wege von vornherein nicht entstehen. Weiters sollten die Regierungen und Behörden als positive Vorbilder vorangehen. Nicht nur in gesetzliche Standards, sondern auch in nicht-staatlichen Regelwerken wie in CSR-Richtlinien (Corporate Social Responsibility) sind Arbeitswege miteinzubeziehen.

Gesetzlich verpflichtendes Mobilitätsmanagement für Betriebe wurde eingehend diskutiert. Die kontinuierliche Betreuung und eine zuständige Person im Unternehmen für betriebliches Mobilitätsmanagement sind sinnvoll, ebenso Kooperationen zwischen Betrieb und der jeweiligen Gemeinde.

Des Weiteren braucht es den Abbau von Hürden, um klimaverträgliches Mobilitätsverhalten zu fördern und Hürden für den Pkw-Verkehr. Derzeit wird der Pkw-Verkehr direkt oder indirekt gefördert zum Beispiel durch nicht vorhandene Parkraumbewirtschaftung. Andererseits gibt es bürokratische Hürden für das Öffi-Jobticket und das Jobrad. Reformen im Steuerrecht und bei der Pendelpauschale sind wichtig. Auch fehlende Rad- und Gehwege oder ein schwach ausgebautes öffentliches Verkehrsangebot sind Hemmschwellen, Arbeitswege bewegungsaktiv und klimaverträglich zurückzulegen.

Unternehmen

Als weiterer Hemmfaktor, betriebliches Mobilitätsmanagement umzusetzen, wurde fehlendes Bewusstsein seitens der Arbeitgebenden und Beschäftigten genannt. Damit Mobilität nicht mehr als Nebenthema betrachtet wird, sind die Nutzen für das Unternehmen klar darzustellen. Gesundheitsmanagement und Mobilitätsmanagement zusammen zu denken ist sinnvoll. Mobilitätsmanagement stärkt die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Gesundheitskosten durch Krankenstände, können dadurch reduziert werden. Anreize für Unternehmen wie Imagegewinne sind sichtbar zu machen oder finanzielle Vorteile zu quantifizieren. Die Wahl des Betriebsstandortes ist ein wichtiger, oft wenig beleuchteter Aspekt. Wenn Unternehmen zentrumsnah beziehungsweise gut an den Öffentlichen Verkehr angebunden sind,

verbessert sich die CO₂-Bilanz der Arbeitswege automatisch. Des Weiteren sollte auch ein Wohnungswechsel der Beschäftigten und die damit entstehenden Möglichkeiten, das Mobilitätsverhalten zu verändern, mitberücksichtigt werden.

Mobilitätszeit im Öffentlichen Verkehr kann beispielsweise als Arbeitszeit gewertet werden.

Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

Als ersten Schritt bedarf betriebliches Mobilitätsmanagement einer strukturellen Verankerung und eines zielgerichteten Prozesses im Betrieb. Impulse dafür können von Seiten der Beschäftigten beziehungsweise des Betriebsrates oder von der Managementebene kommen. Dies sollte strukturell durch das Einsetzen eines bzw. einer Mobilitätsbeauftragten verankert werden. Kleine und mittelgroße Unternehmen sind aufgrund ihrer begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen und Kompetenzen zu unterstützen.

Als nächster Schritt sei eine Ist-Analyse zu erstellen. Mit einer Befragung sind die Bedürfnisse und Barrieren aus Sicht der Beschäftigten sowie deren Mobilitätsverhalten zu ermitteln. Zusätzlich ist eine Erreichbarkeitsanalyse sinnvoll. Als nächster Schritt sind Maßnahmen zu erstellen und in weiterer Folge umzusetzen. Mobilitätsmanagement ist regelmäßig zu evaluieren und durch konstantes Monitoring zu begleiten.

Maßnahmen

Die Maßnahmen sollten einfach umsetzbar sein und dem Unternehmen nutzen. Ein guter Mix aus fördernden Maßnahmen für umweltverträgliche Mobilität und hemmenden für den Pkw-Verkehr ist relevant. Für eine konsequente Umsetzung braucht es ein klares Bekenntnis des Managements. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind optimal und regelmäßig zu informieren z.B. über eine Infoplattform.

Für Beschäftigte ist die monetäre Bewertung oft schwierig. Hier kann der Gamification-Ansatz genutzt werden, zum Beispiel über sogenannte Ecopoints. Wer klimaverträglich zur Arbeit kommt, erhält Punkte. Diese können in Gutscheine oder direkt monetär umgetauscht werden. Ein weiterer möglicher Bonus: Beschäftigte könnten auch einen extra freien Tag für nachhaltiges Mobilitätsverhalten erhalten.

Dienstwagen sind in Frage zu stellen bzw. deren Anzahl möglichst gering zu halten. Die Sichtbarkeit von Förderprogrammen ist zu stärken und Beratungen in diesem Bereich sollten (verpflichtend) angeboten werden. Ein weiterer Faktor, um Pkw-Verkehr weniger attraktiv zu machen, ist Parkraummanagement, durch die Reduktion der Anzahl der Parkplätze und deren Bepreisung. Eine andere Möglichkeit bieten Mobilitätsverträge¹.

Ein weiterer Diskussionspunkt zu den Maßnahmen war Home-Office. Virtuelle Mobilität könne als zusätzliche Option im umweltverträglichen Verkehr genannt werden. Dies kann zur Vermeidung von Verkehrsspitzen beitragen, wie auch der gestaffelte Schulbeginn oder der Einsatz von Multimodalität. Ein Tag Home-Office wäre ideal. Home-Office kann auch zu Rebound-Effekten führen und zur Zunahme von Freizeitwegen. Diskutiert wurde auch ein verpflichtendes Recht auf Homeoffice. Dem wurde gegenübergestellt, dass Home-Office nicht für alle Beschäftigten geeignet wäre.

¹ Weitere Informationen zu Mobilitätsverträgen am Beispiel der Stadt Graz finden Sie [hier](#).

3. Abschlussrunde

Michael Schwendinger vom VCÖ betonte, das Problem wäre nicht, dass es keine Lösungen gäbe, sondern dass Pkw-Verkehr oft nicht als Problem erkannt und als solches ernst genommen werde. Förderungs- und andere Anreizsysteme erreichen jene Unternehmen, die sich für Corporate Social Responsibility interessieren. Für Unternehmen ab einer gewissen Größe brauche es zusätzliche Anreize, um externe Effekte zu internalisieren, wie etwa die Bepreisung der Pkw-Parkplätze am Firmengelände.

Für **Heinz Högelsberger**, Arbeiterkammer Wien, haben Unternehmen eine Verantwortung, wie ihre Beschäftigten und ihre Kundschaft zu ihnen kommen. Multimodalität und kurze Wege sollten gefördert werden. In der Kommunikation während der Corona Krise wurde das Auto zu sehr in den Vordergrund gestellt. Nur jene, die es sich nicht leisten konnten, hätten den Öffentlichen Verkehr nutzen sollen. Außerdem sei das Recht auf Home-Office für bestimmte Berufsgruppen nicht möglich.

Für **Martin Reis**, Energieinstitut Vorarlberg, hat die Möglichkeit sich im World Café zu vernetzen und auszutauschen gezeigt, dass das Rad nicht neu erfunden werden muss. Es brauche eine neue Mobilitätkultur. Zum Beispiel seien bei den Umweltmanagementstandards wie EMAS und ISO 14001 auch Arbeitswege zu inkludieren.

Für **Georg Huemer**, Verkehrsverbund Ost-Region VOR, erfolgt derzeit keine monetäre Bewertung positiver Auswirkungen wie die Verringerung des CO₂-Ausstoßes und positive Effekte für die Gesundheit. Das positive Image des Öffentlichen Verkehrs hat unter Corona gelitten, obwohl es keine wissenschaftlichen Belege für eine erhöhte Ansteckungsgefahr gibt. Dass Autofahren aufgrund des erhöhten Unfallrisikos um ein Vielfaches gefährlicher ist als das Fahren mit Bahn und Bus, wird in der öffentlichen Diskussion ausgeblendet.

Matthias Felsberger, Infineon, konnte mitnehmen, dass andere Unternehmen viele Maßnahmen haben, die sehr innovativ sind und ihm einen Denkanstoß geben. Städte und Regionen seien zwar alle verschieden, aber durch Anpassungen an die eigene Situation könnte viel voneinander gelernt werden.

4. Veranstaltungen, Förderungen, Studien und Best-Practice Beispiele

A. Veranstaltungen

Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020	Am 14. und 15. Oktober 2020. Aktuelles Programm .
AGIT Salzburg - Spezialforum	Am Donnerstag, den 9. Juli 2020 ab 13:00 Uhr zum Thema „ MOBILITÄT IN BEWEGUNG – WEGE IN EINE NACHHALTIGERE ZUKUNFT “

B. Förderungen und Hilfen

Job-Ticket	VOR übernimmt die gesammelte Abwicklung und Verrechnung mit Unternehmen, welche Jobtickets anbieten.
Beratungsförderung für betriebliches Mobilitätsmanagement in Salzburg	Für alle Salzburger Betriebe gibt es auf das gesamte Beratungsangebot (inkl. Mobilität) von Umwelt Service Salzburg bis zum 31. Juli eine 75 % Beratungsförderung .

C. Forschungsarbeiten und Publikationen

Überblick zu Forschungsprojekten	aus den letzten Jahren inkl. Beispielen zu Arbeitsmobilität
Gesundheit und Pendler	Neue Gesundheits-Pendelmobilitätsstudie aus England
VCÖ-Publikation	“ Arbeitswege auf Klimakurs bringen ”
Öffentlicher Verkehr und Corona	Mobility Institute - Zum Thema ÖV und Corona

D. Best-Practice-Beispiele

Allgemeine Informationen

Klimaaktiv	Infos zu Praxisbeispielen und Unterstützungsmöglichkeiten für Mobilitätsmanagement in Betriebe in ganz Österreich
VCÖ	Good-Practice-Beispiele für Mobilitätsmanagement
Mobilitätsmanagement in Bundesverwaltung	Aktuelle Entwicklungen im Mobilitätsmanagement in der Österreichischen Bundesverwaltung
Mobilität der Zukunft	Übersicht und Interessensprofile potenzieller AnwendungspartnerInnen
Bike Citizens	Auto als Gast
Walk- Space	Begegnungszonen

Jobrad

Klimaktiv	Infos zum Thema Jobrad
-----------	--

Konkrete Beispiele

Anton Paar GmbH	Beschäftigte, die nicht mit Pkw zur Arbeit kommen, erhalten Klimabonus von 1,70 €pro Tag.
Regionales Parkraummanagement im Rahmen des regionalen Mobilitätsmanagement Plan b	Regionales Mobilitätsmanagement der Hofsteiggemeinden und Bregenz
Wiener Linien	Messen ihren Beitrag zur Veränderung des Modal-Splits.
TU Graz	Hat seit einigen Jahren ein Mobilitätskonzept: Parkplätze nur für Mitarbeitende mit Mindestentfernung zwischen Wohnort und der TU Graz, qualitativ hochwertige Fahrräder mit TU-Logo um nur 150 Euro.
Campus Zahnklinik Graz	Vertrag für Mobilitätsmanagement zum Beispiel mit begrenzten Parkplätzen, Jobtickets und weitere Maßnahmen
Stadt Graz, Land Steiermark sowie Med Uni Graz und KAGes	Haben einen Mobilitätsvertrag .
Energie Institut Vorarlberg	Werkzeugkoffer, die „Pendler*innen Box“ ,
Interreg Projekt Pemo	PendlerInnen-Box: Werkzeugkoffer für betriebliches Mobilitätsmanagement
BMK ehemaliges BMNT	Setzt seit dem Jahr 2005 betriebliches Mobilitätsmanagement um
ORF Medienstandort Küniglberg	Parkraummanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement
Siemens Simmering	Reservierungssystem für Parkraumbewirtschaftung, Förderung Car Pooling, Information über Mobilitätsalternativen
Stadtverwaltung Antwerpen	Umfassendes betriebliche Mobilitätsmanagement mit Stellplatzreduzierung, Car Sharing, Car Pooling, Radabstellanlagen, Duschen und Locker, Ladeinfrastruktur etc.
Post Rochusgasse	Standort Neuerschließung ohne Pkw-Stellplätze
Fronius	Peripherer Standort, Förderung Car Pooling und Mitfahrstellplätze
ella-GmbH	Arbeitszeitanrechnung für Beschäftigte, die mit Öffentlichem Verkehr zur Arbeit pendeln
Hilti AG nutzt FAIRTIQ	Ein Beispiel aus Liechtenstein
Thales Wien	Hat schon vor einigen Jahren vormals nur mit Auto gut erreichbaren Firmenstandort zur U6 / S-Bahnstation verlegt und Öffi-Jobticket für Beschäftigte eingeführt.
Berger Wörgl	Hat Firmenstandort zum Bahnhof Wörgl verlegt. Heute kommen acht von zehn Beschäftigten mit Öffentlichem Verkehr, Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit. Und das Unternehmen hat nun mehr Bewerbungen von gut qualifizierten Arbeitskräften