

Liebe Leserin, lieber Leser,

ein neuer, vielversprechender Ansatz im Mobilitätsmanagement ist das Mobilitäts-Budget. Dabei handelt es sich um einen Anreiz für Arbeitnehmer, sich nachhaltiger fortzubewegen. Es wurde bisher überwiegend in den Niederlanden erfolgreich umgesetzt. In diesem e-update wollen wir Ihnen das entsprechende Konzept, seine Wirkungen und einige inspirierende Beispiele vorstellen. Darüber hinaus werden einige wichtige Aspekte für eine erfolgreiche Umsetzung berücksichtigt.

Wir freuen uns außerdem anzukündigen, dass die [Registrierung für die ECOMM 2012](#) in Frankfurt am Main eröffnet ist. Lesen Sie mehr über die wichtigste Konferenz für Mobilitätsmanagement und was Sie von ihr erwarten können, am Ende dieses e-updates.

Was ist ein Mobilitäts-Budget?



Beim Mobilitäts-Budget handelt es sich um ein monatliches Budget, welches ein Angestellter für seine gesamten Reisekosten nutzen kann - unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel. Wenn am Ende eines Monats das Budget nicht aufgebraucht ist, darf der Angestellte das restliche Geld behalten oder in andere Leistungen „umtauschen“, z.B. zusätzlichen Urlaub. Je cleverer der Angestellte reist, also bspw. durch die Nutzung eines Fahrrades, des ÖV oder einer Telefonkonferenz anstelle eines Meetings, desto mehr Geld kann er einsparen bzw. erhalten. Dieses simple, aber effiziente Incentive wird Angestellten zu einer nachhaltigeren Mobilität bewegen.

Ein stärker differenziertes Mobilitäts-Budget wurde im Januar 2012 von der Arbeitsgruppe Mobilität, der "B50", einer Gruppe von führenden Arbeitgebern in den Niederlanden, vorgestellt (s. Bericht '[Slim Reisbudget](#)', auf Niederländisch). Das Konzept beinhaltet eine feste Komponente, also unabhängig davon, wie viel ein Mitarbeiter unterwegs ist, und eine variable Komponente, die abhängig ist von Entfernung, Verkehrsmittelwahl oder Zeitpunkt. Diese Kombination erlaubt es dem Arbeitgeber, das Reisebudget besser auf die Bedürfnisse im Unternehmen abstimmen zu können. Ist es das Hauptanliegen Dienstreisen zu verringern, sollte die fixe Komponente deutlich größer sein als die variable. Will ein Unternehmen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl oder den Zeitpunkt von Dienstreisen nehmen, sollte die variable Komponente wirksamer gestaltet werden. Dann erhält ein Mitarbeiter eine höhere Vergütung, wenn er das Fahrrad nutzt oder außerhalb der Rushhour unterwegs ist.

Einige inspirierende Beispiele

Yacht: 19% CO2 Reduktion in einem Jahr.

Vor einigen Jahren hatten über $\frac{3}{4}$ der Arbeitnehmer von Yacht, einer niederländischen Arbeitsvermittlung für Hochschulabsolventen, einen Leasingwagen. Dies führte zu einem Fahrzeugbestand von 2.000 Autos, die jährlich ca. 85 Mio. Kilometer zurücklegten und dabei ca. 5,5 Mio. Liter Kraftstoff verbrauchten. 2007 führte das Unternehmen das [Mobilitäts-Budget](#) ein. Die Beschäftigten konnten also wählen, entweder ihren Leasingwagen zurückzugeben und 120 % der Leasingrate als Mobilitätsbudget zu erhalten oder eine Zeitkarte für den ÖPNV und das verbleibende Budget ausbezahlt zu bekommen. Der Anteil der Beschäftigten, die das Mobilitätsbudget nutzen, erhöhte sich von 13,4% im Jahr 2009 auf 15,4% im Jahr 2010 (s. [Maatschappelijk Verslag Yacht 2010](#), 36-41, auf Niederländisch). Neben diesen Mobilitätsmaßnahmen führte Yacht weitere nachhaltige Mobilitätsalternativen ein und bietet etwa Leasing-Fahrzeugen mit geringen CO2-Emissionen, die Nutzungsmöglichkeit von Car-Sharing mit SMART-Autos oder eine



© 2011 Daimler AG. All rights reserved

Mobilitätskarte an. Dabei handelt es sich um eine Chipkarte, mit der Bahntickets, Taxi, Mietwagen und Park & Ride-Parkplätze bezahlt werden können. Mit diesen Maßnahmen konnte das Unternehmen innerhalb eines Jahres 19 % CO₂-Emissionen einsparen ([lesen sie mehr](#), auf Niederländisch).

GDF Suez: Parkplätze innerhalb eines Jahres um 75% reduziert.

Da GDF Suez aufgrund eines neuen Bürostandorts in Brüssel die Zahl der Stellplätze für Autos von ca. 700 auf 170 erheblich verringern musste, bot das Unternehmen seinen Mitarbeitern das Mobilitäts-Budget als Alternative zum Leasing-Auto an (s. letzter Absatz auf der [internen Website](#)). Jeder Beschäftigte konnte zwischen einigen Vergünstigungen wählen, z.B. einer Dauerkarte für die Bahn, einem Faltrad, Kinderbetreuung im Krankheitsfall oder zusätzlichem Urlaub. Im Ergebnis sank nach einem Jahr Laufzeit der Anteil der Mitarbeiter, die mit einem Auto zur Arbeit kamen von 70 % auf 30 %, und GDF Suez hat sogar noch einige Parkplätze frei.



© 2011 Daimler AG. All rights reserved

Erasmus Hospital: Halb so viele Autofahrer.

Vor einigen Jahren hatte das Erasmus-Krankenhaus in Rotterdam große Parkplatzprobleme, die noch verschärft zu werden drohten, da der geplante Umbau des Campus die Stellplätze von 2700 auf 1700 reduzieren sollte. Um dieses Problem zu lösen, sollten die Mitarbeiter mit der Einführung des [individuellen Reise-Budgets](#) dazu ermuntert werden, nicht (mehr) mit dem Auto zu kommen. Dieses Mobilitäts-Budget bietet den Nutzern alternativer Verkehrsmittel zum Auto 0,10 € pro Kilometer an. Darüber hinaus wird Mitarbeitern nur noch höchstens 12 Mal pro Jahr gestattet, für den geringen Betrag von 1,50 € pro Tag in der Hauptverkehrszeit auf dem Gelände zu parken. Nach dem 13. Tag steigt die Parkgebühr erheblich an auf 12,50 € pro Tag. Diese Maßnahme reduzierte den Anteil der Autonutzer von 45 % auf 20 %. Die Erstattungen im Rahmen des individuellen Reise-Budgets verursachen jährliche Mehrkosten von rund 1,3 Mio. Euro - was immer noch deutlich unterhalb der Kosten für den Bau einer Tiefgarage liegt, die umgerechnet pro Jahr auf etwa 4 Mio. Euro geschätzt werden.

Vorteile und Risiken

Mobilitäts-Budgets werden sehr positiv gesehen. Die regelmäßige Erhebung [Maatschappij Monitor Mobiliteit](#) (auf Niederländisch) der niederländischen Versicherung Achmea ergab, dass 48 % der Niederländer sich für ein Mobilitäts-Budget entscheiden würden, wenn es ihnen vom Arbeitgeber angeboten würde, während nur 34 % ein Leasing-Auto bevorzugen würden.



eltis.org

Der [B50 Report](#) (auf Niederländisch) zeigt die Vorteile der Umsetzung eines Mobilitäts-Budgets auf:

- Gesellschaftlich: Weniger Autokilometer bedeuten weniger Stau und somit weniger wirtschaftlichen Verlust, weniger Investitionen in die Straßeninfrastruktur und weniger Emissionen.
- Für den Arbeitnehmer: finanzielle Vorteile, mehr Flexibilität und mehr Entscheidungsfreiheit über das persönliche Verkehrsverhalten. Dies ermöglicht eine bessere Work-Life-Balance und eine Verringerung von Stress.
- Für den Arbeitgeber: eine Möglichkeit, den Pendlerverkehr zu beeinflussen und Mobilitätskosten und Parkgebühren besser zu kontrollieren und zu reduzieren. Ein Mobilitäts-Budget kann zu den Unternehmenszielen beitragen, ein nachhaltiger und/oder attraktiver Arbeitgeber zu werden und Einsparungen zu erzielen.

Wird ein solches Vorhaben allerdings nicht durch ein gutes Tool (Online-Plattform, Excel-Dateien) unterstützt, kann der administrative Aufwand sehr hoch sein. In den Niederlanden gibt es verschiedene Angebote zur administrativen Unterstützung bei der Umsetzung eines Mobilitäts-Budgets (z.B. [Mobility Mixx](#)). Abgesehen davon muss das Budget hoch genug sein, um Mitarbeiter zur Änderung ihrer Fahrgewohnheiten zu motivieren, aber auch nicht zu hoch, um zusätzliche, unnötige Fahrten zu ermöglichen (s. [WSP Report](#), Zusammenfassung auf Englisch).



Eine weitere Untersuchung der Stärken und Tücken von Mobilitäts-Budgets erfolgt in zwei Pilotprojekten im Jahr 2012:

In der niederländischen Region Süd-Limburg kooperieren sechs Unternehmen im [Pilotprojekt smart leasing](#) (auf Niederländisch). Während eines Jahres werden einige hundert Mitarbeiter mit einem Leasing-Auto und einem Mobilitäts-Budget ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse und ihre Verkehrsmittelwahl auf einer Online-Plattform dokumentieren. Diese Plattform registriert das Fahrverhalten jedes einzelnen Mitarbeiters und wird ihn über die Mobilitätskosten und die CO2-Emission jeder Fahrt informieren. Diese Maßnahme wird Ende 2012 evaluiert.

In Flandern werden fünf Unternehmen mit Unterstützung der flämischen Regierung ein Mobilitäts-Budget ansteuern (Projekt [Mobility Budget works!](#), auf Niederländisch). Im ersten Schritt wird das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter analysiert, um ein Mobilitätsbudget-Konzept zu entwickeln, welches an die Bedürfnisse des jeweiligen Unternehmens angepasst ist. Ein spezielles Excel-Tool soll bei der Umsetzung helfen. Auf Basis der Erfahrungen dieser Unternehmen soll ein Leitfaden mit Empfehlungen erstellt werden, der anderen Unternehmen bei der Einführung und Umsetzung eines Mobilitäts-Budget helfen soll.

Könnte das auch in meinem Land funktionieren?



Mobilitäts-Budgets wurden in den Niederlanden bisher nur in wenigen Unternehmen eingeführt. Kürzlich starteten Unternehmen Experimente mit Mobilitäts-Budgets auch in [Frankreich](#) (auf Französisch) und in [Belgien](#). In Schweden wurde eine [Studie zu Mobilitäts-Budgets](#) (Abstract auf Englisch) abgeschlossen, die die Machbarkeit solcher Maßnahmen im schwedischen Kontext untersucht. Die Studie ergab, dass ein großes Hindernis zur Einführung eines Mobilitäts-Budgets im fiskalisches System liegt (s. [belgische Studie](#), auf Niederländisch). Ist das Steuersystem mit der Erstattung bzw. Gutschrift von Fahrtkosten nicht kompatibel oder entsteht dem Mitarbeiter oder dem Unternehmen ein finanzieller Verlust, wird die Einführung von Mobilitäts-Budgets scheitern. Finanzielle Vorteile sind schließlich der wichtigste Grund für Mitarbeiter, an einem Mobilitäts-Budget teilzunehmen (62 % der Befragten gaben dies an, [Muconsult research 2009](#), auf Niederländisch). Ein weiterer Schlüsselfaktor ist die Verfügbarkeit geeigneter Alternativen zum Auto, wie bspw. ein dichtes ÖPNV-Netz, durchgehende Mobilitätslösungen, integrierte Ticketangebote oder Fahrradverleihstationen an Bahnhöfen.

Bei näherem Interessen an Mobilitäts-Budgets kontaktieren Sie bitte [Eurocities](#). Mit dem bewährten policy transfer-System kann EPOMM erste Kontakte sowie ein Verfahren organisieren, welches sicherstellt, dass das Mobilitäts-Budget in Ihrem Unternehmen oder Ihrem Land erfolgreich eingeführt wird.

Wollen Sie noch mehr erfahren? Dann lesen Sie die [aktuelle Publikation von Smart Mobility Management](#).

ECOMM 2012: Registrieren Sie sich jetzt!



Die jährliche Konferenz für Mobilitätsmanagement (ECOMM) findet zum 16. Mal statt, und zwar **vom 12. bis 15. Juni 2012 in Frankfurt am Main**.

Die ECOMM 2012 wird sich drei Hauptthemen widmen:

- **Elektromobilität**, eine der wichtigsten Herausforderungen für einen Wandel in der Mobilität.
- **Herausforderungen für die Städte**, wie Re-Urbanisierung und Suburbanisierung, die Wirtschaftskrise, Klimaschutz und saubere Fahrzeuge, kulturelle und demographische Veränderungen.
- **Erfahrungen aus europäischen Projekten** zum Mobilitätsmanagement.

Attraktive Formate wie interaktive Workshops, Pecha-Kucha-Präsentationen, Schulungen und eine "Meet the Germans"-Session machen Ihre ECOMM-Teilnahme zu einem spannenden und unterhaltsamen Lern- und Networking-Erlebnis. Das detaillierte Programm finden Sie auf der [ECOMM Website](#). Registrieren können Sie sich [hier](#).

Vor dem 24. April können Sie sich einen Frühbucherrabatt sichern. Die letzte Möglichkeit sich anzumelden ist der 11. Mai. Weitere Informationen zur ECOMM erhalten Sie in einem weiteren [ECOMM 2012 Newsletter](#) sowie dem [ECOMM 2012-Flyer](#).

Wir hoffen, Sie alle in Frankfurt begrüßen zu dürfen!

Weitere Veranstaltungen

- **Internationales Verkehrsforum: Nahtloser Verkehr: Verbindungen schaffen**
2. – 4. Mai 2012 - Leipzig, Deutschland
[weitere Informationen](#)
- **Abschlusskonferenz und Training des EU-Projekts “Active Access“**
7. – 8. Juni 2012 – Budapest, Ungarn
[weitere Informationen](#)

Für weitere Veranstaltungen besuchen Sie bitte den [EPOMM Kalender](#).



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



lebensministerium.at



ECOMM 2011



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive