



Positionspapier

U-Turn starten: Mobilitätswende in den Unternehmen jetzt

Nachhaltigkeit und Klimaschutz hängen maßgeblich mit dem Mobilitätssektor zusammen – insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr in Form des Autos. Eine **Verbindung aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr** dagegen kann gleichzeitig die lokale und globale Umweltbelastung verringern und macht Städte inklusiver, gesünder und lebenswerter.

Großstädte wie Oslo oder Kopenhagen, die Autos vollständig aus dem Zentrum verbannen oder das Radfahren progressiv fördern, sind noch Pioniere. Das Aufkommen von **Sharing** als zusätzlichem Mobilitätsbaustein, **E-Mobilität** und **multimodalen Plattformen** zur Wegeplanung ermöglichen diesen Wandel jedoch überall – auch in Deutschland, wo nach den jüngsten Zahlen des Umweltbundesamtes durchschnittlich noch rund 76 Prozent des Personenverkehrsaufwandes auf das Auto entfällt.

Bundesregierung und Kommunen befürworten den Wandel zwar, sie stellen gelegentlich Fördermittel bereit und bauen die Infrastruktur aus. Doch **wirkliche Erfolge haben sich noch nicht eingestellt**: Der Modal Split der zurückgelegten Personenkilometer hat sich seit 2003 kaum geändert. Durch den Berufs- und Geschäftsverkehr sowie den Straßengüterverkehr sind Unternehmen für rund 340 Milliarden Personenkilometer und 450 Milliarden Tonnenkilometer in Autos und LKWs verantwortlich. Das sind 43 % der Gesamtverkehrsleistung, 57 % werden durch private und Freizeitfahrten verursacht.

Unternehmen sind bei der Umsetzung einer progressiven Mobilitätswende unverzichtbar. Als ökologisch orientierter Unternehmensverband setzt UnternehmensGrün sich deshalb für eine nachhaltige Mobilität ein. Das beinhaltet nicht nur Forderungen an die Politik zum Ausbau des ÖPNV, zur steuerlichen Bevorzugung nachhaltiger Transportmittel oder der Durchsetzung von Emissionsgrenzen in den Flotten der Autokonzerne. Es bedeutet auch, dass unsere Mitgliedsunternehmen selbst Tatsachen schaffen. Denn, um eine Verkehrswende in der Breite umzusetzen, braucht es Vorbilder – und Anreize zum Wandel!

Wir haben fünf Thesen für nachhaltige Mobilität zusammengestellt, die helfen, die Mobilitätswende direkt in Unternehmen umzusetzen:

1: Dienstrad & Jobticket statt Dienstwagen

- Steuervergünstigungen für Dienstwagen abschaffen
- Mitarbeitende mit Jobrad oder Jobticket ausstatten
- Bahncard100 statt Kurzstreckenflüge



Der Dienstwagen hat ausgedient. Die steuerliche und betriebliche Förderung dieses Transportmittels konterkariert die Anstrengungen zu CO₂-Reduktion und geht mit hohen gesundheitlichen Kosten für die Allgemeinheit einher. Der motorisierte Individualverkehr mag bei abgelegenen Einsatz- oder Wohnorten sinnvoll oder sogar notwendig sein: Doch rund die Hälfte aller Autofahrten in deutschen Städten sind nach der Statistik des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC Kurzstrecken unter fünf Kilometern. Hier fiel der Umstieg leicht.

Daher gehört nicht nur das **Steuerprivileg Dienstwagen abgeschafft** – das Modell selbst gehört der Vergangenheit an. Zukunftssichere Betriebe sollten baldmöglichst auf **Jobticket und Dienstrad** umstellen. Je nach zurückzulegender Entfernung können ÖPNV-Monatskarte, Rad oder E-Bike sowie der Bahncard100 für Angestellte mit Fernstrecken-Bedarf der Standard sein – oder eine Kombination aus diesen. **Die Bahncard100** hilft insbesondere, betriebliche Kurzstreckenflüge zu vermeiden.

Anbieter wie **JobRad** bieten das (E-)Bike-Leasing schon heute ohne größere Hürden an. Auch steuerlich sind die umweltfreundlichen Alternativen bereits dem Dienstwagen gleichgestellt. Was fehlt, ist oft die **Unternehmenskultur**. Hier müssen die Chefinnen und Chefs mit gutem Beispiel vorangehen. „Die Gewohnheit ist hier derzeit das größte Hindernis“, sagt Ulrike Saade, Vorständin von UnternehmensGrün und Geschäftsführerin von Velokonzept in Berlin. Die klassischen Forderungen nach Spinden und Duschen seien dabei eher überbewertet – viel wichtiger wären **sichere Park- und Lademöglichkeiten für Räder** und E-Bikes, die letztlich deutlich weniger Platz verbrauchen als ein Auto-Stellplatz. Diese Ansätze lassen sich direkt in Unternehmen jeder Größe umsetzen. Um mehr Breitenwirkung zu erreichen, müssen finanzielle Anreize jedoch noch deutlicher werden: Die **Kombination umweltverträglicher Verkehrsmittel** für den Arbeitsweg muss dem Auto nicht nur gleichgestellt, sondern auch vom Staat effektiv bevorteilt werden.

Als Sofortmaßnahmen sollten im laufenden Gesetzgebungsprozess zur Dienstwagenbesteuerung konsequenterweise auch Fahrräder und E-Bikes bei der **reduzierten Dienstwagenbesteuerung von 0,5 %**, der Pauschale zur Berechnung des geldwerten Vorteils für Elektrofahrzeuge, berücksichtigt werden.

2: Logistik mit dem Lastenrad

- Flächendeckende Förderung zur Markteinführung
- Internetversender, Paketdienste und Handwerk mobilisieren
- Pedelec-Limits anpassen

Die E-Mobilität hat Lastenräder zum **perfekten Logistik-Transportmittel im urbanen Raum** gemacht. Sie brauchen weniger Platz, kommen zügig durch Staus und müssen Einbahnstraßen und Fußgängerzonen nicht weiträumig umfahren.

Die Modellvielfalt ermöglicht inzwischen **Anschaffungen unter 2.000 Euro** und gerade jetzt dürfte sich der Umstieg lohnen: Mehrere Bundesländer und Städte (darunter Berlin, München und das Land Baden-Württemberg) fördern die Anschaffung von gewerblich



genutzten Lastenrädern mit **25-50 Prozent des Kauf- oder Leasingpreises**, Schwerlastträger können über eine bundesweite Kaufprämie von rund 30 Prozent (max. 2.500 Euro) der Anschaffungskosten finanziert werden. Durch den E-Antrieb ist auch der **Schwertransport möglich**, sofern Hersteller noch mehr robustere dreirädrige Lastenräder anbieten.

Eine Studie für den Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienstleister (BIEK) zeigt, dass durchschnittlich 1,2 Lastenräder einen ganzen Transporter ersetzen: Im Berliner Stadtgebiet könnten so bspw. 700 E-Cargobikes problemlos **ein Drittel aller Belieferungsdienste** übernehmen. Das würde sich **auch ökonomisch lohnen**, so die Studie: Besonders in Gebieten mit vielen Einbahnstraßen und einer hohen Zahl an Abladestellen sei E-Bike-Lieferung selbst dann günstiger, wenn mehrere Micro-Depots in Form von Containern in der Stadt angemietet werden müssten.

Gerade in chronisch verkehrsüberlasteten Städten können **Handwerksbetriebe** ihre Mitarbeitenden mit dem Lastenrad zu den Kundinnen und Kunden schicken und damit einen bedeutenden Anteil des innerbetrieblichen Autoverkehrs verringern. Noch mehr Potential bieten Lastenräder im **Logistikbereich**: Der Versandhändler *memo* lässt seine Waren inzwischen **im Innenstadtbereich mehrerer Großstädte nur noch per Lastenrad** ausliefern. In vielen Städten gibt es Rad-Kurierdienste, die einen umweltfreundlichen Versand oder Transport auch für Unternehmen ohne eigene Logistik ermöglichen. Neben der bereits vorhandenen Anschaffungsförderung könnte eine Anpassung des Pedelec-Limits den Prozess beschleunigen: **Die 250-Watt-Regulierung mache bei Lastenrädern mit 250 Kilo Nutzlast keinen Sinn**, so Prof. Bogdanski von der TH Nürnberg, Verfasser der BIEK-Studie. Eine **Erhöhung des Pedelec-Tempolimits** der sich bei 25 km/h abschaltenden Tretunterstützung **auf 32 km/h** würde einen besseren Straßenfluss in Harmonisierung mit dem Autoverkehr ermöglichen und die Rentabilität gegenüber Kleinlastern erhöhen.

Auch ein weiterer **Ausbau des (Schnell-) Radwegenetzes**, das auch die Breite von dreirädrigen Cargobikes berücksichtigt, ist dringend nötig.

3: Erneuerbare E-Mobilität unterstützen

- Lade-Infrastruktur schnell ausbauen
- Fuhrpark ersetzen
- Sektorkopplung realisieren

Der bloße Austausch der Verbrennungs- durch Elektromotoren führt nicht automatisch zu einer massiven Verkehrs- und Umweltentlastung. Elektroautos brauchen auf den Straßen genauso viel Raum wie herkömmliche Autos. Und sie haben durch ihren immensen Materialverbrauch und ihr hohes Gewicht von 1.700 Kilo und mehr einen erheblichen **ökologischen Rucksack**. Darum muss das Auto der Zukunft **kleiner und leichter** werden. Und klar ist auch, dass Rad, Bahnen, Busse und Sharing-Angebote dem eigenen Auto ökologisch praktisch immer überlegen sind.



Dennoch wird es den individualisierten und motorisierten Individualverkehr in der einen oder anderen Form auch in Zukunft geben: Ob als Carsharing und/oder mit Fahrzeugen im eigenen Besitz. Hier bietet die Elektromobilität eine große Chance: Denn selbst unter Berücksichtigung der Batterieproduktion und des aktuellen deutschen Strommixes emittieren E-Autos laut Öko-Institut mindestens ein Drittel weniger CO₂ als Diesel-Fahrzeuge. Die Vor-Ort-Emissionen wie Ruß und Stickoxide sind schon heute gleich Null.

Untersuchungen des ADAC zeigen außerdem, wie wichtig der Ausbau der Erneuerbaren Energien für die Mobilität ist. Die höhere Effizienz der Elektroantriebe amortisiert sich ökologisch beim Einsatz des heutigen Strommixes erst nach hohen Laufleistungen ab 45.000 Kilometer (gegenüber einem Benziner). Der Wert sinkt allerdings deutlich auf 21.000 Kilometer, wenn der „Stromer“ mit Grünstrom betankt wird.

Für die Mitarbeitenden und Unternehmen, die aufgrund von Entfernung oder fehlender Infrastruktur keine Alternative zum individuellen Auto haben, ist das **E-Auto die Variante mit dem höchsten Wirkungsgrad**: für 100 Kilometer benötigt es laut des SRU-Sondergutachtens „Klimaschutz im Verkehrssektor“ nur 15 kWh. Zwar liegt die Effizienz von Wasserstoff-Zellen derzeit mit 31 kWh auf 100 km deutlich niedriger, bei schweren Fahrzeugen im Fernverkehr könnten sie jedoch eines Tages ihre Vorteile in der Speicherbarkeit des benötigten Energieträgers ausspielen. Es wird **kein „Entweder-Oder“** bei den elektrischen Antrieben geben, langfristig werden beide gebraucht. Daher sollte die finanzielle und regulatorische Förderung nicht an eine bestimmte Antriebstechnik geknüpft sein, sondern an die Nachhaltigkeit und an die Emissionsfreiheit eines Fahrzeugs.

Derzeit hemmen das **mangelnde Modellangebot** und lange Lieferzeiten von zum Teil über einem Jahr die Nachfrage. Daher müssen Hersteller die Kapazitäten ausweiten und mehr Modelle anbieten. Wichtigster Treiber könnten hier ambitionierte CO₂-Grenzwerte bei den Emissionen der Fahrzeuge sein. Für individuelle Käuferinnen und Käufer existieren aber derzeit noch zu wenige Anreize. **Bund, Kommunen und Unternehmen mit eigenem Fuhrpark** können diesen Prozess beschleunigen, indem sie bei Neuanschaffungen die Energieeffizienz gezielt mitdenken.

Bei einigen Pkw-Modellen und vollelektrischen Kleintransportern, die derzeit vom jungen Unternehmen **StreetScooter** in Serie gebaut werden, lohnt sich der Einsatz im Fuhrpark oft schon heute. **Große E-Lkws sind dagegen erst in der Entwicklung**. Die zu erwartenden Anschaffungskosten sind hoch, auch wenn die Betriebskosten günstiger als die von Verbrennern sind – weswegen hier zunächst weitere Anreize nötig sind. Der jüngste politische Vorstoß zur **Maut-Befreiung von E-Lastwagen** setzt hierfür an der richtigen Stelle an, und könnte Unternehmen jährlich mehrere tausend Euro einsparen.

Für E-Laster und private E-Autos werden noch **mehr (Schnell-)Ladestationen** benötigt, die die geringere Reichweite wettmachen. Das Laden ließe sich für Mitarbeitende kostenlos oder vergünstigt ermöglichen – aber auch externe Nutzerinnen und Nutzer sollten die Säulen zum Normalpreis nutzen können, wodurch ein Teil der Anschaffungskosten refinanziert werden kann. Hier ist der Staat gefordert, der den Verkauf von Strom zum E-Tanken rechtlich und steuerlich vereinfachen muss. Unternehmen, die die Parkplätze für konventionelle Autos reduzieren, stimulieren zusätzlich den Umstieg.



Chancen bieten zudem die Sektorkopplung und der verstärkte **Einsatz von eigenproduziertem erneuerbarem Strom** – beispielsweise aus PV-Anlagen oder Windenergieanlagen auf dem Betriebsgelände. Hier gibt es erste Anbieter von Gesamtlösungen für die EE-Eigenproduktion, einen optimierten Eigenverbrauch einschließlich E-Fahrzeugen sowie den potenziellen Einsatz stationärer Batteriespeicher.

4: Intermodalisierung – Verkehrsträger vernetzen

- Apps und Smartphones einbinden
- Mit IT-Anbietern zusammenarbeiten
- Offene Schnittstellen für IT-Anwendungen über alle Verkehrsträger

Durch GPS-fähige Smartphones und offene IT-Schnittstellen ist die Entwicklung von intermodalen **Mobilitätsplattformen in Großstädten** bereits Realität: Wer von A nach B will, muss sich nicht grundsätzlich für ein Transportmittel entscheiden, sondern kann sich die günstigste und schnellste Kombination aus (Leih-)Rad, ÖPNV und Carsharing per App zusammenstellen lassen. Das ermöglicht die unternehmerische Mobilitätswende auch für Betriebe, die noch keinen direkten ÖPNV-Anschluss haben – zum Beispiel durch die Integration von Bikesharing oder **Car-Pooling auf Fahrgemeinschaftsplattformen**. Je nach Lage ist die direkte Zusammenarbeit mit existierenden **Mobility-as-a-Service (MaaS)**-Anbietern sinnvoll, die ihre Software (unter einem anderen Label) oft auch für größere Unternehmen anbieten. Die Grundlage hierfür sind **offene Schnittstellen** für IT-Anwendungen und Apps, die den Plattformen den Zugriff auf die Verkehrsdaten ermöglichen. Dazu können sowohl Unternehmen aus dem Mobilitätssektor beitragen, indem sie ihre **Zeit- und Tarifdaten** nicht-exklusiv zur Verfügung stellen, als auch die Politik, indem sie dieses **Vorgehen gesetzlich einfordert**.

5: Wege sparen und ÖPNV entlasten

- Wege sparen dank Home-Office
- Neue Arbeitsformen testen
- Gleitzeit zur ÖPNV-Entlastung

Das Internet ermöglicht die **Flexibilisierung von Arbeitszeit** und -ort für die Mitarbeitenden eines Unternehmens. **Home-Office** wird vielfach bereits flexibel ermöglicht, orientiert sich jedoch oft noch an den Bedingungen des klassischen Arbeitsortes. Das Wissenschaftszentrum für Sozialforschung in Berlin empfiehlt Unternehmen eine zunächst experimentelle Umsetzung der Arbeitsort-Flexibilisierung zuhause oder auch in bahnhofsnahen „**Büro-Hubs**“: 25 Mitarbeitenden (idealerweise aus allen Hierarchieebenen) wird ermöglicht, ihre festgelegten Aufgaben nach eigener Zeit- und Ortsaufteilung umzusetzen. Besonders Pendlerinnen und Pendler werden demzufolge ihre Arbeit so optimieren, dass sie weniger Zeit beim Pendeln verlieren und trotzdem an geeigneten Orten mit Kinderbetreuung und Infrastrukturanbindung ihre Arbeit erledigen – wichtige politische



Forderung ist hierbei **der flächendeckende Ausbau von schnellem Internet**. Die Grundidee: Der Zwang zum täglichen Pendeln wird verringert, die Arbeitswege durchschnittlich verkürzt.

Auch Gleitzeit trägt einen wichtigen Teil zur Mobilitätswende bei: Wer nicht mehr zur Hauptverkehrszeit zur Arbeit muss, findet in Bus und Bahn eher einen Sitzplatz oder fährt mit dem Rad durch weniger verstopfte Straßen. Da **Komfort- und Sicherheitsempfinden** die wichtigsten Faktoren zur Verkehrsmittelwahl sind, kann die flexible Arbeitszeit viele Menschen zum Umstieg motivieren.

Fazit: Mobilitätswende in Unternehmen lohnt sich

Jeder **mit dem Auto zurückgelegte Personenkilometer kostet die Gesellschaft 20 Cent** – zusätzlich zu den direkten Fahrtkosten. **Der Fahrrad-Personenkilometer bringt der Gesellschaft dagegen einen zusätzlichen Nutzen von 30 Cent**, wie eine Berechnung von Prof. Gössling von der Universität Lundt unter Anwendung einer Kopenhagener Studie auf den deutschen Kontext zeigt.

Das liegt hauptsächlich an den **positiven Gesundheitseffekten** der aktiven Mobilität - weshalb auch Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber von einer aktiveren Mobilität ihrer Mitarbeitenden profitieren: „Die Angestellten haben **weniger Krankheitstage** und kommen entspannter und mit einem freien Kopf zur Arbeit“, so Velokonzept-Chefin Ulrike Saade. Der Umweltfaktor sei hier oft gar nicht das entscheidende Argument. „Die Bewegung in den Alltag zu integrieren, mehr an der Luft zu sein und letztlich auch Geld zu sparen, das steht für die Nutzerinnen und Nutzer im Vordergrund.“ Die Förderung der **Unternehmenskultur „Fahrrad“** müsse daher an diesen Punkten ansetzen. Zusätzlich bietet die Flexibilisierung des Arbeitsortes einen Zuwachs an individueller Freiheit.

Neben den Gesundheitseffekten können **Unternehmen vor allem bei der eigenen Flotte sparen** – Lastenräder und Dienst-Bahncard100 rechnen sich mit jedem gefahrenen Kilometer mehr, große Posten in Steuer und Versicherung entfallen ebenfalls. Und selbst die Umstellung auf E-Mobilität beim motorisierten Verkehr dürfte sich mittelfristig lohnen, auch wenn die Anschaffungskosten hier derzeit noch höher liegen. Einsparpotential liegt hier auch in **der Nutzung von selbst erzeugtem Ökostrom** und in der Realisierung von Sektorkopplung, indem nicht nur der betriebliche Strom-, sondern auch der Mobilitätsbedarf von Firmen- und Mitarbeiterfahrzeugen zumindest teilweise gedeckt wird. Auf diese Weise die PV-Mittagsspitze zu glätten, kann zu einer „**Win-win-Situation**“ führen. UnternehmensGrün hat dazu einen eigenen Arbeitskreis eingerichtet, der allen Unternehmen offen steht.

Stand: 10/ 2018