



FSV-aktuell STRASSE Mai 2025

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft
 Straße • Schiene • Verkehr

Editorial

Sehr geehrte Leserin,
 sehr geehrter Leser!

„Alles neu macht der Mai!“ – und so darf ich Sie heute mit großer Freude in meiner neuen Funktion als Generalsekretär der FSV begrüßen. Mit 1. Mai 2025 ist Dipl.-Ing. Martin Car nach über 22 Jahren an der Spitze der FSV in den wohlverdienten Ruhestand getreten.

Herr Car hat den Verein über zwei Jahrzehnte entscheidend geprägt: durch den Aufbau tragfähiger Strukturen, die Professionalisierung des Vereinslebens und die erfolgreiche Positionierung der FSV als technische und kommunikative Drehscheibe zwischen Verwaltung, Wissenschaft, Planung und Wirtschaft. Die Wei-

terentwicklung der Richtlinien, die Etablierung der LB-VI sowie sein feines Gespür für technische und gesellschaftliche Entwicklungen bleiben untrennbar mit seinem Namen verbunden. Umso wichtiger war es, die Nachfolge mit größter Sorgfalt zu regeln. In einem umfassenden und neutralen Auswahlverfahren, an dem zahlreiche hochqualifizierte Kandidatinnen und Kandidaten teilgenommen haben, durfte ich das Vertrauen der Auswahlkommission gewinnen – eine Aufgabe, die ich mit großem Respekt und Engagement anträte. Als langjähriger Mitarbeiter kenne ich die FSV, ihre Kultur und ihre Prozesse gut – und möchte nun mit Ihnen gemeinsam Bewährtes weiterführen und neue Impulse setzen.

Herrn Car danke ich herzlich für sein Wirken und wünsche ihm für seinen neuen Lebensabschnitt alles Gute und viel Gesundheit.

Ein kleiner Ausblick: Der FSV-Verkehrstag 2025 findet heuer früher als gewohnt – am 6. Mai – statt. Mit elf hochaktuellen Vorträgen und einer vollständig ausgebuchten Fachausstellung mit über 30 Ausstellern erwartet Sie ein hochkarätiges Programm. Nutzen Sie die Gelegenheit zum Austausch und zur Vernetzung im starken Netzwerk der FSV – ich freue mich, Sie dort persönlich begrüßen zu dürfen!

*Dipl.-Ing. (FH) Tristan Tallafuss
 Generalsekretär der FSV*

Bericht vom FSV-Planungsseminar

Betriebliches Mobilitätsmanagement – Ansätze zur Ökologisierung des Verkehrserregers Arbeit

Traditionell veranstaltet die FSV zusammen mit dem Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) eine zweitägige Kooperationsveranstaltung. Da diese Veranstaltung zum 20. Mal stattfand, wurde beschlossen an den Ausgangspunkt zurückzukehren, in die Stadt Rust am Neusiedler See im Burgenland.

Thematisch wurde auf den Einfluss der Arbeitswelt auf den Verkehr eingegangen. An Werktagen gibt es eine Dominanz von Pendlern zum und vom Arbeitsplatz, wodurch auch bei den Arbeitgebern bzw. den Standorten der Unternehmen die Mobilität der Mitarbeiter qualitativ und quantitativ hinterfragt werden kann.

Gemäß den Auswertungen von Österreich Unterwegs dominieren an Werktagen Wege zum und vom Arbeitsplatz mit einem Anteil von 26 %. 60 % dieser Wege werden in Österreich mit dem Pkw als Lenkerin bzw. Lenker zurückgelegt. Hinzu kommen noch die Dienstwege mit einem Anteil von 5 % der Wege, vorrangig mit dem Pkw durchgeführt. Arbeitswege haben einen großen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in Österreich.

Durch betriebliches Mobilitätsmanagement kann dieser Anteil reduziert werden, wodurch im Interesse der Infrastrukturbetreiber die Pkw-Nachfragemengen zu den Spitzzeiten und der Flächenbedarf für den ruhenden Pkw-Verkehr abnimmt.

Mobilitätsangebote abseits des Pkw verbessern aber auch die Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten und ermöglichen dadurch eine bestmögliche Ausschöpfung des Arbeitsmarktes (bspw. Lehrlinge ohne Pkw-Verfügbarkeit). Darüber hinaus wird der Platzbedarf für Abstellflächen am eigenen Firmengelände reduziert.

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer können durch betriebliches Mobilitätsmanagement Kosten sparen, sei es durch Jobtickets, Mitfahrbörsen oder geförderte (E-)Fahrräder. Wenn diese Interessen gebündelt werden können, ergibt sich ein starker Hebel zur Ökologisierung des Verkehrs. Im diesjährigen Seminar wurde breit über diese Thematik diskutiert. Beginnend bei den vorhandenen Werkzeugen und Unterstützungsmöglichkeiten wurden neue innovative Ansätze und Umsetzungsbeispiele vorgestellt.

Folgend zwei Beiträge zum betrieblichen Mobilitätsmanagement des Seminars.

Betriebliches Mobilitätsmanagement aus der Sicht der Verkehrsplanung Die überarbeitete RVS 02.04.12 – betriebliches Mobilitätsmanagement

Unter Betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) versteht man die Erstellung betriebs-

spezifischer Mobilitätskonzepte samt Umsetzung von Maßnahmen (bündeln), inklusive laufender Aktualisierungen und Monitoring. Ziel ist es, die betrieblichen Mobilitätsauswirkungen in Richtung Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltverträglichkeit zu verbessern. Die derzeit gültige RVS 02.04.12 „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (Merkblatt) stammt von 2009 und wir zurzeit im AA „GV 06 Mobilitätsmanagement“ in der AG „Grundlagen des Verkehrswesens“ überarbeitet. Bild 1 zeigt den Stand März 2025 der RVS mit den aktualisierten Inhalten auf.

Gegenüber der alten aus 2009 stammenden Richtlinie mit 8 Seiten Inhalt wurde die RVS 02.04.12 wesentlich erweitert. Diese Erweiterungen umfassen folgende Bereiche:

Anwendungsbereich:

Hier werden alle erdenklichen „Betriebe“, insofern sie Verkehr erzeugen, angesprochen und behandelt.

Begriffsbestimmungen:

Durch die mittlerweile u. a. deutlich verschärften Klima- und Gesundheitsziele, ausgeweitete Fördermöglichkeiten und erforderliche Dokumentationsarbeit der betrieblichen Mobilität wurden neue Begriffe aufgenommen.

Oberziele, Treiber und Barrieren:

Aufgrund praktischer Erfahrungen wurden die

Inhaltsverzeichnis	
1	Anwendungsbereich 2
2	Begriffsbestimmungen 2
3	Oberziele, Treiber & Barrieren 3
3.1	Relevante Oberziele und strategischer Rahmen in Europa 4
3.2	Relevante Oberziele und strategischer Rahmen in Österreich 4
3.3	Ziele der Akteure (Betriebe, Kommunen und Institutionen) 4
3.4	Treiber und Unterstützer von Mobilitätsmanagement 5
3.5	Herausforderungen und Barrieren 6
4	Handlungsfelder 7
5	Akteure 8
6	Nutzen 8
7	Prozess der Umsetzung 9
7.1	Anlass / Motivation 10
7.2	Zielformulierung, Internes Commitment und Prozessesstart 10
7.3	Verantwortliche für Mobilitätsmanagement / Mobilitätsteam 11
7.4	Analyse Status Quo / Bestandsaufnahme 11
7.5	Maßnahmenentwicklung, Wirkungen, Nutzen und Kosten 12
7.6	Beschluss der Umsetzung und Budgetierung 13
7.7	Umsetzung / Monitoring und Weiterentwicklung 13
7.8	Kommunikation und Kooperation 14
7.9	Erfolgsfaktoren 14
8	Maßnahmen 16
9	Angeführte Gesetze, Richtlinien und Literatur 19
10	ANHANG – Praktische Umsetzung 21
10.1	Anhang 1: Förderungen 21
10.2	Anhang 2: Praxisbeispiele 21

Bild 1: Inhalt der RVS 02.04.12 „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (Merkblatt), Stand 03/2025

Notwendigkeit des BMM untermauert und auch Wege aufgezeigt, wie Hindernisse in der Umsetzung überwunden werden können.

Handlungsfelder | Akteure:

wurden neu eingefügt.

Prozess der Umsetzung:

wurde in neue Kapitel gefasst und erweitert.

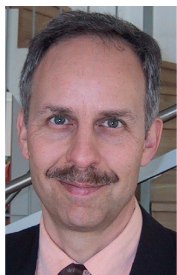
Maßnahmen:

wurden in 9 Themenbereichen neu überblicksmäßig zusammengefasst.

Die wichtigsten Inhalte werden nachfolgend kurz erläutert.

1. Anwendungsbereich und 2. Begriffsbestimmungen

Die RVS ist als Grundlage für das Mobilitätsmanagement in unterschiedlichsten Unternehmen und Betrieben anzuwenden. In der Richtlinie wird generell „Betrieb“ verwendet. Betriebe im Sinne dieser RVS sind daher Betriebe, Unternehmen und Organisationen bzw. Organisationseinheiten jeglicher Art inklusive Verwaltungen, Bildungseinrichtungen, Dienstleistungen aller Art usw., sofern im Rahmen betrieblicher Tätigkeiten Verkehr (Ortsveränderung von Personen, Gü-



Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. nat. techn. Michael Meschik

tern und Nachrichten) durch Mobilität von Mitarbeitern, Kunden und/oder Besuchern/Gästen und durch Güterbewegung etc. entsteht. Schulisches Mobilitätsmanagement (Mobilitätsmanagement von Bildungseinrichtungen aller Art von der Elementarbildung bis zu Universitäten und Abendkursen usw.) und Touristisches Mobilitätsmanagement werden damit eingeschlossen. Generell muss BMM immer spezifisch auf den Betrieb zugeschnitten werden.

Im Zusammenhang mit BMM sind auch Betriebliche Gesundheitsförderung (BGF) bzw. Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) relevant. Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) der EU verpflichtet Unternehmen ab einer gewissen Unternehmensgröße zur Nachhaltigkeitsberichterstattung. Das Bundes-Energieeffizienzgesetz (EEffG) regelt die verpflichtende Verbesserung der Energieeffizienz von Unternehmen ab einer gewissen Größe.

3. Oberziele, Treiber & Barrieren

Hier werden die bekannten Prinzipien „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ aufgegriffen und die überwiegend verbindlichen Rahmenbedingungen für BMM im Europäischen und Österreichischen Kontext dargestellt. Damit werden Argumentationshilfen und relevante Programme für Betriebe verfügbar zusammengestellt.

Die Auflistung von Treibern und Zielen lässt sich als Checkliste verwenden und zeigt detailliert die Hintergründe, Notwendigkeiten und Vorteile des BMM auf. Herausforderungen und Barrieren werden genannt, um sich auf mögliche Hemmnisse in der Umsetzung vorbereiten zu können.

Aus der praktischen Umsetzung zahlloser Projekte wurde dieser Abschnitt als wichtig identifiziert.

4. Handlungsfelder

beinhalten sowohl örtliche (Standortwahl, Bauablaufplanung etc.), vor allem aber inhaltliche Bereiche, wie z.B. Arbeitswege, Dienstreisen und -wege, Kunden- und Besucherverkehr, Lieferverkehr, Parkraummanagement uvm., wo BMM sinnvoll ansetzen kann.

5. Akteure

listet verschiedenste betriebsinterne und externe Akteure auf, die im Rahmen eines BMM zu involvieren und adressieren sind.

6. Nutzen

nennt die durch BMM entstehenden Nutzen und ordnet sie drei Bereichen zu, wo sie zum Tragen kommen: gesellschaftlich, betriebsintern/betriebswirtschaftlich und individuell/bei den Mitarbeitenden.

7. Prozess der Umsetzung

Die Umsetzung eines BMMs wird als permanenter und rückgekoppelter Prozess dargestellt. Als einzelne Schritte werden unterschieden und detailliert erläutert:

- 1) Anlass/Motivation
- 2) Zielformulierung und Strategie, Internes Commitment
- 3) Benennung Prozessverantwortliche/Mobilitätsteam, Ablaufplan
- 4) Analyse Status Quo/Bestandsaufnahme
- 5) Maßnahmenentwicklung (für Zielgruppen) inklusive Wirkungsanalyse
- 6) Beschluss der Umsetzung und Budgetierung
- 7) Beginn der Umsetzung und Umsetzung der Maßnahmen
- 8) Monitoring und Weiterentwicklung/Anpassung der Maßnahmen
- 9) Kommunikation und Kooperation

8. Maßnahmen

Möglichen Maßnahmen ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Diese werden exemplarisch erläutert und folgenden Bereichen zugeordnet:

- Rahmenbedingungen/Organisation
- Fußgängerverkehr
- Fahrradverkehr
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Kfz-Verkehr
- Fuhrpark
- Dienstreisen
- Transport/Logistik
- Information, Bewusstseinsbildung und Anreize, (vorwiegend betriebsintern)

Die Fertigstellung der RVS 02.04.12 „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ ist für Mitte 2025 geplant.

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.nat.techn. Michael Meschik

Betriebliches Mobilitätsmanagement aus Sicht der Wirtschaft

Was bedeutet Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen – und warum ist es relevant?

Grundvoraussetzung für wirtschaftliches Handeln ist Mobilität. Sei es die Mobilität der MitarbeiterInnen auf dem Arbeitsweg, seien es Lieferverkehre oder der eigene Fuhrpark, Dienststreifen sowie Kund:innen und Besucher:innenverkehre. Verkehrswege zur und von der Arbeit (39 %) sowie Dienstwege (14 %) stellen einen Großteil der Gesamtverkehrswege dar (vgl. VCÖ 2023).

Aus diesem Grund spielt das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) für Unternehmen zunehmend eine wesentliche Rolle – mit BMM können Betriebe eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im Betrieb entwickeln und umsetzen. Durch ein bewusstes Management der Verkehre im unternehmerischen Kontext soll Mobilität ermöglicht werden, bei gleichzeitiger Verringerung bzw. Vermeidung der Belastungen wie Umweltauswirkungen, Klimawandel, betriebliche Kosten sowie Fachkräftemangel.

Angestrebt wird eine nachhaltige, also sozial- wie klima- und umweltverträgliche und gleichzeitig effiziente, schnelle und einfache Mobilität. Klimafreundliche Verkehrsmittel, wie Öffis, (E-)Bike, Scooter, Fußverkehr, auch E-Fahrzeuge, sollen aktiv gefördert werden, um die Abhängigkeit von fossilen Fahrzeugen zu verringern.

Immer mehr Unternehmen etablieren nachhaltige Mobilitätslösungen im Betrieb und für die Mitarbeiter:innen, weil es vielfachen Mehrwert bringt. Es gibt viele Arten, wie Unternehmen und Mitarbeiter:innen von BMM profitieren:

- Höhere Attraktivität als Arbeitgeber:in
- Gesundere und aktivere Mitarbeiter:innen
- Kosteneinsparungen
- Kampf gegen die Klimakrise

Effizientes Betriebliches Mobilitätsmanagement nutzt dem Unternehmen, den Mitarbeiter:innen und auch der Umwelt.

Relevanz in Wien

Bereits seit dem Jahr 2020 sensibilisiert die Wirtschaftskammer Wien die Wiener Unternehmen zu Betrieblichen Mobilitätsmanagement – unter anderem durch Webinare, Vernetzungsmöglichkeiten und Informationen zu passenden Förderungen.

Im Jahr 2021, mit der Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, wurde umso deutlicher, dass ein gezieltes betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) für Unternehmen von großem Vorteil sein kann. Im Zuge der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Wiener Flächenbezirken stand die Wirtschaftskammer Wien in intensivem Austausch mit zahlreichen Unternehmen, die mit der Herausforderung fehlender Parkplätze konfrontiert

waren. In dieser Phase wurden die Betriebe aktiv mit Beratungsangeboten zu BMM unterstützt und gezielt auf verschiedene Fördermöglichkeiten hingewiesen. Diese Förderungen umfassten unter anderem die finanzielle Unterstützung beim Bau von Fahrradabstellanlagen sowie die Anschaffung von E-Bikes und Scootern zur Überwindung der sogenannten „Last Mile“.

Die Parkraumbewirtschaftung hat gezeigt, dass solche Anlässe einen wichtigen Anstoß geben können, sich intensiver mit nachhaltiger betrieblicher Mobilität auseinanderzusetzen. Die gezielte Sensibilisierung für geeignete Maßnahmen sowie die Vernetzung mit relevanten Beratungsstellen trugen wesentlich dazu bei, dass viele Betriebe die Vorteile eines durchdachten Mobilitätsmanagements erkannt und aktiv genutzt haben. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung war somit ein entscheidender Impuls, der viele Unternehmen motivierte, nachhaltige Mobilitätslösungen zu implementieren und sich aktiv an der Gestaltung einer umweltfreundlicheren Zukunft zu beteiligen.

Seitdem gewinnt das Thema BMM für die Wirtschaftskammer Wien kontinuierlich an Bedeutung. Vor allem in den letzten zwei bis drei Jahren ist klar erkennbar, dass BMM stetig an Relevanz gewinnt. Die Bedeutung eines gut strukturierten BMM für Unternehmen wächst kontinuierlich – nicht zuletzt, weil es direkt Einfluss auf die CSRD-Berichtspflicht (insbesondere Scope-3-Emissionen) nimmt, indem es zur Reduktion des unternehmenseigenen ökologischen Fußabdrucks beiträgt. Darüber hinaus stärkt ein modernes Mobilitätsmanagement die Position eines Unternehmens als attraktiver, zukunftsorientierter Arbeitgeber, der seinen Mitarbeiter:innen innovative Mobilitätsangebote macht. Betriebliches Mobilitätsmanagement ist gekommen, um zu bleiben!

BMM in Wien – Pilotumsetzung im Rahmen des Policy Lab

Aufbauend auf der Notwendigkeit betriebliche Mobilität gesamtheitlich zu betrachten und Unternehmen aktiv für die Mobilitätswende zu aktivieren werden seit 2023 – mit der WKW und der Stadt Wien als Initialpartner und Co-Auftraggeber – auch erstmalig in Wien im Rahmen des „Policy Labs Mobilität“ Erfahrungen zu BMM gesammelt. Das Policy Lab ist ein österreichisches Mobilitätslabor mit dem Ziel Mobilitätsinnovationen in die Praxis umzusetzen.

Die zentralen Zielsetzungen des Policy Labs sind (vgl. Betriebliches Mobilitätsmanagement in Wien: Aktivierung von Unternehmen für die Mobilitätswende – Policy Lab):

- Entwicklung von Vorschlägen zur Adaptierung des bestehenden Rechtsrahmens
- Entwicklung von maßgeschneiderten Beratungspaketen für unterschiedliche Betriebsgrößen bzw. -lagen

- Beratung zu betriebsübergreifenden Lösungen in Gewerbegebieten
- Bündelung, Aufbereitung und Zugänglichmachung vorhandener Mobilitäts- und Förderangebote (Leitfaden)
- Umsetzung eines Dialogprozesses mit maßgeblichen Stakeholdern (Mobilitätsanbieter, Betriebsgebietsmanagement, Stadtplanung, Wiener Linien, etc.)

Ablauf und Maßnahmenumsetzung

Zu Beginn des Projekts wurden gezielt jene Gebiete identifiziert, in denen der Bedarf an Mobilitätsverbesserungen besonders hoch war. Dabei handelte es sich vor allem um Betriebsgebiete am Stadtrand wie Rautenweg, Inzersdorf und Simmering. Aus früheren Kontakten mit Unternehmen in diesen Zonen war bekannt, dass die betriebliche Mobilität hier eine besonders große Herausforderung darstellt.

Die Bearbeitung erfolgt in sogenannten Kohorten – einem mehrstufigen Prozess aus abwechselnden Workshops und Einzelberatungen. Den Auftakt bildete dabei stets eine niederschwellige Auftaktveranstaltung in Form eines „Runden Tisches“. Bei diesem ersten Treffen hatten die teilnehmenden Unternehmen die Gelegenheit, ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse, bestehenden Herausforderungen und ersten Ideen einzubringen.

Auf Basis dieses Austauschs wurden interessierte Betriebe gezielt für die weitere Beratung und Begleitung im Rahmen der Initiative gewonnen. Der formale Startpunkt für die Zusammenarbeit war die Unterzeichnung eines Letter of Intent (LOI), mit dem sich die Unternehmen zur aktiven Teilnahme am Policy Lab bekannten. Folgende namhafte Familienbetriebe sowie Konzernunternehmen sind/waren bereits Teil der Initiative und werden umfassend bei den unternehmerischen Bemühungen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützt: *VAMED AG, CKV Gruppe (hellrein, siwacht, servitec), Eduscho Austria GmbH, Siemens Mobility Austria, Salesianer Miettext GmbH, Franz Felber & Co GmbH, Raiffeisen-Leasing GmbH, Robert Bosch AG, Hafen Wien GmbH, Dietzel GmbH, AOP Orphan Pharmaceuticals GmbH, Tele Haase Steuergeräte GmbH, ELIN GmbH, GMS Gourmet*.

Seit Projektstart konnten bereits zahlreiche positive Erfahrungen gesammelt werden, und es wurden konkrete Mobilitätsmaßnahmen erfolgreich umgesetzt.

BMM – Netzwerk

Langfristig sollen die teilnehmenden Betriebe nicht nur individuell von den Erkenntnissen und Maßnahmen des Policy Labs profitieren, sondern auch Teil eines dauerhaften Netzwerks werden – dem sogenannten „BMM-Klub“. Dieses Netzwerk wird parallel zum Policy Lab aufgebaut und soll den teilnehmenden Unternehmen eine Plattform bieten, um sich laufend über aktuelle Entwicklungen, Good-Practice-

Beispiele und neue Fördermöglichkeiten auszutauschen. Ziel ist es, den Wissenstransfer zu stärken, voneinander zu lernen und gemeinsam innovative Lösungen für betriebliche Mobilität voranzutreiben.

Ein erster „BMM-Klub“-Termin hat bereits erfolgreich stattgefunden. Dabei zeigte sich deutlich, wie wertvoll der direkte Austausch zwischen den Unternehmen ist – sei es zu konkreten Herausforderungen im Mobilitätsalltag oder zu inspirierenden Lösungsansätzen, die andere Betriebe bereits erprobt haben. Auf diesen ersten erfolgreichen Austausch wird nun aufgebaut: Weitere Klub-Treffen sind geplant, um den Dialog fortzusetzen und die Vernetzung innerhalb der Wiener Unternehmenslandschaft im Bereich nachhaltige Mobilität weiter zu vertiefen.

Notwendige Anpassungen zur nachhaltigen Etablierung von BMM

Das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) sollte weiterhin intensiv gefördert und weiterentwickelt werden. Dabei gibt es verschiedene Stellschrauben, an denen angesetzt werden muss, um das Thema sowohl für Unternehmen als auch für Mitarbeiter:innen attraktiv zu gestalten. Nachstehend werden auszugswise mögliche Ansatzpunkte für eine Weiterentwicklung im Bereich BMM angeführt.

– Bewusstseinsbildung weiter ausbauen

Unternehmen müssen für die Vorteile eines durchdachten Mobilitätsmanagements sensibilisiert werden. Dazu sind gezielte Informationskampagnen, Webinare, Tools und Beratungsangebote erforderlich, die auf die verschiedenen Bedürfnisse und Größenordnungen der Unternehmen zugeschnitten sind.

– Förderungen langfristig sichern und weiterentwickeln

Um die Umsetzung von nachhaltigem Mobilitätsmanagement für Unternehmen attraktiv zu machen, sollten bestehende Förderprogramme nicht nur fortgeführt, sondern auch weiterentwickelt und an die aktuellen Herausforderungen angepasst werden.

– Vielfältiger Angebotsmix als Erfolgsfaktor

Der Erfolg von BMM hängt maßgeblich von einem flexiblen und vielfältigen Mobilitätsangebot ab. Eine Mischung aus verschiedenen Mobilitätslösungen wie öffentlichem Verkehr, Fahrrädern, E-Bikes, Carsharing und Mikromobilität ist am zielführendsten, um allen Mitarbeiter:innen passende Alternativen zur Anreise zu ermöglichen.

– Ausbau der E-Ladeinfrastruktur

Ein weiterer entscheidender Punkt ist der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur. Die Förderung der Elektromobilität und der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur sollen durch finanzielle Anreize und klare Zuständigkeiten intensiviert werden, mit dem Ziel, bis 2030 in jedem Wiener

Bezirk mindestens eine Schnellladestation zu schaffen. Unternehmen sollen ermutigt werden, Ladepunkte auf ihren Betriebsparkplätzen einzurichten, um öffentliche Ladeinfrastruktur zu entlasten und den Flächenverbrauch zu reduzieren. Dies erfordert eine gezielte Bewusstseinsbildung sowie Förderungen und Anreize für den Umstieg auf betriebliche Elektromobilität.

– Verbesserung und Weiterentwicklung von JobRad

Um eine Gleichbehandlung aller Beschäftigten zu ermöglichen, wird ein rechtlicher Rahmen für Jobräder gefordert, der allen Mitarbeitenden unabhängig vom Kollektivvertrag die Nutzung eines Jobrades ermöglicht. Zudem soll das Angebot auch auf den öffentlichen Sektor ausgeweitet werden, um es z. B. auch Bundesbediensteten zugänglich zu machen.

Zukunft des Betrieblichen Mobilitätsmanagement für die Wiener Wirtschaft

Das Potenzial zur Übertragung und Weiterentwicklung der bisher gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Policy Lab ist enorm. Um die langfristige Verankerung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) in der Wiener Unternehmenslandschaft sicherzustellen, braucht es künftig fixe Strukturen und klare Verantwortlichkeiten.

Wichtig ist dabei eine Balance: Einerseits die Umsetzung von Quickwins – also einfachen, rasch realisierbaren Maßnahmen –, die klar und zielgerichtet an die Unternehmen kommuniziert werden. Andererseits braucht es auch umfassendere, strategische BMM-Konzepte, die auf die jeweilige Unternehmensgröße und Lage abgestimmt sind. Ab etwa 99 Mitarbeiter:innen wird BMM, aus den Policy Lab Erfahrungen heraus besonders wirksam, weil ab dieser Größe eine „kritische Masse“ erreicht wird, bei der Mobilitätsmaßnahmen spürbare Effekte zeigen.

Die Wirtschaftskammer Wien wird auch in Zukunft die Wiener Unternehmen aktiv unterstützen, sich mit dem Thema BMM auseinanderzusetzen und passende Lösungen für die eigene Mobilitätssituation zu finden. Besonders bei konkreten Mobilitätsbedürfnissen, wie sie beispielsweise in Betriebsgebieten am Stadtrand oder in schlecht erschlossenen Gewerbebezonen auftreten, wird die WKW eine koordinierende Rolle übernehmen. Ziel ist es, Unternehmen mit ähnlichen Herausforderungen gezielt zu vernetzen, den Austausch untereinander zu fördern und so die Entwicklung gemeinsamer, standortbezogener Lösungen voranzutreiben.

Mit ihrem engen Draht zu den Unternehmen und ihrem etablierten **Netzwerk** verfügt die Wirtschaftskammer Wien über die optimalen Voraussetzungen, um BMM weiter zu forcieren und zu einer tragenden Säule nachhaltiger betrieblicher Mobilität in Wien zu machen.

Dipl.-Ing. Andrea Faast

Kommende Veranstaltungen und Seminare

FSV-Schulungen

Gewässerschutzanlagen
Ursache – Funktion – Wirkung
21.–22.5.2025
FSV, 1040 Wien

Prüfung von Stützbauwerken
11.6.2025
FSV, 1040 Wien

FSV-Seminare

Standardisierte Leistungsbeschreibungen
Version 7 – Basisseminar
4.–5.6.2025
FSV, 1040 Wien

FSV-Infvormittag

Lebenszykluskosten von Brücken
26.5.2025
FSV, 1040 Wien und Web

Nähere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen und eine Online-Anmelde-möglichkeit finden Sie auf unserer Homepage www.fsv.at.

In der nächsten Ausgabe ...

... erwarten Sie weitere interessante Berichte zu Richtlinien und Veranstaltungen der FSV.

FSV-aktuell Straße:

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereichs Straße der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)

FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsgasse 5
Tel.: +43 1 58 55 567
Fax: +43 1 58 55 567-99
E-Mail: office@fsv.at
<http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

DI (FH) DI Ehrenfried Lepuschitz
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen usw. erwünscht!)

Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf www.fsv.at.

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern).

Abonnementpreis

der Zeitschriften
Straßenverkehrstechnik sowie
Straße und Autobahn

für FSV-Mitglieder ermäßigt!