

## **Mobil.Pro.Fit. – Forderungen an Politik**

(Dieter Brübach, Vorstandsmitglied B.A.-U.M. e.V. , bei der Abschlusstagung des Projekts Mobil.Pro.Fit. am 12.09.2016 an der IHK zu Dortmund)

Sehr geehrte Frau Ministerin,

herzlichen Dank für Ihre engagierte Rede.

Im Laufe der drei Jahre, in denen unser Projekt lief, haben die teilnehmenden Betriebe versucht, aus eigener Kraft ambitionierte Mobilitätskonzepte umzusetzen. An vielen Stellen passte aber der Rahmen nicht, Hemmnisse traten auf, die es ihnen schwer machen, stärker auf nachhaltige Mobilität bzw. nachhaltige Verkehrsmittel zu setzen.

Gerne möchten wir die Gelegenheit heute nutzen, Ihnen einige der Hemmnisse und Probleme in der Praxis aufzuzeigen, wohl wissend, dass sich manche Forderungen/Vorschläge auch bzw. eher an Kommunen und die Bundesländer richten und natürlich auf Bundesebene nicht das BMUB, sondern auch andere Ressorts zuständig sind. Es wäre jedoch sehr hilfreich, wenn Sie Anregungen mitnehmen und ggf. weitergeben könnten.

Generell wünsche sich die Betriebe eine stärkere Honorierung ihrer proaktiven, freiwilligen Aktivitäten, z.B. der Entwicklung eines MM-Konzeptes: Es gibt heute nur wenige und ziemlich versteckte Anreize für Unternehmen, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Erleichterungen bei Genehmigungen oder direkte finanzielle Anreize sind nicht (oder kaum) vorhanden. Der Spielraum, den manche Landesbauordnungen den Gemeinden bei der Bemessung von Parkraum und Ausgleichszahlungen einräumen, entfaltet bislang zu wenig Wirkung.

**Michael Salisch**

**Volkshochschule der Stadt Gelsenkirchen**

*"Ich würde mich freuen, wenn Projekte wie Mobil.Pro.Fit. auch künftig durchgeführt würden, denn sie sind eine wertvolle Hilfe, um betriebliche Mobilität in Unternehmen zu fördern und zu verbessern."*

*"Als täglicher Nutzer des Fahrrads wünsche ich mir einen weiteren Ausbau des Alltagsradwegenetzes."*

Dies ist auch für

**Lucienne Damm, TUI Cruises Hamburg** wichtig

*„Wir würden uns wünschen, dass der Ausbau der Radwegeinfrastruktur stärker und entschlossener vorangetrieben wird.“*

Auch Simone Simon von WILO wünschte sich im Film Unterstützung bei der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen wie Fahrrad-Verleihstationen und Carsharing-Points.

Diese Forderung adressiert natürlich insbesondere an Kommunen; wo möglich, kann der Bund aber finanziell bzw. bei der Rahmensetzung mithelfen.

**Werner Möllmann Hansa Funktaxi eG Hamburg**, wünscht sich Klarheit bei alternativen Antrieben

170 von 800 Taxis mit Gasantrieb > CO2-Red um > 100 t/a.

*- Es muss von der Politik ein eindeutiges Signal ausgehen, auf welche alternativen Antriebe zukünftig gesetzt wird.*

*- Die Ladeinfrastruktur muss ausgebaut werden und für das Taxigewerbe müssen flächendeckend Schnell-Ladestationen zur Verfügung stehen.*

Das fordert auch Lucienne Damm, TUI Cruises Hamburg

*„Der Markteintritt für alternative Antriebe (E-Mobilität, Hybrid, Wasserstoff-Brennzelle) sollte flächendeckender gefördert werden und durch politische Rahmenbedingungen erschwinglicher gemacht werden.“*

**Tobias Jüchter Hellmann Spedition, Osnabrück**, weist auf die hohen Kosten von Elektromobilen hin: *Muss es nicht so sein, so dass Mitarbeiter, die sich für ein besonders umweltfreundliches Fahrzeug entscheiden, dafür auch finanziell vom Staat belohnt werden?*

*Auch für die Carsharing Angebote würden wir uns gerade für die Berufspendler noch eine attraktivere Gestaltung wünschen.*

Eine Möglichkeit hierzu bietet sich der Bundesregierung aktuell durch das geplante CarsharingGesetz, das entsprechend ausgestaltet werden sollte.

Eine weitere Hürde sind die Tarifverträge im öffentlichen Dienst

**Björn Frauendienst und Lea Gemmeke, Ruhr-Universität Bochum – Ruhr-Universität Bochum**

*Wir wünschen uns eine Änderung der Tarifverträge im Öffentlichen Dienst, die es den Beschäftigten ermöglicht, über Gehaltsumwandlungen die günstigen Angebote der Jobräder und Jobtickets nutzen zu können. Öffentliche Arbeitgeber, wie Kommunen oder Hochschulen, beschäftigen meist einige hundert bis mehrere tausend MitarbeiterInnen, wodurch sie eine bedeutende Vorbildfunktion innehaben. Die Mobilität der Beschäftigten nachhaltiger zu gestalten kommt Umwelt und Gesundheit zu Gute.*

Die Öffentliche Hand ist in diesem Fall ja selbst Tarifpartei!

**Bianca Herms**

**Stadtbibliothek Gelsenkirchen**, pflichtet bei:

*"Ich wünsche mir, dass die arbeits- und steuerrechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass alle Betriebe – insbesondere auch städtische Einrichtungen – Leasing-Modelle für das Fahrrad wie JobRad o.ä. nutzen und anbieten können.*

Auf die Hürde der steuerlichen Regelungen, insbesondere zum geldwerten Vorteil, hatten bereits Dr. Burauel vom FZ Jülich und Ulrich Koch von der AWA Entsorgung hingewiesen.

Die Ende 2011 geschaffene steuerrechtliche 1% Regel (wie bei Dienstwagen üblich) auch für Fahrräder war schon hilfreich. Warum aber kann die Bereitstellung eines Fahrrades an den Mitarbeiter nicht komplett von Steuer und Anrechnung auf geldwerten Vorteil befreit werden? Zumal Fahrräder nicht nur absolut klimafreundlich sind, sondern auch Instrument zur betrieblichen Gesundheitsförderung!

Kostenfreies Parken (vom Betrieb manchmal erst durch Millionenaufwand sprich Bau von Parkhäusern ermöglicht) gilt nicht als geldwerter Vorteil, die Zuschussung von Jobtickets, Fahrrädern usw. ist jedoch auf 40 Euro pro Monat begrenzt, ansonsten muss es als geldwerter Vorteil durch die Mitarbeiter versteuert werden. Dies ist eine Bremse bei allen Betrieben, die alternative Mobilitätsformen mit Geld anreizen möchten.

Besonders gilt dies z.B. fürs Aufladen von Pedelec-Akkus: einmal Laden kostet ca. 20 Cent, im Monat also max. 4 €. Das zu versteuern, bringt dem Staat kaum etwas. Doch allein schon die Tatsache, dass der Betrieb dies erfassen, dokumentieren, berechnen und verwalten muss, ist den meisten Betrieben ein Gräuel, das wirksam von jeglicher Aktivität abschreckt!

Im übrigen hat auch der Effekt, dass Unternehmen, die ihren Arbeitnehmern das Laden von Pedelec bzw Elektroauto-Akkus gestatten, dann plötzlich „Energiedienstleister“ werden, mit dann absolut unangemessenen bürokratischen Folgewirkungen, zu großer Verunsicherung geführt, die sich wohl auch nicht so schnell wieder legen wird, auch wenn die Bundesregierung hier inzwischen eine Vereinfachungsregelung veranlasst hat.

**Martin Rolshoven von TEDI** hat das Problem des Tarifschungels im öffentlichen Verkehr schon benannt

Allein in NRW gibt es mindestens 3-4 unterschiedliche Regelungen für das Jobticket (je nach Verkehrsverbund), manchmal auch noch in den Verkehrsbetrieben unterschiedlich

gehandhabt. Es kommt vor allem in den Übergangsbereichen zu großen Problemen, die den Einsatz des Jobtickets erheblich erschweren.

**Niels Funke**

**Volkshochschule der Stadt Gelsenkirchen**

*"Ich wünsche mir einen noch besseren ÖPNV im Ruhrgebiet. Das System von Bus und Bahnen sollte ein größeres und vor allem aufeinander abgestimmtes Angebot bieten. Ein vereinfachtes Tarifsystem würde helfen, dieses besser zu verstehen und den Kunden zu vermitteln. Die einzelnen Verkehrsgesellschaften sollten noch besser zusammenarbeiten. Grenzen zwischen den Städten sollten abgebaut werden. Damit würde es für Arbeitnehmer/innen attraktiver für den Weg zur Arbeit vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen."*

Auf einen zentralen Punkt hat Michael Zyweck (VRR) hingewiesen: Die Kommunen und Regionen in Deutschland sind im Klimaschutz (auch mit Unterstützung des BMUB) sehr aktiv, und sie suchen gerade auch im Bereich Mobilität nach geeigneten „Leitplanken“ und Angeboten. Auch Simone Simon von WILLO wünschte sich mehr Struktur und mehr Unterstützung vor Ort.

Es dürfte zukünftig sehr wichtig sein, die Angebotsstrukturen in den Regionen gerade auch für das betriebliche Mobilitätsmanagement zu verbessern. Projekte wie Mobil.Pro.Fit. sind hier sicherlich ein möglicher und sinnvoller Ansatz, da sie Beratung und Vernetzung von Unternehmen für eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung beinhalten.

Soweit einige Anmerkungen, wo nachhaltige Mobilität aktuell noch gebremst, in Zukunft aber hoffentlich hier erleichtert wird!