

01.01.2021

Mobil auf neuen Wegen

Ob Job-Rad oder Job-Ticket: Die Angebotspalette für Unternehmen und Mitarbeiter wird immer attraktiver

Staus, Parkplatznot und der Wunsch, Umwelt- und Klimaschutz aktiv zu unterstützen, veranlassen immer mehr Unternehmen und deren Mitarbeiter, ihr Mobilitätsverhalten kritisch zu hinterfragen und Alternativen zum Auto zu suchen. Die Beschäftigung mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement kann sich dabei für Betriebe durchaus lohnen, denn inzwischen gibt es eine Reihe von Modellen, die staatlich gefördert werden. Und in vielen Fällen lässt sich sogar noch die Mitarbeiterzufriedenheit und -gesundheit steigern.

Die Nutzung von Bus und Bahn für den Weg zur Arbeit fällt in einem ländlich geprägten Raum wie der Region Trier nicht immer leicht. Während in Großstädten meist vielfältige Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, geht das Angebot auf dem Land häufig nicht über den Schülerverkehr per Bus hinaus. Leihfahrrad, E-Scooter oder Carsharing-Angebote gibt es in der Regel nicht. Doch die Entwicklung der vergangenen Jahre lässt hoffen. Mit der Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord soll ein geregelter Taktverkehr künftig auch außerhalb der Städte zum Normalfall und damit auch für Berufspendler zu einer ernsthaften Mobilitätsalternative werden. Die ersten Linienbündel haben bereits erfolgreich in der Region Fahrt aufgenommen, weitere folgen sukzessive. Zusätzliche Bahnstrecken und Haltepunkte, beispielsweise die neue Westtrasse von Trier nach Luxemburg, versprechen für die nahe Zukunft auch weitere Möglichkeiten im Schienenpersonennahverkehr.

Busfahren ist kostengünstiger

Bewegung gibt es auch bei den Beförderungstarifen. So hat der Verkehrsverbund Region Trier (VRT) das Konzept für sein „JobTicket“ überarbeitet und 2020 eine verbesserte Version auf den Markt gebracht. Wichtigste Änderung ist die Zahl der pro Kunde mindestens abzunehmenden Abonnements: Von zuvor 20 Personen wurde sie auf zehn halbiert. „Damit möchten wir auch kleineren Betrieben die Nutzung erleichtern“, sagt Barbara Schwarz, Geschäftsführerin vom VRT. Beim „JobTicket“ handelt es sich um eine Form des Großkunden-Abos. Ein Unternehmen meldet sich mit mindestens zehn teilnehmenden Mitarbeitern an und verpflichtet sich, mindestens 20 Prozent des Ticketpreises als Arbeitgeber zu tragen. Der Gesamtpreis pro Monats-Abo beträgt 66 Euro, das Unternehmen zahlt davon 13,20 Euro oder mehr, für die Angestellten verbleiben also höchstens rund 53 Euro. Dafür kann ganztägig das Bus- und Bahnangebot im gesamten VRT-Tarifgebiet befahren werden: von Jünkerath bis Hermeskeil, von Reil bis Taben-Rodt. Ob die Fahrten für Arbeit oder Freizeit genutzt würden, spiele dabei keine Rolle, ergänzt Schwarz. Und am Wochenende könnten mit dem „JobTicket“ ein weiterer Erwachsener sowie bis zu drei Kinder (bis 14 Jahre) kostenlos mitgenommen werden. Zum Vergleich: Ein reguläres VRT-Monatsabo kostet ausschließlich für die Strecke von Taben-Rodt bis Trier bereits rund 170 Euro. Hingegen lässt sich der Preis fürs „JobTicket“ auch mit dem eigenen Auto kaum schlagen. 66 Euro reichen selbst mit Luxemburger Benzinpreisen in der Regel nur für eine Tankfüllung.

Apropos Luxemburg: Eine umfassende Förderung durch den Staat hin zu einem vollständig kostenlosen ÖPNV wie im Großherzogtum ist in Deutschland zwar nicht in Sicht. Dennoch setzt die Öffentliche

Hand auch hierzulande – wenngleich zaghaftere – Signale der Unterstützung. So gilt nach der aktuellen Steuergesetzgebung ein Arbeitgeber-Anteil an Job-Tickets nicht mehr als geldwerter Vorteil. Also kann dieser Betrag, auch im Fall des „VRT JobTicket“, als Betriebsaufwand steuerlich geltend gemacht werden. Weiterführende Informationen bietet die Internetseite www.dasneuejobticket.de.

Stärker durch Zusammenschluss

Besonders attraktiv könnte das Angebot des Verkehrsverbunds für Betriebe mit Geschäftsräumen in Innenstädten sein, wo oft notorischer Parkplatzmangel herrscht. Doch gerade hier finden sich viele kleinere Unternehmen, beispielsweise im Einzelhandel, die nicht ohne weiteres die erforderliche Mindestmenge von zehn Angestellten-Abos erreichen. Daran wurde bei der Neuauflage des „JobTickets“ gedacht, indem die Möglichkeit zum Zusammenschluss mehrerer Betriebe eröffnet wurde. Voraussetzung ist allerdings, dass man sich auf einen zentralen Ansprechpartner gegenüber der VRT einigt. Hier steigt die City-Initiative Trier e.V. ein und bietet ihren Mitgliedsunternehmen an, diese Rolle zu übernehmen. „Wir haben die Erfahrung gemacht, dass viele das neue Angebot der VRT noch gar nicht kennen. Ihnen möchten wir signalisieren, dass sie auch mitmachen können, wenn nur ein Mitarbeiter das Ticket nutzt“, erläutert Jennifer Schaefer, Leiterin der Geschäftsstelle der City-Initiative. Durch die Beteiligung des Vereins werde die Suche nach möglichen Partner-Betrieben vereinfacht. Denn die Geschäftsstelle sammelt einlaufende Anfragen, und meldet sie dann als Paket beim Verkehrsverbund an.

Die hohe Mindestzahl bei den Abonnenten sei ein häufiger Kritikpunkt am alten JobTicket gewesen, bestätigt Schaefer. Daneben halte sich hartnäckig das Argument, Busfahren sei zu teuer. Das neue Angebot gehe also in die absolut richtige Richtung. Generell sieht die City-Initiative den ÖPNV als wichtigen Part für die Entwicklung der Trierer Innenstadt. Schließlich betreffe das Thema Mobilität Mitarbeiter und Kunden gleichermaßen. Daher mache man sich gegenüber der Politik stark für eine solide Finanzierung. Auch wolle man die gute Kooperation mit den Verkehrsunternehmen bei der Organisation von Veranstaltungen der City-Initiative von verkaufsoffenen Sonntagen bis „Trier spielt“ fortsetzen.

Gesündere Mitarbeiter auf zwei Rädern

Das Jahr der Corona-Pandemie hat indes für die Verkehrsalternative ÖPNV negative Auswirkungen gehabt. Aus Sorge vor Ansteckung haben viele, trotz Hygienekonzepten, Busse und Bahnen gemieden. Wie langfristig dieser Trend nach Ende der Krise anhalten wird, ist noch nicht abzusehen. Auf der anderen Seite hat eine Form der Mobilität so viel Zuspruch erhalten wie selten zuvor: das Fahrrad. Während der Lockdown-Zeiten wurde es von vielen als eine der wenigen verbleibenden Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung ausgemacht und entsprechend stiegen die Verkaufszahlen. Doch ebenso in der Berufswelt sind die Zweiräder auf dem Vormarsch, denn spätestens seit den in den vergangenen beiden Jahren in Kraft getretenen Steuerrechtsnovellen sind Diensträder für Arbeitgeber wie Arbeitnehmer zu einer attraktiven Variante geworden. Bis Ende 2018 wurde für die Fahrräder ebenso wie für Dienstwagen ein Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung als Bemessungsgrundlage herangezogen. Seit 2019 ist das Job-Rad als Gehaltsextra steuerfrei und seit 2020 wird es bei einer Gehaltsumwandlung nur noch mit 0,25 Prozent besteuert. Kaum verwunderlich also, dass sich Anbieter wie JobRad® (www.jobrad.org) mit Komplettlösungen zum Dienstrad-Leasing auf dem Markt etabliert haben.

Früh in diese Entwicklung eingestiegen ist die Hochwald Foods GmbH, die seit 2015 Leasing per Gehaltsumwandlung anbietet und mit JobRad® zusammenarbeitet. In allen deutschen Hochwald-Werken nutzen inzwischen 335 Mitarbeiter (Gesamtbelegschaft laut Geschäftsbericht 2019: 1868) das Modell und haben für 456 Räder Leasingverträge abgeschlossen. „Das ist ein besonders attraktives Finanzierungsmodell“, rechnet Frank Detemple, Leitung Human Resources bei Hochwald, vor. Für ein Fahrrad im Wert von 3000 Euro kann man beispielsweise mit rund 75 Euro monatlicher Brutto-Leasingrate rechnen. Der Nettobetrag schwankt je nach Einkommen und Steuerklasse und liegt dann vielleicht bei rund 60 Euro. Bei der Vertragslaufzeit von 36 Monaten ergeben sich hier gegenüber einem Direktkauf erhebliche

Einsparungen. Für das Unternehmen bieten sich ebenfalls mehrere Vorteile. „Es ist auch ein guter Anreiz, dass die Mitarbeiter sich mit den Themen Gesundheit und Bewegung beschäftigen“, sagt Detemple. Dafür sei es noch nicht einmal notwendig, dass die Leute tatsächlich jeden Tag mit dem Rad zur Arbeit fahren. Da die Molkereistandorte zumeist draußen auf dem Land sind, sei das nicht für jeden eine Option. Aber die Job-Räder würden schließlich auch in der Freizeit genutzt.

Deutschlandweit koordiniert wird das Fahrrad-Thema bei Hochwald von Rebekka Mesch in Thalfang. „Nur zu Anfang dauerte es drei bis vier Monate, bis das System zur Abrechnung eingerichtet war. Seitdem läuft alles reibungslos“, berichtet die Human-Resources-Mitarbeiterin. Seit November 2017 können die Hochwald-Beschäftigten sich direkt über ein Portal im Firmen-Intranet fürs Fahrrad-Leasing per Gehaltsumwandlung anmelden. Mesch überprüft dann den Vertragsentwurf für das Wunschfahrrad und kontrolliert, ob die Bedingungen der Hochwald-Betriebsvereinbarung eingehalten sind. So gibt es beispielsweise eine Maximalhöhe der Leasing-Summe und es dürfen nur Mitarbeiter mit unbefristetem Arbeitsverhältnis mitmachen, damit niemand unkalkulierbare finanzielle Verpflichtungen eingeht. Ist alles in Ordnung, geht der Auftrag an JobRad® raus. In der Regel schicken diese nach ein bis zwei Tagen einen Abhol-Code an den künftigen Nutzer, mit dem das Fahrrad bei einem der Partnerhändler eingelöst wird. Die Auftragsbestätigung geht an Mesch, die abschließend die Entgelt-Abbuchung ordnungsgemäß im System anpassen kann.

Bike-Leasing boomt

Für Fahrradhändler haben sich solche Leasing-Modelle zu einem gewichtigen Teil ihres Geschäfts entwickelt. „Bei uns macht es einen großen Teil des Umsatzes aus“, bekräftigt Michael Seibel, der bei Monz Fahrradwelten in der Trierer Loebstraße insbesondere für Einkauf, Finanzierungen und Leasing mit zuständig ist. Gerade die Steuererleichterungen bei der Gehaltsumwandlung hätten noch einmal einen kräftigen Schub gebracht, bestätigt sein Chef, Geschäftsführer Dr. Heribert Monz. Anfangs gab es noch viele kritische Töne von Seiten der Gewerkschaften, die Beschneidungen von Rentenansprüchen befürchteten. Inzwischen habe sich aber weitgehend die Meinung durchgesetzt, dass vom speziellen Modell für Diensträder Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichsam profitieren können. Nur beim Öffentlichen Dienst war es bislang nicht möglich. Hier wurde gerade erst kürzlich die Entgeltumwandlung für Diensträder auch für Angestellte von Bund und Kommunen geöffnet.

Für den Endkunden bieten sich nach Ansicht der Fahrradhändler zahlreiche Vorteile. „Leasing ist praktisch ein Drei-Jahre-Sorglos-Paket“, meint Monz. Den Papierkram regelt der Leasing-Anbieter fast komplett direkt mit dem Arbeitgeber. Eventuell auftretende Schäden sind in den ersten beiden Jahren ein Fall für die Herstellergarantie. Eine jährliche Inspektionsuntersuchung ist zumeist ebenso Teil des Vertrags wie eine Versicherung gegen Diebstahl und Vandalismus. Auch vergleichbare Varianten zur Vollkasko-Versicherung beim PKW werden angeboten. Der Wertverlust über Zeit ist bei einem E-Pedelec nicht so extrem wie beim Auto. Es lohnt also häufig, nach Ablauf des Leasings das Rad für eine Restablöse zu erwerben. „Der Wiederverkaufswert ist meistens höher“, erklärt Monz.

Der an Job-Rädern interessierte Kundenkreis hat sich in den vergangenen Jahren stetig erweitert. Insbesondere der Freizeit-Nutzwert steht für viele im Vordergrund. Nach den Erfahrungswerten bei Fahrradwelten Monz nutzen etwa 40 Prozent der Leasingkunden das Rad tatsächlich regelmäßig für den Weg zur Arbeit. Aber die Gesamtzahl sei auch hier deutlich steigend. Im Corona-Jahr ist die Nachfrage regelrecht explodiert. „Wir hatten Glück, dass wir vor dem Lockdown im Frühjahr noch einmal einen großen Schwung Räder in den Laden bekamen. Später kam es bei den Herstellern schon zu Lieferengpässen“, erzählt Seibel. Bislang sehe es nicht danach aus, dass der Trend zum Fahrradkauf 2021 spürbar nachlassen wird.

Mobilität systematisch angehen

Zusätzlich zu Einzelfeldern wie ÖPNV und Job-Räder umfasst das Gebiet Mobilität eine ganz Bandbreite an Aspekten. Insbesondere dort, wo eine Vielzahl an Menschen durch die Weichenstellungen hierzu betroffen sind, lohnt es sich, das Thema systematisch anzugehen, ist Dipl. Geograph Maik Scharnweber überzeugt. Das gelte für Entscheidungsprozesse der Politik ebenso wie für Unternehmen ab einer bestimmten Größe. Im Idealfall steht am Ende ein schlüssiges Konzept für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Mit seinem Büro für Mobilitätsberatung und Moderation (BMM) bietet Scharnweber Hilfestellung für solche Vorhaben. Erster Schritt ist eine Erhebung des Ist-Zustands mit sorgfältiger Datenanalyse. Bei der Beratung von Unternehmen starte man meist mit einer Mitarbeiterbefragung und nutze anonymisierte Daten aus der Personalabteilung über die Verteilung der Wohnorte. „Daraus lassen sich mit modernen Geosystemen eine Menge Informationen gewinnen. Man kann beispielsweise auf einer Karte genau zeigen, wo Schwerpunkte von Anfahrtsrouten liegen“, erläutert Scharnweber. Daraus lassen sich gezielte Maßnahmen entwickeln: Ist es beispielsweise sinnvoll, die Bildung von Fahrgemeinschaften anzuregen, weil sich viele Wege ohnehin an einer Stelle kreuzen? Lohnt sich die Anschaffung von E-Dienstfahrzeugen, weil ständig Kurzstrecken gefahren werden? Ein auf die konkreten Bedürfnisse zugeschnittenes Mobilitätskonzept erhöhe signifikant die Erfolgsaussichten. So habe sich beispielsweise in den vergangenen zehn Jahren gezeigt, dass Fahrgemeinschaften praktisch nie aus dem Nichts entstehen und nur Wenige allgemeine Plattformen im Internet nutzen, um für den Weg zur Arbeit eine zu finden. Rege man aber vor Ort im Unternehmen etwas an, verbunden mit der Information aus der Datenanalyse, fühlten sich mehr Leute angesprochen. Auch für die künftige Steuerung von ÖPNV-Bedarfen hält Scharnweber es für absolut sinnvoll, Geoinformationsdaten zu nutzen. „Die Verkehrsverbünde haben die notwendigen Daten nicht selbst, aber die Schulen und Betriebe haben sie. Das ist ungenutztes Potenzial“, meint er.

IHK berät Mobilitätskonzept

Auch bei der Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Trier stand das Thema Mobilität jüngst auf der Tagesordnung. Die Diskussion um eine Verkehrswende mit Einführung alternativer Antriebe und neuer Mobilitätsformen haben die IHKs in Rheinland-Pfalz und dem Saarland zum Anlass genommen, unter dem Titel „Neue Wege für Mobilität und Verkehr“ ein neues, gemeinsam getragenes Verkehrsleitbild zu verabschieden. „Die auch künftig notwendigen Infrastrukturprojekte wie der A 1-Lückenschluss oder die Westumfahrung Trier werden darin ebenso in den Blick genommen wie der technologieoffene Ausbau alternativer Antriebe und Mobilitätsformen“, erläutert Wilfried Ebel, Leiter Verkehr und Digitalisierung in der IHK Trier. Das aktualisierte Verkehrsleitbild helfe dabei, die Anliegen der Unternehmen in der Diskussion mit anderen Akteuren zu vertreten. Verkehr bleibt ein Thema mit vielen widersprüchlichen Interessen und teils emotional geführten, politischen Debatten. Daher will die IHK hier weiterhin mit Informationsveranstaltungen, Netzwerkarbeit und Projekten die Perspektive der Wirtschaft sichtbar machen und sich für eine Verkehrswende mit Augenmaß und planbaren Zielen einsetzen. Ihre Mitgliedsunternehmen sollen dabei auch über Chancen und Möglichkeiten einer aktiven Unterstützung der Verkehrswende informiert werden.

Wer sich näher zu diesem Themenkomplex informieren möchte, dem hilft Wilfried Ebel gerne weiter.

ANSPRECHPARTNER

Standortpolitik

WILFRIED EBEL

Tel.: 0651 9777-920

Fax: 0651 9777-505

ebel@trier.ihk.de