

## **Gemeinsame Resolution Nr. 03**

der Alternativen, Grünen und Unabhängigen GewerkschafterInnen,  
der Grünen Arbeitnehmer,

an die 180. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien  
am 14. November 2023

### **Neuregelungen bei Arbeits- und Dienstwegen als zentraler Aspekt der Mobilitätswende**

**Die Arbeiterkammer Wien fordert die Bundesregierung auf, unter Einbeziehung der Sozialpartner zur Lösung der Mobilitätsfrage bei Arbeits- und Dienstwegen - als wichtigen Aspekt der Klimawende - ein entsprechendes Maßnahmenpaket zu erarbeiten, das einen Ausgleich zwischen sozialen und ökologischen Steuerungselementen beinhaltet.**

Die Lösung der Mobilitätsfrage muss als ein zentraler Aspekt der Klimawende endlich Beachtung finden. Mobilität lässt sich dabei nicht zersplittern in kleine Einzelaufgaben, sondern muss als vernetztes Gesamtkonzept verstanden werden, das eine zukunftsweisende, nachhaltige sozial- und geschlechtergerechte sowie ökologisch wirksame Weichenstellung ermöglicht.

Dies betrifft sowohl private als auch beruflich veranlasste Wege. Mobilität ist ein grundlegendes Bedürfnis. Ohne Mobilität können andere Bedürfnisse der Daseinsvorsorge, wie z.B. Bildung, Gesundheit, aber auch Erwerbsarbeit und Care-Tätigkeit nicht erfüllt werden.

Elemente der Daseinsvorsorge können als Ergänzung zu einer „Basisversorgung für Alle“ zwar konsekutiv auch noch privat abgedeckt werden. Jedoch sollte in einem funktionierenden bestmöglichen aller Sozialstaaten schon die Basisversorgung hinreichend bedürfnisdeckend sein, und es nicht alleinig nur der privaten Initiative überlassen werden, wie Mobilität auch in strukturschwachen Gebieten gewährleistet wird. Alleinige allfällige monetäre Ausgleichszahlungen, wie z.B. Klimabonus und Kilometergeld sind für die Politik zwar bequem, burden die Verantwortung für deren Verwendung und Kostenrechnung wiederum dem einzelnen Bürger auf.

Am Beispiel des Kilometergeldes lässt sich dies näher veranschaulichen, dass eine Aufsplitterung in möglichst kleine Einzelfragen und deren politische Ja-Nein-Wieviel Abarbeitung zur Erreichung einer Mobilität der Zukunft im besten aller Sozialstaaten nicht zielführend ist. Denn das amtliche Kilometergeld ist nur auf den ersten Blick ausschließlich positiv für die ArbeitnehmerInnen. Tatsächlich spiegelt es die realen Kosten des Autofahren wider und wurde schon seit Jahren nicht valorisiert. Dadurch hat es Neben- und Folgeeffekte, die sowohl für Umwelt als auch für ArbeitnehmerInnen als negativ zu beurteilen sind:

- Die Verrechnung des amtlichen Kilometergeldes wird gegenüber Geringverdienern von Seiten der ArbeitgeberInnen oft als zusätzlicher quasi-Lohn dargestellt – die möglichen dramatischen Folgekosten einer unvorhergesehenen KFZ-Reparatur treffen den Arbeitnehmer/die Arbeitnehmerin oft dramatisch und unerwartet, und gering verdienende ArbeitnehmerInnen kalkulieren diesen Fall oft nicht ein und schaffen keine Rücklagen bzw. können diese nicht schaffen. Aus bloßer (langfristig immer unrealistischer) Hoffnung auf den best-case Fall, wo das eigene Auto mit wenig oder gar keinen Reparaturen auskommt, lassen sich viele gering verdienende ArbeitnehmerInnen dazu verleiten, sich vom Arbeitgeber/von der Arbeitgeberin die Kosten für die berufsnotwendige Mobilität aufbürden zu lassen bzw. wird es in immer mehr Stellenanzeigen Usus dass ein eigenes KFZ vorausgesetzt wird. Dies trifft insbesondere Berufe mit hohem Frauenanteil. Der Arbeitnehmer/die Arbeitnehmerin kommt durch die Haltung eines eigenen KFZ zu finanziellem Schaden, obwohl er/sie sich bei Wegfall arbeitsbedingter Gründe niemals ein eigenes KFZ angeschafft hätte und dessen Anschaffung nur aufgrund der derzeitigen Praxis in der Handhabung des Kilometergeldes logisch und vertretbar erscheinen konnte.
- Bei Gutverdienenden kann das Pendlerpauschales als Anreiz zur Zersiedelung verstanden werden, der zum Abtausch eines berufsnahen Wohnortes gegen eine Wohnsituation, bei der auf billigerem (weil weiter vom Ballungsraum entfernten) Grundstück dafür umso größer gebaut wird.

- Eine spezielle Schieflage ergibt sich daraus, dass hauptsächlich Gutverdienende einen Dienstwagen (häufig mit Privatnutzung) zur Verfügung gestellt bekommen, während Gering- und Durchschnittsverdienende für beruflich notwendige Wege auf ihren Privat-PKW zurückgreifen sollen. Dienstautos für private Nutzung stehen ja hauptsächlich Beschäftigten des mittleren und oberen Managements zur Verfügung. Dabei werden drei ökologisch negative Mechanismen in Gang gesetzt: (1) Wege in die Arbeit und Dienstfahrten werden prinzipiell mit dem Dienstauto gemacht. Selbst wenn Mitarbeiter:innen Dienstreisen (z.B. Wien – Salzburg) mit der Bahn absolvieren möchten (schneller, sicherer, Reisezeit nutzbar), wird ihnen häufig – mit dem Hinweis auf ihr Dienstauto – nicht die Fahrkarte bezahlt. (2) Wenn private Fahrten mit dem Dienstauto sehr günstig sind („flat rate“), fällt jede Motivation weg, andere Verkehrsmittel zu nutzen. (3) Aus Statusgründen sind Dienstwagen häufig besonders schwer und übermotorisiert. Sie benötigen also mehr Treibstoff als technisch notwendig wäre. Nach wenigen Jahren wandert diese Flotte in den Gebrauchtwagenmarkt und wirkt dort negativ nach.

Um dem abzuhelfen, muss in einer zukunftsweisenden Mobilität der Arbeits- und Berufswege auch das Kilometergeld umgestaltet werden von einer zusätzlichen Geldquelle hin zu einer Einrichtung, die sich an der absoluten Notwendigkeit orientiert. Es muss vor allem die Gewährleistung der wirklich unvermeidbaren und nicht anders bewältigbaren individuellen Mobilität in den Fokus gestellt werden. Ein „Kilometergeld Neu“ soll daher nicht nur ein bloßes Recht sein, sondern auch Verpflichtungen beinhalten. Das Auto als Verkehrsmittel sollte nur punktuell eingesetzt werden, die Strecken auf denen es eingesetzt wird sollten so kurz wie möglich gehalten werden – diese Notwendigkeit sollte sich in der Ausgestaltung eines neu gedachten Kilometergeldes widerspiegeln. Dies kann aber bestenfalls eine Überbrückungsmassnahme zu eines Umfassenderen Mobilitätskonzepts darstellen.

Als weitere Handlungsansätze wären folgende Maßnahmen denkbar:

- Verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen ab 50 Beschäftigte, sowohl für Arbeits- als auch Dienstwege.
- Nachweis von Unternehmen, dass für Dienstwege – sofern zumutbar - das ökologischste Verkehrsmittel gewählt wurde.
- Für Dienstwege sollte verstärkt der Arbeitgeber die Fahrzeuge zur Verfügung stellen (z.B. Pool-E-Fahrzeuge)
- Für alle Dienstwege soll dasselbe km-Geld verrechnet werden. Das wäre ein finanzieller Anreiz (dort wo es möglich ist), auf Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel (sind billiger als das Auto) umzusteigen
- Zurückdrängung der öffentlichen Wahrnehmung und Erwartung einer Auszahlung des Kilometergeldes nach dem Gießkannen-Prinzip, klarere Kommunikation von Seiten der Politik bezüglich aus ökologischen Gründen absehbarer und nötiger Veränderungen des täglichen Lebens und der Mobilitätsgewohnheiten und
- bessere Information über die Natur des Kilometergeldes, um etwaige darauf basierende (nicht nachhaltige) Lebensplanungen zu verhindern
- Stärkere Einbeziehung der ArbeitgeberInnen in die Bereitstellung von Mobilität, die im Rahmen der Arbeitstätigkeit notwendig ist. Beendigung der Abwälzung von Kosten und Aufwand berufsnotwendiger Mobilität auf die ArbeitnehmerInnen. Der Bezug des Kilometergeldes sollte auch und vor allem von Seiten der ArbeitgeberInnen auch als Verpflichtung aufgefasst werden, bei der notwendigen und unvermeidbaren Reduzierung des Verkehrsaufkommens selbst aktiv und nach besten Kräften mitzuwirken.
- Verbesserung des Daten- und Informationsaustausches zwischen ArbeitnehmerInnen, ArbeitgeberInnen, öffentlichen Verkehrsmitteln und staatlichen Stellen zur Ausgestaltung des Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln mit bestmöglicher Effizienz und Praxistauglichkeit
- Fahrzeugpools zur Anreise zum öffentlichen Verkehrsmittel, die von vielen Menschen vor Ort im ländlichen Raum genützt werden können, anstatt Bewältigung der individuellen Mobilität mittels vieler Privatfahrzeuge, welche in ihrer Nutzung auf einen einzigen Menschen beschränkt sind

- Stärkere Förderung von Fahrgemeinschaften für den Weg zur Arbeit
- Fahrzeugpools am Ziel- bzw. Arbeitsort, welche durch den Wegfall der unbedingten Erfordernis zur Langstreckentauglichkeit kleiner, leichter, günstiger und mit einer kleineren Antriebsbatterie ausgestattet sein können
- mehr bundesländerübergreifende Mobilitätsforschung und Modellversuche
- Einführung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsauflagen für BezieherInnen des Kilometergeldes, Lenkungsmaßnahmen in Richtung möglichst effizienter und energiesparender Fahrzeuge
- stärkerer Fokus auf einen angemessenen Verdichtungsgrad bei Neubauten im ländlichen Raum
- bessere Einbeziehung bestehender Einpendler-Verkehrsknotenpunkte wie Schnellbahnstationen in ein bundesländerübergreifendes Siedlungskonzept
- Soziale und ökologischen Umgestaltung des Pendlerpauschales.
- Soziale und ökologische Umgestaltung der Dienstwagenregelung
- strategische, punktuelle Errichtung von Wiener Gemeindebauten im niederösterreichischem Umland an Orten, wo das Einpendleraufkommen knapp unterhalb der Wirtschaftlichkeitsgrenze zur Einrichtung eines öffentlichen Verkehrsmittels liegt. Derartige regionale Öffi-Brückenköpfe wären keine zusätzliche Zersiedelung, da ein gewisser Anteil an Wienern ohnehin zur „Stadtflucht“ fest entschlossen ist und aus einer Sehnsucht nach einem Leben im Grünen heraus diese durchziehen wird – egal, was die Politik tut. Außerdem würde gezielte Ansiedlung entlang bestehender, ohnehin bestehender öffentlicher Verkehrsachsen den Erhalt von wertvollem und dringendst nötigem Grünraum auf Wiener Stadtgebiet ermöglichen, wie beispielsweise des Donaufeldes. Die Probleme (beispielsweise Zurechnung der „Einwohner“ beim Finanzausgleich der Bundesländer oder Verwerfungen durch anderes Wahlverhalten der Neuzuzügler dabei sind rein politischer Natur und rein künstlich, während die ökologischen Probleme unserer Zeit von existenziellem Charakter sind.

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrheitlich