

Betriebliche Klimaziele erreichen

Mit dem Ziel, eine Alternative zum herkömmlichen personengebundenen Firmenwagen zu bieten, geben immer mehr Firmen ihren Mitarbeitern mit dem sogenannten „Mobilitätsbudget“ die Möglichkeit, dienstlich und/oder privat veranlasste Reisen mit Verkehrsmitteln ohne persönlichen Firmenwagen und mit alternativen Verkehrsmitteln abzudecken. Nahverkehrs-praxis sprach darüber mit Sylvia Lier, Geschäftsführerin der TAF mobile GmbH.



Sylvia Lier, TAF mobile GmbH

Nahverkehrs-praxis: Frau Lier, was beinhaltet ein Mobilitätsbudget genau, wie funktioniert es?

Lier: Längst sind die Zeiten von „Dienstwagen und sonst nix“ oder „Jobticket als einziges Angebot für nachhaltiges Pendeln“ vorbei. Betriebliche Mobilität wird multimodal – sie ist weniger autozentriert, stattdessen vielfältiger, bedarfsgerechter und damit auch umweltverträglicher.

Arbeitgeber bieten heute Alternativen zum Dienstwagen an. Jetzt können die Berechtigten frei entscheiden: Anstelle eines Leasingautos erhalten sie – wenn gewünscht – ein Mobilitätsbudget. Damit finanzieren sie z. B. ein Monatsabo für den öffentlichen Verkehr, E-Bikes im Dienstradleasing und/oder die Nutzung von Shared Mobility Angeboten.

Im Winter wählen sie möglicherweise für einige Monate ein Auto-Abo. Dabei handelt es sich um Angebote, die sich an der persönlichen Lebenssituation der Mitarbeitenden orientieren und die es ihnen gleichzeitig ermöglichen, auch ohne eigenes Auto gut und klimagerecht mobil zu sein.

Ein Mobilitätsbudget ist aber nicht nur ein Angebot für Beschäftigte mit Dienstwagenanspruch. Immer mehr Arbeitgeber gewähren ihren Beschäftigten ein Mobilitätsbudget z.B. in Höhe von monatlich einigen Dutzend Euro. Dabei handelt es sich dann um einen Benefit für ihre privaten Mobilitätsbedarfe oder auch ganz gezielt um einen Betrag zur Incentivierung von nachhaltigem Pendeln. Die Mitarbeitenden begleichen aus dem Budget ihre Ausgaben für das Jobticket oder Einzelfahrscheine, Kosten für die Nutzung von Fahrgemeinschaften, Mieträdern oder anderen Shared Mobility Angeboten.

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wie auch der Arbeitgeber müssen auf der Basis des Mobilitätsbudget-Betrags Lohnsteuer und ggf. auch Beiträge zur Sozialversicherung abführen, wobei für die einzelnen Verkehrsmittel unterschiedliche Steuerregelungen gelten.

Beim Zugang, der Buchung, der Abrechnung und vor allem bei der Versteuerung der einzelnen Mobilitätsangebote kommen neue Anbieter für Mobilitätsbudgets zum Zuge. Bei den meisten Anbietern fotografieren die Mitarbeitenden die Kostenbelege, senden sie per Mobilitätsbudget-App an den Dienstleister, dieser prüft sie, ordnet die korrekte Versteuerung zu und überträgt die Datensätze an die Personalabteilung des Arbeitgebers. Zugrunde liegt dabei jeweils eine professionelle und komplexe Einkommenssteuersoftware.

Andere Anbieter haben plattformbasierte, tief integrierte Ansätze auf der Basis von Mobility-as-a-Service (kurz: MaaS)-Plattformen. Der Kunde, also der/die Mitarbeiter*in meldet sich einmalig für ein zentrales Kundenkonto an, hinterlegt sein Zahlungsmittel, informiert sich über die gewünschten Mobilitätsangebote, bucht und nutzt sie – eine One-Shop-Stop-Lösung also.

INTERVIEW

Nahverkehrs-praxis: Laut SAP Concur-Studie vom Dezember 2022 gaben 35 Prozent der Befragten an, dass sie auf einen Dienstwagen verzichten und stattdessen ein Car-Sharing-Angebot ihres Arbeitgebers begrüßen würden. SAP wird ab April dieses Jahres selber Mobilitätsbudgets einführen. Wo liegen die Vorteile, sowohl für Mitarbeiter als auch für Unternehmen?

Lier: Die Beschäftigten wünschen sich immer stärker individuelle Angebote bzw. Benefits, die ihren individuellen Bedürfnissen entsprechen, weil sie sich an ihrer persönlichen Lebenssituation orientieren. Das Paar, das in der Stadt lebt, nutzt möglicherweise am liebsten die ÖPNV, E-Bikes aus einem Dienstrad-Leasing und gelegentlich ein Carsharing-Fahrzeug. Für die jungen Eltern ist der Dienstwagen als Familienfahrzeug unverzichtbar. Und und und – wer will heute als Arbeitgeber sagen, was für wen am besten passt? Deshalb sind Mobilitätsbudgets genau das Richtige – flexibel und individuell, für jeden das Passende.

Lier: Ich bewerte es genau andersherum: Bei SAP haben 35 Prozent der Dienstwagenberechtigten Interesse an einer Alternative zum Dienstwagen. Das Forschungsinstitut Dataforce hat Ende 2020 eine Akzeptanz von 15 Prozent ermittelt. Das Ökoinstitut berichtet aus der Erhebung in seinem Projekt compan-e jüngst Ende 2022 von 21 Prozent. Ich finde sowohl 15 wie auch 21 und erst recht 35 Prozent ganz erstaunlich. Wer hätte das noch vor einigen Jahren – in der Automation Deutschland bitteschön – gedacht? Also – hier tut sich etwas. Mit Blick auf die Akzeptanz ist noch Folgendes wichtig: Diejenigen Arbeitgeber, die ein Mobilitätsbudget einführen wollen, sollten dies unbedingt in Ergänzung zum bestehenden Dienstwagen-Angebot tun, sozusagen als attraktive Alternative dazu. Keinesfalls sollte der Dienstwagen abgeschafft, verboten oder sogar als gestrig tituliert werden. Seiner Nutzer und Nutzerinnen sind übrigens auch nicht von gestern. Erfolgversprechender ist es, Lust auf neue Angebote zu



Die Unternehmen steigern durch solche Angebote natürlich ihre Arbeitgeberattraktivität – ein nicht zu unterschätzender Aspekt im War for Talents. Gleichzeitig kommen sie ihrer gesellschaftlichen Verantwortung in Sachen Klimaschutz nach. Wer den öffentlichen Verkehr, das Rad, den Fußmarsch oder die Angebote der Shared Mobility nutzt, emittiert weniger CO₂. So gesehen unterstützen Mobilitätsbudgets bei der Erreichung der betrieblichen Klimaziele, sie leisten einen Beitrag zu dem so dringend erforderlichen Stopp des Klimawandels.

Nahverkehrs-praxis: Das Ergebnis der Studie besagt aber gleichzeitig, dass 65 Prozent kein Interesse an einem Mobilitätsbudget haben. Was denken Sie, liegt das an fehlender Information, oder sehen die Befragten Probleme für sich?

machen und zu diesen unternehmensintern oder durch den externen Dienstleister auch zu beraten. Die Beschäftigten möchten im Vorfeld der Entscheidung wissen, wie sie sich die Nutzung vorstellen können und wie sich das Mobilitätsbudget finanziell auswirkt. Hier sollten zum einen unbedingt praktische Kennenlernstage z.B. für Lastenräder oder anderes und zum anderen individuelle Simulationsrechnungen angeboten werden.

Nahverkehrs-praxis: Welche Erfahrungen haben diejenigen Unternehmen gemacht, die Mobilitätsbudgets bereits eingeführt haben?

Lier: Dass die Entscheidung richtig war aber auch Vorbereitung braucht. Es ist hilfreich eine Arbeitsgruppe einzurichten und ein Pilotprojekt gemeinsam mit einem potenziellen

Dienstleister zu starten. Ein möglichst diverses Team aus Autofans und ÖPNV-Ablehner, aus Alt und Jung etc. sollte sich mit diesem Veränderungsprozess beschäftigen und sich gleichzeitig auch um eine kontinuierliche und transparente, unternehmensinterne Kommunikation kümmern.

Elementar ist auch die Haltung des Top Managements – wer selbst mit dem Rad statt mit dem SUV vorfährt, ist ein glaubwürdiges Vorbild. Klimagerechte betriebliche Mobilität sollte idealerweise zur strategischen Position des Unternehmens in Sachen Nachhaltigkeit passen.

Die Unternehmen stellen im Laufe der Zeit außerdem fest, wie sich der Mobilitätsmix ihrer Beschäftigten verändert. Die neue EU Taxonomie-Verordnung sieht vor, dass Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten ab 2024 zur Pendelmobilität ihrer Belegschaft berichten müssen. Und zwar nicht „irgendwo“, sondern im Lagebericht, der bekanntmaßen Anhang zum jährlichen Geschäftsbericht ist. Es ist also von Vorteil, wenn es Dienstleister gibt, die nicht nur den Prozess der Nutzung und der steuerlich korrekten Abrechnung managen, sondern gleichzeitig auch noch hilfreiche Reports liefern.

Summa summarum wird der Wechsel positiv und aufgrund der professionellen Lösungsanbieter als gut leistbar bewertet.

Nahverkehrs-praxis: TAF mobile bietet Lösungen an, die das Thema Mobilitätsbudget erweitern, z.B. dass Schulen die Kosten für Ihre Schüler übernehmen, oder Restaurants die Kosten für Ihre Gäste. Wie sehen diese Lösungen aus?

Lier: Diese Lösung basiert auf dem Einsatz von Vouchern und ist bei unserer Muttergesellschaft HopOn in Tel Aviv äußerst erfolgreich im Einsatz. Wir beschäftigen uns derzeit mit dem Roll out in Deutschland und werden im ersten Schritt Verkehrsgesellschaften ertüchtigen, ihren Geschäftskunden solche Budget-Lösungen anzubieten. Dies kann gerade in Verbindung mit Jobtickets bzw. dem Deutschlandticket sehr interessant sein. Die Verkehrsgesellschaften benötigen dafür eine App zum Ticketverkauf, am besten natürlich eine multimodale App, die Zugänge zu verschiedenen Verkehrsmitteln beinhaltet. Der Voucher wird in der App wie ein Zahlungsmittel hinterlegt. Es können auch mehrere Voucher eingesetzt werden. Wir wollen die MaaS-Plattformen mit diesem und weiteren Services aufwerten.

Nahverkehrs-praxis: Die Förderung für elektrische Dienstwagen entfällt ab dem 1. September komplett. Unternehmen bekommen dann keine Unterstützung mehr vom Staat, für Privatpersonen wird die Förderung reduziert. Ein weiterer Schub für Mobilitätsbudgets?

Lier: Autofahren wird so oder so teurer werden, unabhängig von der wegfallenden Förderung. Aber dieser Entfall verstärkt die Entwicklung noch. Ich gehe davon aus, dass die Menschen die Kosten für ihre Mobilität kritischer betrachten werden. Sie werden sich häufiger fragen: „Wieso soll ich mir ein Auto

vor dir Tür stellen, das ich gar nicht intensiv nutze?“ Im Schnitt wird es lediglich eine Stunde pro Tag bewegt. Da liegt es nahe, dass man, sofern ein entsprechendes Angebot vorhanden ist, den Umstieg prüft: Vielleicht im Sommer auf's Rad, im Winter in den ÖPNV oder auf ein zeitlich begrenztes Autoabo. Insofern ja, ein weiterer Schub, das Thema wird noch mehr Fahrt aufnehmen.

Aber lassen Sie mich noch eines ergänzen: Die lohnsteuerliche Handhabung solcher Budgets gehört dringend auf den Prüfstand. Alle Verkehrsmittel unterliegen ihrer eigenen steuerlichen Handhabung: Ein Beispiel: Während ein Jobticket („wenn der Arbeitgeber es den Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen zusätzlich zum geschuldeten Arbeitslohn gewährt,) steuerbefreit ist, müssen diese auf den Betrag, den ihnen ihr Arbeitgeber für die Nutzung eines Mietfahrrades zahlt, Lohnsteuer abführen. Das gehört dringend angepasst! Unser Gesetzgeber sollte die Klimaverträglichkeit von Mobilitätsbudgets in einem bestimmten finanziellen Rahmen anerkennen und von der Lohnsteuer befreien. Wer sich übrigens zum Thema Steuer detailliert informieren will, findet gute Informationen auf der Website des Projektes Compa-e (Ökoinstitut). Unter Publikationen finden Sie das Papier „6 Thesen zum Mobilitätsbudget“.

Nahverkehrs-praxis: Welchen Einfluss wird die Einführung des Deutschlandtickets ab Mai dieses Jahres auf eine weitere Verbreitung von Mobilitätsbudgets haben?

Lier: Das 49 €-Ticket wird von Arbeitgebern stark gefragt werden, das zeichnet sich jetzt bereits ab. Endlich ist Schluss mit dem Verwaltungssirrsinn, den die Verkehrsgesellschaften und -verbände zusammen mit den Politikern und Politikerinnen den Geschäftskunden abverlangt haben. Sorry für die deutlichen Worte. Aber das ging wirklich gar nicht ... Wer als Arbeitgeber bundesweit tätig war, hat in vielen Fällen auf die Einführung eines Jobtickets verzichtet, weil der Einkauf der Tickets durch die unterschiedlichsten Ausgestaltungen in den Regionen administrativ viel zu aufwendig war. Ich habe das in der Vergangenheit nicht nur ein Mal gehört ... Logisch, niemand will Personal einstellen, um Jobtickets zu verwalten. Das wird Dank des Deutschlandtickets nun anders, sprich für alle effizienter. Und idealerweise ist das Ticket in möglichst vielen Fällen zukünftig Bestandteil eines Mobilitätsbudgets zum Beispiel in Verbindung mit einem Betrag für Shared Mobility Angebote oder einem Dienstradleasing oder anderen Verkehrsmitteln.

Parallel dazu wird die Diskussion zu den „anderen Tickets“ lauter werden, den Einzelfahrschein. Wenn Mitarbeitende nur vereinzelt in's Büro fahren und somit kein Abo benötigen – was dann? Auch hier kann ein Mobilitätsbudget genau die richtige Lösung sein, mit dem die Tickets dann bezahlt werden. Also – passt!