

Vom Senat am 31. März 2020 beschlossene Fassung

Senator für Finanzen

Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

10.03.2020

Vorlage für die Sitzung des Senats am 31.03.2020

„Mobilitätsmanagement in den bremischen Beteiligungsgesellschaften“

A. Problem

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat im Februar 2016 im Rahmen der jährlichen CO₂ Berichterstattung gemäß § 5 Abs. 3 des Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes (BremKEG) zu der Frage Stellung genommen, ob das im Klimaschutz- und Energieprogramm festgelegte CO₂ Minderungsziel unter Berücksichtigung der bisherigen Emissionsentwicklung voraussichtlich erreicht werden kann. Die Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

„In Anbetracht der vorliegenden Ergebnisse ist absehbar, dass das CO₂ Minderungsziel für den Zeitraum bis 2020 im Falle einer Fortsetzung der bisherigen Emissionsentwicklung deutlich verfehlt würde. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hält es deshalb für dringend geboten zu prüfen, aus welchen Gründen die tatsächliche Emissionsentwicklung von dem anzustrebenden Zielpfad abweicht und welche Klimaschutzmaßnahmen auf Landes- und kommunaler Ebene intensiviert oder zusätzlich ergriffen werden können, um der Verfehlung des Minderungsziels entgegenzuwirken.“

Aus dieser Stellungnahme ergibt sich nach § 5 Abs. 4 BremKEG die Verpflichtung des Senats, der Bürgerschaft (Landtag) innerhalb eines Jahres mitzuteilen, in welchem Ausmaß und aus welchen Gründen das Minderungsziel voraussichtlich verfehlt wird und inwieweit Maßnahmen ergriffen werden sollen, um der Verfehlung des Minderungsziels entgegenzuwirken.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat daraufhin eine Aktualisierung der Energie- und Klimaschutzszenarien für das Land Bremen in Auftrag gegeben (Gutachtauftrag an die Prognos AG, Basel). Neben der Aktualisierung der Szenarien waren von den Gutachtern auch Handlungsoptionen für zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen auf Landes- und kommunaler Ebene zu untersuchen. Der Abschlussbericht des Projekts wurde im Juni 2017 vorgelegt und ist der Fortschreibung des Klimaschutz- und Energieprogramms aus Dezember 2018 beigelegt. In der Fortschreibung heißt es zum Beispiel: Der Senat prüft, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um der voraussichtlichen Verfehlung des CO₂ Minderungsziels entgegenzuwirken.

Von den Organisationseinheiten der Kernverwaltung und den bremischen Beteiligungsgesellschaften können mit weiteren bzw. vertieften und zielgerichteten Konzepten im Handlungsfeld Mobilität hierbei messbare Beiträge und Wirkungen zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden.

Die dynamischen Mobilitätsbedarfe der wachsenden Stadt insbesondere hinsichtlich der verdichteten urbanen Flächen gehen mit einem immensen Verkehrszuwachs in den zurückliegenden 20 Jahren sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr einher. Die Bedarfe zu Sanierung, Instandhaltung und Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur werden auch für die Haushalte der kommenden Jahre ein enormer finanzieller Kraftakt bleiben. In zunehmendem Fokus des Interessenausgleichs zwischen allen Beteiligten gilt es deshalb auch dem Anspruch zu Nachhaltigkeit und zur Erreichung der vom Senat beschlossenen Klimaziele gerecht zu werden. Mobilität kann aufgrund der vielfältigen Potenziale und der konkreten Chancen zu ganzheitlichen Wirkungen in diesem Kontext als ein zielgerichtetes Handlungsfeld eingestuft werden. Die Organisationseinheiten der Kernverwaltung und die Beteiligungsgesellschaften mit den Mobilitätsbedarfen ihrer vielzähligen Beschäftigten und Kunden, Lieferanten und ihren innerbetrieblichen Verkehren sind nominell und in der Breite des Portfolios von bedeutsamer Relevanz. Darüber hinaus können weitere ganzheitliche Wirkungen im Kontext einer nachhaltigen Ressortsteuerung und Unternehmensführung erreicht werden.

B. Lösung

Es wird vorgeschlagen ein organisationsgenaues nachhaltiges Mobilitätsmanagement von und in den Organisationseinheiten der Senatsressorts und in den jeweils zu ihrem Zuständigkeitsbereich zählenden mehrheitlichen Beteiligungsgesellschaften zu entwickeln, sukzessive zu implementieren und als kontinuierlichen Verbesserungsprozess zu verstetigen. Die Konkretisierung von Rahmenbedingungen für Mobilitätskonzepte in den jeweiligen Organisationseinheiten der Kernverwaltung wird in einer gesonderten Senatsbefassung vorgelegt.

In den Beteiligungsgesellschaften enthält die vorgesehene Implementierung mehrere Maßnahmenpakete:

1. Entwicklung und Implementierung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements in den Beteiligungsgesellschaften

Betriebliches Mobilitätsmanagement beinhaltet die ganzheitliche und systematische Betrachtung aller im Betrieb anfallenden Verkehre und Mobilitätsformen:

Aus diesem Grund hat sich die ressortübergreifende Arbeitsgruppe aus den Ressorts Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Finanzen, Wirtschaft, Arbeit und Europa, Wissenschaft und Häfen, Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz, Soziales, Jugend, Integration und Sport und der Senatskanzlei dazu verständigt vorzuschlagen, eine weitergehende Betrachtung und Veränderung der betrieblichen Mobilität in den bremischen Gesellschaften durch die Beteiligungsgesellschaften selbst mit Start im Kalenderjahr 2020 vornehmen zu lassen.

Zur Umsetzung wird jede mehrheitliche Beteiligungsgesellschaft in der mehr als 5 MitarbeiterInnen beschäftigt sind, aufgefordert, im Geschäftsjahr 2020 eine Bestandsaufnahme und Analyse ihrer relevanten Verkehre durchzuführen und hierauf basierend selbst ein für die jeweilige Beteiligungsgesellschaft passgenaues individuelles betriebliches Mobilitätskonzept zu erstellen bzw. ihr bestehendes Modell vorzustellen. Ein solches Konzept soll die Elemente und Anreize fokussieren mit denen in der jeweiligen Beteiligungsgesellschaft messbare und signifikante Wirkungen erzielt werden können. Die Bestandsaufnahme soll bezüglich des Umfangs und der Detailtiefe in einem angemessenen Verhältnis zur Gesellschaftsgröße und

MitarbeiterInnenzahl stehen. Das Konzept umfasst auch eine spezifizierte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu den geplanten Maßnahmen. Hierbei gilt es die von der Gesellschaft z.B. definierten CO2 Einsparziele auf dem wirtschaftlichsten Weg zu erreichen.

Die Ziele/Wirkungen und beispielhaften Elemente und Anreize eines betrieblichen Mobilitätskonzepts ergeben sich aus Anlage 1.

Begünstigt werden Maßnahmen/Anreize für die Beschäftigten z.B. durch u.a. neue steuerliche Regelungen seit 01.01.2019 mit Entfall der Steuerpflicht für einen geldwerten Vorteil bei

- Zuschuss des Arbeitgebers bis zur vollständigen Kostenübernahme ÖPNV für den Arbeitsweg von Beschäftigten
- Überlassung eines Dienstfahrrads bis hin zur vollständigen privaten Nutzung

Da mit Erhebungsstand 2019, 42,7 % aller Beschäftigten mit ihren Arbeitswegen im Land Bremen als sogenannte Einpendler erfasst worden sind, ist zu vermuten, dass sich diese Quote auch in ähnlicher Höhe bei den Beschäftigten in den Beteiligungsgesellschaften widerspiegelt.

Die von den Beteiligungsgesellschaften zu erfüllenden Anforderungen an die Erarbeitung des betrieblichen Mobilitätskonzepts ergeben sich aus Anlage 2. Für fachliche und methodische Fragestellungen steht das Ressort der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sollen den aufsichtsführenden Gremien in der ersten Sitzung des Kalenderjahres 2021 vorgelegt werden.

Das Mobilitätskonzept wird dem jeweiligen aufsichtsführenden Gremium der Gesellschaft spätestens bis Ende des Kalenderjahres 2021 zur Beschlussfassung vorgelegt. Danach erfolgt eine Durchsicht und Zusammenfassung der eingegangenen Konzepte in der bestehenden Arbeitsgruppe, so dass bis Ende des 1. Quartals 2022 der Senat über den Sachstand der erstellten Konzepte informiert wird.

2. Anpassung der bestehenden Dienstwagenregelungen mit privater Nutzung

Das im bremischen Beteiligungshandbuch für alle Beteiligungsgesellschaften vorgesehene Muster für einen GeschäftsführerInnenvertrag enthält eine Regelung für Dienstwagen mit privater Nutzung, die in den letzten 12 Jahren nicht angepasst wurde. Aktuell wird diese Regelung von rund 40 GeschäftsführerInnen in Anspruch genommen. Darüber hinaus bestehen in den größeren Beteiligungsgesellschaften Dienstwagenregelungen mit privater Nutzung für ProkuristInnen und weitere Führungskräfte. Hierzu liegen aktuell keine Daten vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Anzahl dieser Dienstwagen mit privater Nutzung deutlich die Anzahl von 40 übersteigt. Die Regelungen basieren auf der damaligen und teilweise noch aktuellen Wettbewerbssituation auf dem Arbeitsmarkt bezogen auf den Dienstwagen als gängige, aus Unternehmenssicht kostengünstige und konkurrenzfähige Vergütungskomponente gegenüber Unternehmen der freien Wirtschaft. Hier ist inzwischen bei den Präferenzen und Erwartungen der jüngeren Führungskräfte zusehends ein Wandel feststellbar, auf den die Unternehmen der freien Wirtschaft bis auf einige traditionelle Branchen bereits mit veränderten Vergütungskomponenten im Kontext von Mobilität reagiert haben. Im Kontext der Erreichung der Klimaziele, bei der es gilt die Anreize zur Reduktion des CO₂ Ausstoßes zu verstärken, ist die Vergütungskomponente Dienstwagen mit privater Nutzung kritisch zu hinterfragen. Die private Nutzung eines Dienstwagens unterliegt als sogenannter geldwerter Vorteil der Einkommenssteuerpflicht des Dienstwagenhalters. Bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und einem Bruttolistenpreis von z.B. 50.000 € errechnet sich nach den geltenden einschlägigen Steuervorschriften eine durchschnittliche monatliche Steuerlast von rund 350 € pro Monat. Diesen Kosten steht der private Nutzen gegenüber. Je höher die private Nutzung umso höher ist der tatsächliche wirtschaftliche Nutzen für den Dienstwagenhalter. Mit der privaten Nutzung von anderen Verkehrsträgern wie ÖPNV oder Bahn erhöhen sich die privaten Kosten zusätzlich zu der Steuerlast für den Dienstwagen, das ist aus der Perspektive eines Dienstwagenhalters nachvollziehbar unwirtschaftlich. In diesem Betrachtungswinkel wirkt der Dienstwagen mit privater Nutzung eher als ein Fehlanreiz für das Klimaziel der Reduktion des CO₂ Ausstoßes.

Eine Vielzahl von Unternehmen der freien Wirtschaft hat mittlerweile eine sogenannte green car policy als Baustein der betrieblichen Mobilitätsstrategie in Ableitung aus der

Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Vor dem Hintergrund dieser gesellschaftlichen Entwicklung und als Beitrag für die Einhaltung der vereinbarten Klimaziele wurde im Rahmen einer Arbeitsgruppe der Ressorts Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Finanzen, Wirtschaft, Arbeit und Europa, Wissenschaft und Häfen, Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz, Soziales, Jugend, Integration und Sport und der Senatskanzlei zunächst erarbeitet, welche Anforderungen an eine Neuregelung der bestehenden Dienstwagenregelung mit privater Nutzung in den Beteiligungsgesellschaften zu erfüllen wären:

Verständigt wurden danach:

- Reduktion des CO₂ Ausstoßes (Klimaziel) in der Gesellschaft
- Effizienzsteigerung der Mobilitätskosten (z.B. Pool KFZ anstatt KFZ mit personengenaue Zuordnung)
- Effizienzsteigerung der Nutzung von betrieblicher und öffentlicher Verkehrsinfrastruktur
- Vorbildfunktion Klimaziele öffentliche Unternehmen
- Attraktivität als Arbeitgeber
- Flexible Nutzerausrichtung

Im Ergebnis wurde danach bei Betrachtung aller in Rede stehenden Alternativen von der ressortübergreifenden Arbeitsgruppe festgestellt, dass durch ein Mobilitätsbudget die Anforderungen gesamtheitlich erfüllt werden können. Ein Mobilitätsbudget ermöglicht es, passgenaue variable Mobilitätsleistungen zur individuellen privaten Nutzung im Wert bis zur maximalen Höhe des durchschnittlichen geldwerten Vorteils der privaten Nutzung eines Dienstwagens in Anspruch nehmen zu können (z.B. Bahncard, ÖPNV und Pedelec). Mit Blick auf den Arbeitsmarkt und die Wirkung auf die Arbeitgeberattraktivität wurde das Mobilitätsbudget grundsätzlich als wettbewerbsfähig und mit seiner ausdrücklichen Nachhaltigkeitskomponente als zeitgemäß, zukunftsweisend, flexibel und vorbildhaft eingeschätzt. Der Ratgeber Dienstwagen- und Mobilitätsmanagement des F.A.Z.-Instituts stellte bereits 2015 fest: „Unternehmen machen sich durch einen Mobilitätsmix gerade für jüngere Mitarbeiter attraktiver“. Der Trend lässt sich auch anhand des Wachstums der neuen Systemanbieter (z.B. belmoto), die das Handling von Mobilitätsbudgets für

Unternehmen als Dienstleistung anbieten, bestätigen. Gleichwohl ist anzuerkennen, dass Unterschiede zwischen den Generationen der Lebensalter 30+ und 50+, zwischen urbanen und nicht urbanen privaten Lebensräumen, dem persönlich privaten Bewegungsprofil und letztlich persönlichen Affinitäten bestehen.

Der nominelle Geldwert des privaten Nutzens des Mobilitätsbudgets ist grundsätzlich mit dem Geldwert des privaten Nutzens für den Dienstwagen vergleichbar. Die Steuerlast des geldwerten Vorteils für den Dienstwagen ist nämlich grundsätzlich höher. Hierbei können jedoch individuelle Unterschiede begründet in der Person und dem individuell zu versteuernden Arbeitsweg bestehen. Gemäß der seit Januar 2019 gültigen Steuervorschriften bieten hingegen einige Komponenten des Mobilitätsbudgets für den Steuerpflichtigen finanzielle Vorteile, denn der Geldwert von Leistungen des ÖPNV und der Bahn für den Arbeitsweg wie auch ein zur privaten Nutzung überlassenes Fahrrad/Pedelec sind derzeit nicht einkommenssteuerpflichtig.

Deshalb wird vorgeschlagen, die bestehende Regelung der Vergütungskomponente zur Gewährung der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen in GeschäftsführerInnenverträgen durch eine Neuregelung zur Einführung eines Mobilitätsbudgets für die private Nutzung zu ersetzen.

3. Einführung der Vergütungskomponente Mobilitätsbudget für private Nutzung in GeschäftsführerInnen Verträgen und in den weiteren Dienstwagenregelungen für MitarbeiterInnen in den Beteiligungsgesellschaften

Anstelle des bisher zur Verfügung gestellten Dienstwagens mit privater Nutzung bis zu einem Fahrzeug Bruttolistenpreis von 46.500 € wird GeschäftsführerInnen und Vorstandsmitgliedern künftig ein Mobilitätsbudget für private Nutzung in Höhe von 4.800 € brutto pro anno, das entspricht einem Monatsdurchschnittswert in Höhe von 400 € brutto pro Monat zur Verfügung gestellt werden. Das Mobilitätsbudget kann verwendet werden für

- ÖPNV
- Bahn
- Carsharing
- Fahrrad/Pedelec/Gleichartiges

Wird der Wert des Mobilitätsbudgets für die private Nutzung von 4.800 € brutto pro anno gar nicht oder nur anteilig in Anspruch genommen, so wird der nicht in Anspruch genommene Betragswert als Bruttozahlung im Rahmen der Gehaltsabrechnung ausgezahlt. Die Versteuerung eines geldwerten Vorteils unterliegt den jeweils gültigen Steuervorschriften und sie obliegt dem Steuerpflichtigen (GeschäftsführerIn).

Die Vergütungskomponente Mobilitätsbudget wird nur bei **Neuverträgen** und **Anschlussverträgen** mit GeschäftsführerInnen und Vorstandsmitgliedern Anwendung finden.

Bei laufenden Verträgen wird seitens der jeweiligen Beteiligungsverwaltung ein Angebot an die Geschäftsführungen und Vorstände ausgesprochen, die Neuregelung für die Restlaufzeit des bestehenden Vertrags zu vereinbaren. Es wäre wünschenswert, wenn die/der jeweilige Geschäftsführer/in oder Vorstand/in im Rahmen seiner persönlichen Abwägung auch eine wirtschaftliche Abwägung zu den ggf. Leasingzeiträumen für die Dienstwagen mit privater Nutzung vornimmt. Insbesondere sollen die Kosten für eine vorzeitige Rückgabe von Fahrzeugen an den Leasinggeber und die Möglichkeit zur Integration von Fahrzeugen in den betrieblichen Fahrzeugpool geprüft werden.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen das im Rahmen des unternehmensindividuellen Mobilitätskonzepts der betriebliche Fahrzeugpool künftig bzw. auch weiterhin personalisierte Dienstfahrzeuge aufgrund von individuellen betrieblichen Erfordernissen umfassen kann.

Die konkrete neue Formulierung in den Mustergeschäftsführerverträgen ergibt sich aus Anlage 3.

Für besondere Ausnahmen aufgrund des Fortfalls der Gewährung der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeuges bei Anschluss- oder Neuverträgen gilt in Anlehnung an § 5 Bundesreisekostengesetzes (BRKG) das Erfordernis der Anerkennung eines erheblichen geschäftlichen Interesses, wonach durch die Senatsressorts vorzutragen ist, dass die vertragliche Zusage einer privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs unabdingbar ist. Ein erhebliches geschäftliches Interesse liegt in Anlehnung von Tz. 5.2.2 BRKG VwV insbesondere vor, wenn

- das Dienstgeschäft bei Benutzung eines regelmäßig verkehrenden Beförderungsmittels nicht durchgeführt werden kann oder ein solches Beförderungsmittel wie auch ein Poolfahrzeug nicht zur Verfügung stehen,
- schweres (mindestens 25 kg) und/oder sperriges Dienstgepäck – kein persönliches Reisegepäck – dauerhaft mitzuführen ist oder
- die Benutzung eines Kraftwagens es ermöglicht, an einem Tag an verschiedenen Stellen Dienstgeschäfte wahrzunehmen, die bei Benutzung eines regelmäßig verkehrenden Beförderungsmittels oder eines betrieblichen Pool Kraftfahrzeugs in dieser Zeit nicht erledigt werden könnten
- eine Schwerbehinderung vorliegt
- ein Assistenzhund im Einsatz ist.

Gesellschaften, in denen für MitarbeiterInnen neben der Geschäftsführung Dienstwagenregelungen mit einer privaten Nutzung der Dienstfahrzeuge bestehen, erstellen eine Neuregelung analog der Neuregelung für GeschäftsführerInnen /Vorstandsmitglieder „Mobilitätsbudget für private Nutzung“ einschließlich eines Umsetzungskonzepts mit einem Zieltermin der sukzessiven Umsetzung ab dem Kalenderjahr 2022 und vollständiger Umsetzung bis spätestens 2023. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bestehende Ansprüche auf die private Nutzung eines Dienstfahrzeugs nur einvernehmlich geändert werden können. Es soll ebenso eine wirtschaftliche Abwägung zu den ggf. Leasingzeiträumen für die Dienstwagen mit privater Nutzung vorgenommen werden (insbesondere Prüfung der Kosten für eine vorzeitige Rückgabe von Fahrzeugen an den Leasinggeber oder Prüfung der Möglichkeit zur Integration von Fahrzeugen in den betrieblichen Fahrzeugpool). Für besondere Ausnahmen aufgrund des Fortfalls der Gewährung der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs kann es analog der Regelung für GeschäftsführerInnen/Vorstandsmitglieder eine einzelfallbezogene Anerkennung eines erheblichen geschäftlichen Interesses geben, die dann in den jeweiligen aufsichtsführenden Gremien besprochen werden kann. Das Umsetzungskonzept wird dem jeweiligen aufsichtsführenden Gremium spätestens bis Ende des Kalenderjahres

2021 im Rahmen der Vorlage des betrieblichen Mobilitätskonzepts (siehe Anlage 2) zur Beschlussfassung vorgelegt.

C. Alternativen

Mit einem Verzicht als Alternative auf die vorgeschlagene zeitnahe und verpflichtende Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements blieben die Potenziale eines Beitrags zur Erreichung der Klimaziele ungenutzt. Dies kann deshalb nicht empfohlen werden. Es wurden die bereits vielfältigen bestehenden Mobilitätskonzepte in beispielgebenden Unternehmen der Privatwirtschaft betrachtet, auch am Wirtschaftsstandort Bremen und Bremerhaven. Im direkten Vergleich entsprechen die Elemente und Anreize dem vorgeschlagenen Rahmen für die Beteiligungsgesellschaften. In puncto Dienstwagen mit privater Nutzung ist dieser bei vielen Unternehmen weiterhin ein optionaler Bestandteil eines etablierten Mobilitätsbudgets mit zusätzlichen Vorgaben für die Fahrzeugmodelle bezüglich des maximal zulässigen CO₂ Ausstoßes und/oder zum Antriebssystem (Hybrid). Zur Verbesserung ihrer CO₂ Bilanz hoffen die Unternehmen inzwischen auf die positive Anreizwirkung der weiteren Optionen der Mobilitätsbudgets und in der Folge einer sukzessiven Verringerung der Dienstwagen.

Die hier vorgeschlagene Anpassung der Regelungen zu einer privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen auf Geschäftsleitungsebene sowie bei MitarbeiterInnen in den betroffenen bremischen Unternehmen hat den Anspruch, die Verringerung der Dienstwagen zur privaten Nutzung konsequenter umzusetzen, um den größtmöglichen Beitrag u.a. zur CO₂-Einsparung zu erbringen. In die Abwägung mit eingeflossen ist, dass selbst bei Hybridfahrzeugen die Vorteile auf Kurzstrecken durch die Fahrzeugnutzung für Langstrecken kompensiert werden. Ergänzend ist bekannt, dass die Vorteile auf der Kurzstrecke (Reichweite Mercedes A 250 e Plug-in-Hybrid: 74 km nach NEFZ) nur durch regelmäßige Ladevorgänge erreicht werden, denn mit leerer Batterie verbrauchen Hybridfahrzeuge im Durchschnitt der Fahrzeugklassen 7,6 Liter auf 100 Kilometer, haben Testreihen der englischen Prüforganisation Emissions Analytics ergeben. Statt weniger als 50 g/km CO₂ stoßen sie dann rund das Vierfache aus. Dieser Nachteil ist zum Beispiel auch bei Urlaubsreisen im Rahmen der privaten Nutzung von Dienstwagen von Relevanz. Die Anforderungen an eine Neuregelung der bestehenden Dienstwagenregelung mit privater Nutzung in den

Beteiligungsgesellschaften lassen sich durch Fahrzeugmodelle mit alternativen Antriebssystemen somit nicht vollständig erfüllen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Finanzwirtschaftliche Auswirkungen können sich in den Beteiligungsgesellschaften ergeben. Die Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist in jeder Beteiligungsgesellschaft von sehr individuellen Kriterien abhängig, deshalb kann derzeit eine Prognose zu positiven Kosteneffekten oder Investitionsbedarfen noch nicht vorgenommen werden. Alle Maßnahmen unterliegen dem Gebot der Leistung von Beiträgen zur Erreichung der Klimaziele und der Wirtschaftlichkeit. In den Beteiligungsgesellschaften sind keine höheren Kosten durch die Einführung des Mobilitätsbudgets anstelle der Gewährung privaten Nutzung eines Dienstwagens zu erwarten (Geschäftsführungen und Dienstwagenregelungen für MitarbeiterInnen in den Gesellschaften). Die Erarbeitung und Umsetzung von Konzepten bzw. Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements und die Neuregelung der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen können finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt haben, wenn Beteiligungsgesellschaften, die institutionelle Zuwendungsempfängerinnen sind, aufgrund fehlender personeller Kapazitäten z.B. entsprechende externe Dienstleistungen beauftragen.

Die Senatsvorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Konzepte und Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie die Neuregelung zu den bisherigen Dienstwagen mit privater Nutzung betreffen alle Geschlechter in gleicher Weise.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Senatsvorlage wurde in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit Beteiligung von VertreterInnen der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, der Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport, der Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz und der Senatskanzlei erstellt. Die Vorlage ist mit dem Senator für Kultur, der Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz, der Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport, der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, der Senatorin für Wissenschaft und Häfen

sowie der Senatskanzlei abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt dem vorgeschlagenen Vorgehen zu der Entwicklung eines nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements in den Beteiligungsgesellschaften und der Anpassung der bisherigen Dienstwagenregelungen mit privater Nutzung von Dienstwagen zu.
2. Der Senat bittet alle SenatorInnen die zu ihrem Zuständigkeitsbereich zählenden Aufsichtsratsvorsitzenden bzw. Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung zu bitten, die Erarbeitung der Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements in den jeweiligen Beteiligungsgesellschaften zu veranlassen.
3. Der Senat bittet den Senator für Finanzen um Anpassung der GeschäftsführerInnenverträge bei allen Neu- und Anschlussverträgen ab 1. Mai 2020.
4. Der Senat bittet den Senator für Finanzen und die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau um Vorlage eines Sachstandsberichts zu der Entwicklung des nachhaltigen betrieblichen Mobilitätsmanagements in den Beteiligungsgesellschaften bis spätestens zum Ende des 1. Quartals 2022.

Anlage 1

Ziele und Wirkungen betriebliches Mobilitätskonzept

- Klimaschutz → Reduzierung des eigenen CO₂ Ausstoß
- Wirtschaftlichkeit → Effizienzsteigerung der Mobilitätskosten
Effizienzsteigerung der Nutzung
von betrieblicher und öffentlicher Verkehrsinfrastruktur
- Gesundheit → Gesundheitsförderung für die Beschäftigten
- Marketing → Vorbildfunktion Klimaziele öffentliche Unternehmen
Attraktivitätssteigerung als Arbeitgeber

Ein Maßnahmenkonzept zur Erreichung dieser Ziele und Wirkungen kann beispielhaft folgende Elemente und Anreize umfassen:

- Fuhrparkmanagement/Fahrzeugpool und Carsharing
- Förderung von alternativen Antriebssystemen im betrieblichen Fuhrpark
- Fahrradförderung (sichere Stellplätze, Dienstfahräder - Pool für die betrieblichen Bedarfe im Nahbereich)
- Unterstützung von Fahrgemeinschaften der Beschäftigten
- Parkraumregelungen
- Jobticket, BahnCard, ÖPNV-Zeitkarten
- Verbesserungen im Bereich der Geschäftsreisen (Zug- statt Flugreisen, Mindestentfernung für Flugreisen, CO₂ Kompensation)
- Digitalisierung von Kunden- und Lieferantenkontakten
- Arbeitszeitmodelle (Flexibilisierung von Gleitzeitregelungen und home office)
- Kooperationen mit benachbarten Firmen bezüglich Stellplätzen, Fahrgemeinschaften, Dienstfahrzeugen

Es bietet sich an, die beispielhaften Elemente Fahrradförderung und Arbeitszeitmodelle mit den häufig bereits etablierten Instrumenten zu dem betrieblichen Gesundheitsmanagement und der Vereinbarkeit von Beruf und Familie im Rahmen einer nachhaltigen Unternehmensführung zu vernetzen.

Anlage 2

Folgende Komponenten sollen in dem betrieblichen Mobilitätskonzept enthalten sein. Der Umfang, und die Detailtiefe sollen in einem angemessenen Verhältnis zur Gesellschaftsgröße und der MitarbeiterInnenzahl stehen

1. Bestandsaufnahme (z.B. in km/Jahr je Verkehrsträger; bei Kfz unterscheiden in Dienstwagen/priv. Fzg.; bei Flugreisen sollen für die Strecken auch die Umsteigehubs berücksichtigt werden; ÖPNV-Tickets; Stellplätze und -kosten):
 - a. MitarbeiterInnenmobilität im Zusammenhang mit Arbeitswegen und Dienstreisen
 - b. Kundenverkehre
 - c. Lieferverkehre
 - d. CO2-Ermittlung für a - c
2. Zielformulierung/Leitbild für zukünftige Mobilität
3. Maßnahmenkatalog inkl. Abschätzung von Investitionsbedarfen, Einsparpotenzialen und Folgekosten
4. Festlegung von CO2 Einsparzielen und Parametern zur Messung der Zielerreichung
5. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu den Maßnahmen: die festgelegten CO2 Ziele sollen auf dem wirtschaftlichsten Weg erreicht werden
6. Neuregelung Dienstwagenrichtlinien: Mobilitätsbudget ersetzt arbeitsvertraglichen Anspruch auf den Dienstwagen mit privater Nutzung
7. Vorschlag zur dauerhaften Implementierung des Mobilitätsmanagements in die betrieblichen Abläufe
8. Evaluierungskonzept

Anlage 3**Neuregelung im MustergeschäftsführerInnenvertrag:****§ 4 Mobilitätsbudget**

- I. Die Gesellschaft gewährt Frau/Herrn [Name_GF] für die Dauer dieses Vertrages ein monatliches Mobilitätsbudget für die private Nutzung in Höhe von 400 € brutto, welches für folgende Mobilitätsangebote bzw. Mobilitätsleistungen: ÖPNV, Bahn, Carsharing und Dienstfahrrad/Pedelec/Gleichartiges) genutzt werden kann. Die Gesellschaft kann hierbei Leistungen für Mobilitätsangebote bis zu einem Wert von 400 € (exklusive Mehrwertsteuer) zur Verfügung stellen. Wird dieses Angebot von Frau/Herrn [Name_GF] nicht genutzt erhält er/sie den Betrag in Höhe des nicht genutzten Wertes als Bruttozahlung im Rahmen der Gehaltsabrechnung (wahlweise monatlich oder nach Ablauf eines Jahres) ausgezahlt.
- II. Eventuelle Steuern für diesen geldwerten Vorteil sind von Frau/Herrn [Name_GF] zu tragen.
- III. Für den Fall, dass Frau/Herr [Name_GF] ein Dienstfahrrad/Dienstpedelec oder etwas Gleichartiges von der Gesellschaft zur Verfügung gestellt bekommen hat, muss er/sie dieses bei Beendigung dieses Vertrages ohne weitere Aufforderung am Sitz der Gesellschaft an diese herausgeben bzw. dafür Sorge tragen, dass Mobilitätsangebote (wie z.B. Nahverkehrsticket/Bahncard/Carsharing) bei Beendigung dieses Vertrages ohne weitere Aufforderung ebenfalls enden.