

# active2work

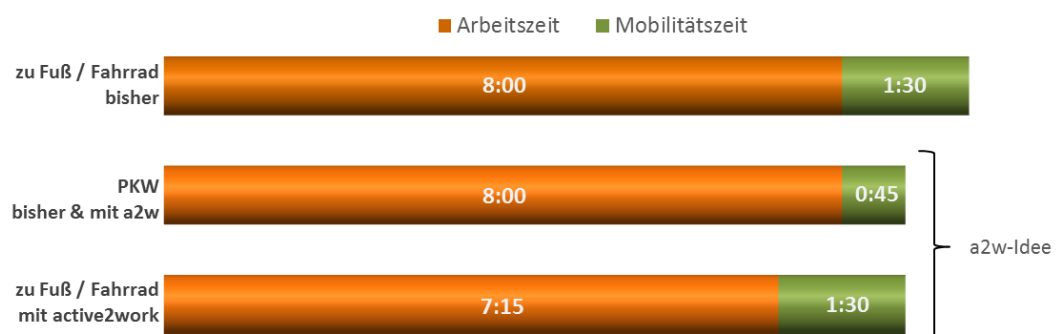
## Aktive ArbeitnehmerInnen durch Neuordnung des Arbeitszeitregimes

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 9. Ausschreibung des Programms **Mobilität der Zukunft**  
 Fahrzeugtechnologie & Personenmobilität

Die Idee von **active2work** ist eine neue Vereinbarung zwischen ArbeitgeberInnen und ArbeitnehmerInnen zur Förderung aktiver Mobilität: ein Teil der Mobilitätszeit wird in die Arbeitszeit eingerechnet, sofern der Arbeitsweg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder anders aktiv zurückgelegt wird (siehe Abbildung). Mit einem derartigen Paradigmenwechsel wird erwartet, **Akzeptanz und Inanspruchnahme aktiver Verkehrsmodi** zu steigern und die **Änderung von individuellem Mobilitätsverhalten** zu incentivieren.

Im **Sondierungsprojekt active2work** wurde die **Machbarkeit dieses neuen Arbeitszeitmodells** auf Basis der **Gesamtbetrachtung der Arbeits- und Arbeitswegezeit** überprüft. Eine **Entschleunigung der Alltagsmobilität** soll **nicht ausschließlich zu Lasten der Freizeit** der ArbeitnehmerInnen gehen, um **aktive Verkehrsmodi aufzuwerten** („modale Chancengleichheit“).

**Ziele** waren (1) die Aufwertung aktiver (finanziell leistbarer, gesunder, nachhaltiger) Mobilitätsformen sowie (2) die Entschleunigung von Arbeitswegen als wesentliche **Beiträge** zum **Erreichen verkehrspolitischer Ziele (Mobilitätswende und Dekarbonisierung)**.



Schematische Darstellung des active2work-Konzepts für das tägliche Zeitbudget Arbeit und Mobilität

Die **Untersuchung der Rahmenbedingungen** (bestehende Arbeitszeitmodelle, Wegzeiten und -längen, Akzeptanz seitens Unternehmen und Angestellten etc.), die durchgeführte **betriebs- und volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse** (Mehrwert für Betriebe und Volkswirtschaft hinsichtlich gesundheitlicher Wirkungen, Motivation und Performance der Angestellten, Umwelteffekte etc.) und die abschließende **Machbarkeitsbeurteilung** zur Erarbeitung des **active2work-Modells** haben gezeigt, dass sich ein derartiges Umdenken volkswirtschaftlich rechnet:

Ausgehend von den Mobilitätsdaten und abhängig vom Szenario ist ein **Umstieg auf active2work potentiell für ca. 200.000 bis 530.000 Personen in Österreich interessant**. Dies würde einer **Steigerung des nationalen Radverkehrsanteils auf 8,7% bis 11,6%** (von bisher 6,6%<sup>1</sup>) entsprechen.

**Aus volkswirtschaftlicher Perspektive überwiegt der Nutzen** deutlich die Kosten: wesentliche positive Faktoren sind Gesundheitsnutzen und Beschäftigungseffekte. Zudem kann mit a2w eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von bis zu 1 % des gesamtösterreichischen Verkehrssektors erreicht werden. Potentielle Kosten die Österreich aus dem eventuell notwendigen Ankauf von CO<sub>2</sub> Zertifikaten zum Erreichen der Klimaziele entstehen, sind in den Klimakosten der Kosten-Nutzen-Analysen berücksichtigt.

**Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive überwiegen die Kosten** aufgrund der entgangenen Arbeitsleistung sowie des kalkulierten administrativen Aufwands – trotz Einsparungen bei Infrastrukturkosten und potentiell steigender Produktivität.

**Fazit der konservativ gerechneten Kosten-Nutzen-Analysen** ist, dass eine **Subvention des active2work Modells durch die öffentliche Hand** nutzenstiftend möglich wäre:

Die betriebswirtschaftlichen Kosten (unternehmensseitiger Fehlbetrag: 1.496 Euro pro Kopf und Jahr) könnten aus dem volkswirtschaftlichen Nettonutzen von etwa 1.525 Euro pro Kopf und Jahr (gänzlich oder teilweise) ausgeglichen werden.

Daraus ergibt sich – selbst bei vollständiger Kompensation und **zusätzlich zu massiven Einsparungen in mehreren Sektoren** – eine **volkswirtschaftliche Netto-Rente** (d.h. nach Abzug der Subventionen durch die öffentliche Hand) des active2work-Modells von ca. **6 Mio. Euro in 20 Jahren** für ganz Österreich.

Weitere Informationen und detaillierte Ergebnisunterlagen finden Sie unter:

[active2work.tbwrknowledge.org](http://active2work.tbwrknowledge.org)

---

<sup>1</sup> Tomschy et al. 2016. Österreich unterwegs 2013/2014.

## Kontaktdaten:

### tbw research GesmbH:

DI Marlene Doiber

+43 664 88507530

[m.doiber@tbwresearch.org](mailto:m.doiber@tbwresearch.org)

DI Roland Hackl

+43 699 14445212

[r.hackl@tbwresearch.org](mailto:r.hackl@tbwresearch.org)

### Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen:

DI Dr. Sandra Wegener

+43 1 4765485 613

[sandra.wegener@boku.ac.at](mailto:sandra.wegener@boku.ac.at)

