



Klimaschutz mit Dienstreisen, Fuhrpark & Co

Eine Best-Practice-Analyse des österreichischen Finanzsektors

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa
Oktober 2019

GREENPEACE

1. Einleitung

1.1. Warum wir eine Verkehrswende brauchen

Der Verkehrsbereich ist in Österreich für 29 Prozent¹ aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Er ist auch der einzige Sektor in dem die Emissionen immer noch steigen. Seit 1990 sind die Emissionen aus dem Verkehrsbereich um fast zehn Millionen Tonnen pro Jahr angewachsen, konkret von rund 14 auf 24 Millionen Tonnen oder um mehr als 70 Prozent. Auch von 2016 auf 2017 gab es einen Anstieg um fast drei Prozent. Internationale Flüge sind dabei noch gar nicht eingerechnet. Der Personenverkehr ist dabei für etwa zwei Drittel, der Güterverkehr für ein Drittel verantwortlich.

Ohne eine umfassende Ökologisierung des Verkehrsbereiches ist es unmöglich, das Klimaziel - die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad - zu erreichen. Es muss daher rasch eine Trendwende im Verkehrsbereich erfolgen, damit spätestens ab 2040 der Verkehr fast völlig auf Basis von erneuerbaren Energien möglich sein wird.

1.2. Die Rolle der Firmenflotten

In Österreich werden rund 60 Prozent aller Neuwagen von Firmen und Institutionen angemeldet. Diese Autos sind zu einem Teil reine Firmenautos. Zum anderen Teil sind das Dienstwagen, die auch privat genutzt werden können. Von den jährlich rund 340.000 neu zugelassenen Autos in Österreich entfallen somit rund 190.000 auf Unternehmen und Institutionen. Die meisten Firmenwagen werden nach zwei bis vier Jahren an den inländischen Gebrauchtwagenmarkt abgegeben und stellen auch dort den größten Anteil dar. Die Zukunft der österreichischen Autoflotte wird also mehrheitlich durch das Beschaffungswesen von Unternehmen und Institutionen entschieden.

Von der gesamten Auto-Flotte gehören rund 14 Prozent Unternehmen². Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung ist bei Firmenautos mindestens doppelt so hoch wie bei Privatautos³. Auf das Konto der Firmenautos gehen daher rund 30 Prozent aller CO₂-Emissionen der gesamten Autoflotte oder rund vier Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr.

Der in diesem Report untersuchte österreichische Finanzsektor verfügt über mehr als 10.000 Fahrzeuge und zählt somit zu jenen Branchen mit dem meisten Firmen-Pkw.

¹ Quelle: Klimaschutzbericht 2018, Umweltbundesamt

² <https://www.oeamtc.at/Kurz+und+B%C3%BCndig++2014-01+-+Firmenautos.pdf/17.770.732>

³ <https://books.google.at/books?id=FYZXDwAAQBAJ&pg=PA82&lpg=PA82&dq=fahrleistung+firnenwagen+durchschnitt&source=bl&ots=AzeLJv0lbB&sig=ACfU3U1jnJqXFIFoGU94JpibvKeDa5ae7Q&hl=en&sa=X&ved=2ahUKE-wiDqgPyoL7jAhUDU1AKHcQhAkE4ChDoATAHegQICBAB#v=onepage&q&f=false>

1.3. Beiträge zur Verkehrswende durch Unternehmen und Institutionen

Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, wie Unternehmen und Institutionen ihren ökologischen Fußabdruck durch den vor ihnen verursachten Verkehr reduzieren können. Der Anteil der Mobilitäts-Emissionen, gemessen an den gesamten CO₂-Emissionen in der Finanzbranche, schwankt zwischen 20 und 50 Prozent, ist aber in jedem Fall eine relevante Größe. In der Praxis ist eine deutliche Reduktion der CO₂-Emissionen nur durch ein Maßnahmenbündel erreichbar.

Greenpeace sieht vor allem folgende sieben Maßnahmen als wesentlich an:

1. Das Setzen von kurz- und langfristigen **Zielen**. Das können sowohl CO₂-Reduktionsziele als auch Ziele zur Reduktion des Verkehrsbedarfs oder ein Ausstiegsdatum für Verbrennungsmotoren sein.
2. **Reduktion** des Reiseaufwands (z.B. durch Videokonferenzen, Home Office, usw.)
3. Ökologisierung des **Fuhrparks** (inkl. Dienstwagen, die auch privat genutzt werden):
 - a) Umstieg auf **E-Autos** in Kombination mit der Verwendung von erneuerbar hergestelltem Strom
 - b) **Verkleinerung** des Fuhrparks (u.a. durch besseres Flottenmanagement, mehr Pool-Fahrzeuge statt persönlicher Dienstwagen, usw.)
 - c) Ausstieg aus **Dieselfahrzeugen**
 - d) Reduktion des durchschnittlichen **Flottenverbrauchs** (durch Anschaffung von sparsameren Fahrzeugen)
4. Nutzung von **Mikromobilität**, vor allem im städtischen Raum (Fahrräder, Scooters, usw.)
5. **Dienstreisen**: Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel sowie strenge Flugpolicy (Verzicht auf Kurzstreckenflüge und nach Möglichkeit Verwendung von Nachtzügen für Mittelstrecken)
6. **Arbeitsweg**: Anreize für MitarbeiterInnen, öffentliche Verkehrsmittel oder andere Auto-freie Formen für den Weg zur Arbeit zu wählen (Job-Tickets, Radabstellplätze, usw.), optimierte Wahl der Standorte, Einrichtung von Mitfahr-Projekten, usw.
7. Anreize für **KundInnen** schaffen, weniger Autos zu verwenden oder auf E-Mobilität umzustellen

Anmerkung: der Güterverkehr bzw. der Warentransport hat im Finanzsektor fast keine Bedeutung und wird daher hier nicht behandelt.

1.4. Die Rolle des Finanzsektors für die Verkehrswende

Greenpeace hat in Österreich beispielhaft den Finanzsektor unter die Lupe genommen. Diese Wahl hat mehrere Gründe:

- Der Finanzsektor verfügt über besonders viele Autos. Auch die Dienstwagenkultur ist stark ausgeprägt.

- Der Fuhrpark wird überwiegend für den Transport von Personen ohne Transportlasten genutzt. Das ist eine besonders gute Voraussetzung für Elektromobilität.
- Die Konzernzentralen sind zumeist in Innenstädten und bieten daher besonders gute Voraussetzungen zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Mikromobilität. Auch Filialen in ländlichen Räumen werden zumeist über Regionalzentralen bedient und sind daher elektrisch erreichbar.
- Über Versicherungs- und Finanzprodukte gibt es einen Themenbezug zu den KundInnen.

2. Methodik und Kooperationsbereitschaft der Finanzwirtschaft

Für den vorliegenden Report hat Greenpeace die jeweils zehn größten, in Österreich vertretenen, Banken und Versicherungen in einem Schreiben um Informationen ersucht. Dabei handelt es sich - in alphabetischer Reihenfolge - um folgende Institute, die fett markierten Unternehmen sind diesem Ersuchen nachgekommen: **Allianz, Bank Austria, BawagPSK, Donau, Ergo, Erste Bank, Generali**, Grazer Wechselseitige, **Helvetia, Hypo NÖ-Wien, Oberbank**, die vier **Raiffeisen-Institute Raiffeisen Bank International (RBI)** und die **Raiffeisenlandesbanken RLB NÖ, RLB OÖ und RLB Steiermark, Steiermärkische Sparkasse, UNIQA, Wiener Städtische, Wüstenrot und Zurich**. Zusätzlich wurde ein Entwurf dieses Reports zwei Wochen vor der Veröffentlichung mit der Möglichkeit zu einer Stellungnahme an alle Unternehmen geschickt.

Von Wüstenrot und Ergo konnte Greenpeace trotz fehlender Info-Bereitstellung durch die Unternehmen öffentlich verfügbare Informationen zu den Themen Klimaschutz bzw. Mobilität für diesen Report berücksichtigen. Die Hauptquellen für Greenpeace waren dabei eigene Publikationen wie Jahresberichte oder KundInnenmagazine.

Der jährliche Lagebericht der Grazer Wechselseitigen enthält zwar ein Kapitel über ökologische Maßnahmen. Dieses beschränkt sich jedoch auf Sponsoring von externen Projekten und ist daher für diesen Report bedeutungslos.

3. Analyse der sieben Maßnahmen in den zwanzig größten Finanzunternehmen in Österreich

3.1 Ziele

Generell ist das Bewusstsein über die Klimakrise in der Finanzbranche schon seit vielen Jahren vorhanden. Vor allem Versicherungen sind auch direkt betroffen - so steigen klimabedingte Schäden, etwa Ernteauffälle oder Hochwasserschäden, seit vielen Jahren stark an. Viele Unternehmen haben sich auch eigene Klimaziele gesteckt. Die Allianz Versicherung hat z.B. das Ziel, bis 2020 konzernweit pro MitarbeiterIn 30 Prozent der eigenen CO₂-Emissionen sowie 30 Prozent des Energiebedarfs gegenüber 2010 zu reduzieren. Die Zurich Versicherung will

sowohl ihre gesamten CO₂-Emissionen als auch jene aus Reisen zwischen 2015 und 2025 um 20 Prozent pro MitarbeiterIn reduzieren.

In Österreich sind die Raiffeisenlandesbanken OÖ und NÖ-Wien in Bezug auf Mobilität besonders ambitioniert: bis 2030 sollen die CO₂-Emissionen aus der eigenen Mobilität (PKW und leichte Nutzfahrzeuge) um mindestens 50 Prozent gegenüber 2015 reduziert werden. Die Bank Austria setzte sich bereits 2008 das Ziel, 65 Prozent der Dienstreisen bis 2020 zu reduzieren; die gesamten CO₂-Emissionen sollen bis 2020 gegenüber 2005 um 45 Prozent reduziert werden.

3.2. Reduktion des Reiseaufwands

Die stärkste bekannte Reduktion der Dienstreisen bei den angefragten Unternehmen hat die Bank Austria geschafft: die zurückgelegten Dienstreisen wurden zwischen 2008 und 2018 bereits um drei Viertel - also besser als das eigene Ziel - reduziert, die gesamten CO₂-Emissionen im gleichen Zeitraum um 65 Prozent. Teil des Bank-Austria-Konzepts ist auch eine dienstreisefreie Woche pro Monat.

Fast alle Institute setzen bereits auf Videokonferenzen und ähnliche Technologien, um Reiseaufwand für Meetings zu reduzieren. Besonders weit in der Umsetzung ist hier die Hypo NÖ-Wien, die damit vor allem Reisen zwischen den beiden Zentralen in Sankt Pölten und Wien ersetzt. Die RLB Steiermark führt einen Großteil der Besprechungen mit ihren Geschäftspartner in Wien über Videokonferenzen durch.

Videokonferenzen sind auch für die RLB OÖ und NÖ-Wien ein zentrales Instrument, um ihre ehrgeizigen Mobilitätsziele erreichen zu können.

Homeoffice ist vor allem im Bankensektor ausgebaut. Die neue Zentrale der Erste Bank, der sogenannte Erste Campus beim Wiener Hauptbahnhof, wurde derart konzipiert, dass es fixe Arbeitsplätze in der traditionellen Form nicht mehr gibt. Dank neuester IT ist z.B. Homeoffice oder Arbeit auf Dienstreisen im Zug problemlos möglich.

Auch die neue Zentrale der Bank Austria in der Nähe des Wiener Praters wurde nach einem ähnlichen Konzept errichtet und ist auf die Forcierung von Home Office ausgerichtet.

Die Wiener Städtische setzt auch auf Webinare, um Reiseaufwand für Schulungszwecke zu reduzieren.

3.3. Ökologisierung des Fuhrparks

3.3.1 E-Autos

Bereits elf Institute besitzen reine E-Autos, neun davon beziehen ausschließlich Grünstrom. Am weitesten ist die UNIQA: Alle 18 Pool-Autos in allen Landesdirektionen fahren bereits elektrisch. Bei der Allianz sind bereits 7 von 49 Autos elektrisch. Andere Institute mit E-Autos sind die Hypo NÖ, die RBI, die Raiffeisenlandesbanken OÖ, NÖ-Wien und Steiermark, die

Erste Bank, die Steiermärkische Sparkasse, Wüstenrot⁴ sowie die Oberbank. Die Hypo NÖ geht davon aus, dass die eigene Flotte in einigen Jahren vollelektrisch unterwegs sein wird. Ein E-Auto ist bereits jetzt immer die erste Wahl, für ein Auto mit Verbrennungsmotor muss eine spezielle Begründung vorliegen.

Die Erste Bank und die Hypo NÖ-Wien bieten E-Autos auch als Dienstwagen an, wofür die jeweiligen Kostenrahmen erhöht wurden. Die Hypo NÖ zahlt auch für Ladeboxen in privaten Garagen. Ein Vorstandsmitglied der Erste Bank fährt bereits elektrisch.

Im Garagen- und Hofbereich der RLB NÖ-Wien werden insgesamt 8 „E-Tankstellplätze“ für E-Autos und E-Bikes den MitarbeiterInnen und KundInnen zur Verfügung gestellt. Diese Ladestationen sind auch an die hauseigene Photovoltaikanlage angeschlossen.

Die Helvetia-Versicherung beginnt demnächst mit dem Aufbau einer Ladeinfrastruktur an ihren Standorten, um in Folge auch E-Autos in den Fuhrpark aufnehmen zu können. Die Bank Austria besitzt selbst zwar noch keine E-Autos, hat ihre neue Zentrale aber mit E-Tankstellen für MitarbeiterInnen und KundInnen ausgerüstet.

3.3.2 Verkleinerung des Fuhrparks

Vorbildlich ist hier ein geplantes UNIQA-Projekt. MitarbeiterInnen sollen künftig zwischen einem Dienstwagen und einem Mobilitätsbudget wählen können. Dieses ist zum Beispiel für Bahntickets oder Leihautos gedacht.

Bereits konkret reduziert hat die Hypo NÖ-Wien ihren Fuhrpark. Durch mehr Pool-Fahrzeuge und eine strengere Dienstwagen-Policy konnte der Fuhrpark deutlich reduziert werden. Auch die Generali Versicherung hat ihren Fuhrpark in den letzten Jahren dank verstärkter Telekommunikation und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel reduziert. Bei der Raiffeisen-Holding und Raiffeisenlandesbank NÖ-Wien hat sich der Fuhrpark seit 2013 um 18 Fahrzeuge oder rund 20 Prozent verkleinert.

3.3.3 Ausstieg aus Dieselfahrzeugen

Praktisch alle Finanzunternehmen setzen auf Diesel. Begründet wird dies teils mit niedrigeren CO₂-Emissionen, teils mit niedrigeren Kosten - vor allem aufgrund der Steuerbegünstigung von Diesel.

Die einzigen drei nennenswerten Ausnahmen bilden hier die Raiffeisenlandesbank Oberösterreich, die Wiener Städtische und die Helvetia. Bei der RLB OÖ sind bereits einige Benzin- und Gasfahrzeuge im Einsatz. Neben Umweltaspekten liegt das auch an Dieselfahrverboten in deutschen Städten, in denen die Bank Filialen betreibt. Der Benzin-Anteil der Wiener Städtischen wird ebenfalls mit deutschen Dieselfahrverboten sowie mit Problemen mit Diesel bei tiefen Temperaturen in hochalpinen Regionen begründet. Die Helvetia hat kürzlich ihren Fuhrpark wieder für Benziner geöffnet.

⁴ Quelle: Nichtfinanzieller Bericht 2019

3.3.4 Reduktion des durchschnittlichen Flottenverbrauchs

Den derzeit besten, bekannten durchschnittlichen Flottenverbrauch hat die UNIQA mit 100 g CO₂/km, 2015 lag er noch bei 119 CO₂/km. Die UNIQA will diesen noch weiter reduzieren.

Die Hypo NÖ-Wien hat die PS-Obergrenze für Dienstwagen herabgesetzt und somit einen Beitrag zu sparsameren Fahrzeugen geleistet. Die Erste Bank hat eine Obergrenze von 120 g CO₂/km eingeführt, mit einer Ausnahmemöglichkeit für Vorstände. Die Obergrenze für Pool-Fahrzeuge bei der Bank Austria beträgt 100 g CO₂/km.

3.4. Nutzung von Mikromobilität

Den MitarbeiterInnen der Wiener UNIQA-Zentrale stehen jeweils fünf E-Scooter und E-Fahrräder für innerstädtische Dienstreisen zur Verfügung. Der Uniqa-Tower bietet auch viel Platz zum Abstellen von Fahrrädern bzw. Ladestationen für private Bikes. Auch die Erste Bank stellt E-Bikes zur Verfügung. Bei der Generali steht der Einsatz von Dienst-E-Bikes im Raum. In der Garage der Generaldirektion der Donau-Versicherung gibt es Gratis-Ladestationen für E-Bikes und E-Autos für KundInnen und MitarbeiterInnen. Alle genannten Institute setzen auf 100 % erneuerbaren Strom.

Raiffeisen-Holding und Raiffeisenlandesbank NÖ-Wien stellen den MitarbeiterInnen für kurze Dienstwege 3 herkömmliche Fahrräder und 2 E-Bikes sowie Fahrscheine für öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung. Auch die RLB Steiermark stellt Dienstfahrräder zur Verfügung.

3.5. Dienstreisen: Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel sowie strenge Flugpolicy

Bei der Erste Bank werden innerösterreichisch und in die nahegelegenen Hauptstädte Züge bevorzugt. Ebenso hat man kürzlich damit begonnen, Züge mit regionalen Carsharing-Angeboten zu kombinieren (also z.B. mit dem Zug nach Linz und weiter ins Mühlviertel mit einem Carsharing-Auto). MitarbeiterInnen der RLB ÖO kommen fast nur noch mit dem Zug nach Wien. Auch die Hypo NÖ setzt für die Strecke Sankt Pölten - Wien auf die Bahn und bietet dafür Bahncards an.

Die Bank Austria hat - um ihr Reduktionsziel zu erreichen - die Bahn sogar als verpflichtendes Verkehrsmittel innerhalb Österreichs definiert (Verfügbarkeit von Verbindungen natürlich vorausgesetzt).

Stark auf die Bahn setzt auch die Generali. 2018 wurden in Österreich bereits rund 700.000 Bahnkilometer absolviert und damit knapp 100 Tonnen CO₂ eingespart. Die Allianz hat rund 70 Tonnen CO₂ durch Bahnfahrten eingespart.

Die Wiener Städtische hat 2018 ihre Bahnreisen gegenüber 2017 fast verdoppelt und spart damit mehr als 50 Tonnen CO₂ ein. Die Bahnnutzung wird durch eine Betriebsvereinbarung

unterstützt, gemäß derer öffentliche Verkehrsmittel zu bevorzugen sind (oder alternativ Fahrgemeinschaften bei höherem Kilometergeldsatz zu bilden sind).

Die Erste Bank hat Kurzstreckenflüge gestrichen, wenn die Reisezeit per Bahn bis zu fünf Stunden beträgt. Das betrifft z.B. Ziele wie Prag, Innsbruck und Budapest. Diese Strecken werden auch immer stärker mit Zug und immer weniger mit Autos zurückgelegt. Auch die Hypo NÖ-Wien hat eine strenge Flug-Policy. Deren Auslandsvertretungen in Sofia und Bukarest müssen jedoch angefliegen werden. Keine explizite Flug-Policy hat die RLB OÖ, die Anzahl der gesamten Flüge pro Jahr ist jedoch üblicherweise im einstelligen Bereich pro Jahr.

Die RLB Steiermark versucht, mit ÖBB Businesscards für die 1. Klasse die MitarbeiterInnen für die Bahn zu motivieren. Als Anreiz für gemeinsame Dienstreisen werden zudem schon beim Dienstreise-Antrag automatisch die bereits gemeldeten Dienstreisen zum selben Zielort an diesem Tag digital angezeigt um, gemeinsame Dienstreisen zu organisieren.

3.6. Arbeitsweg

Die Optimierung der Arbeitswege beginnt im Idealfall bei der Auswahl der Standorte. Die Erste Bank hat sich deswegen bewusst für den Standort beim Hauptbahnhof entschieden und hat sich bei den ÖBB erfolgreich für den Erhalt der S-Bahnstation Belvedere genau vor der Eingangstüre zur Bankzentrale eingesetzt. Auch die neue Zentrale der Bank Austria wurde bewusst verkehrsgünstig in der Nähe des Praterstern errichtet. Beide Gebäude verfügen auch über zahlreiche Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder. Ähnliches gilt für die neue Zentrale der BawagPSK beim Wiener Hauptbahnhof.

Die UNIQA arbeitet an einem Projekt zu Mitfahrmöglichkeiten für deren PendlerInnen. Ausbaufähig ist noch die Umsetzung des Job-Tickets, also die Bezahlung der Öffi-Tickets für die Anreise zum Arbeitsort. Dieses gibt es bislang erst in einer Tochtergesellschaft der Erste Bank. MitarbeiterInnen der Wiener Städtischen bekommen unter gewissen Voraussetzungen die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel ab 20 Kilometer Pendel-Entfernung ersetzt. Über den Betriebsrat der RLB NÖ-Wien wird die Anschaffung von Jahreskarten für öffentliche Verkehrsmittel in Wien finanziell unterstützt.

3.7. Anreize für KundInnen schaffen, weniger Autos zu verwenden oder auf E-Mobilität umzustellen

Den großzügigsten Rabatt - nämlich 25 Prozent - für E-Auto-Versicherungstarife gibt es derzeit bei der UNIQA. Die UNIQA bietet als einzige Versicherung auch einen Versicherungstarif, der km-abhängig ist. Voraussetzung dafür ist, dass die KundInnen einer elektronischen Überwachung zustimmen. Bei der Wiener Städtischen und der Allianz gibt es 20 Prozent Versicherungsrabatt für reine E-Autos. Auch bei der Helvetia gibt es 20 Prozent Nachlass.

Im Finanzierungsbereich gibt es in Österreich derzeit kein speziellen Angebote für E-Autos.

4. Fazit

Wie die vorliegende Analyse zeigt, werden im österreichischen Finanzsektor schon zahlreiche Maßnahmen zur Ökologisierung der unternehmenseigenen Mobilität umgesetzt.

In jedem analysierten Handlungsfeld ist mindestens ein Institut vorbildlich, bei allen gibt es jedoch noch Verbesserungsmöglichkeiten nach oben, die schrittweise in Angriff genommen werden müssen. Die Kombination der oben skizzierten, besten Maßnahmen z.B. von UNIQA, Erste Bank, Bank Austria, RLB OÖ, RLB NÖ-Wien, Hypo NÖ-Wien und Generali wäre aus Greenpeace-Sicht schon nahe am Ideal des betriebsinternen Mobilitäts- und Fuhrparkmanagements.

5. Forderungen an Unternehmen

Laut Greenpeace-Recherchen sind in Österreich in den meisten anderen Branchen bislang insgesamt deutlich weniger Maßnahmen im Bereich der betriebsinternen Mobilität umgesetzt worden. Alle oben skizzierten Maßnahmen können auch von Unternehmen aller anderen Branchen sinngemäß umgesetzt werden. Besondere gute Übertragbarkeit gibt es auf Bereiche, die über einen hohen Anteil an Pkw an der Gesamtflotte verfügen und bei denen der Transport von schweren Waren nicht im Vordergrund steht.

Das sind zum Beispiel Reinigungsdienste, Sicherheitsfirmen, die Pharmabranche oder der Personentransport mit Taxis oder Mietwagen.

Die meisten oben beschriebenen Maßnahmen sind auch auf den öffentlichen Bereich anwendbar, etwa die Alten- und Krankenpflege, städtische Verwaltungen oder Bundesministerien.

6. Politische Forderungen

Auch die Politik ist gefordert. So muss der Weg in Richtung E-Autos deutlich verstärkt werden, etwa durch mehr Förderungen vor allem für die Ladeinfrastruktur und durch ein Verbot von neuen Diesel- und Benzinautos ab 2028. Vor allem im städtischen Bereich muss die Infrastruktur für Radfahren und Fußgehen verbessert werden.

Entscheidend ist auch eine Reform des Steuerrechts. Einerseits müssen Benzin und Diesel steuerlich gleichgestellt werden sowie eine internationale Flugzeug-Kerosin-Steuer eingeführt werden. Im Gegenzug soll die Abgabe für Bahnstrom abgeschafft werden, um Bahnreisen günstiger zu machen.

Andererseits braucht es eine Reform der steuerlichen Begünstigung der Privatnutzung von Dienstautos, damit ArbeitnehmerInnen bei einem Verzicht auf ein Dienstauto nicht mehr steuerlich benachteiligt werden. Auch die steuerliche Unterstützung von PendlerInnen muss stärker an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gebunden werden (Stichwort Reform des Pendlerpauschales).

In weiten Teilen Österreichs bedarf es auch eines starken Ausbaus der öffentlichen Verkehrsmittel. In Bezug auf Unternehmen ist es besonders wichtig, dass große Arbeitgeber bzw. Gewerbe- und Industrieparks viel besser an öffentliche Verkehrsmittel angebunden werden und diese an die Arbeitszeiten der ArbeitnehmerInnen angepasst werden. Das ermöglicht sowohl ein leichteres Pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch mehr öffentlich zurückgelegte Dienstreisen. Auch günstigere Tickets nach Vorbild des Wiener 365-Euro-Jahrestickets führen immer zu einer wesentlich höheren Nutzung der Öffis, sowie ein entsprechendes Budget von einer Milliarde Euro pro Jahr für den Nahverkehr.