

Mobilitätsmanagement in Betrieben: Bestandesaufnahme und Förderstrategien

EnergieSchweiz publiziert im Rahmen des Pilotprojektes "Mobilitätsmanagement in Unternehmen" eine Bestandesaufnahme über das aktuelle Wissen im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Im Bericht sind Informationen über Rahmenbedingungen und Förderstrategien in umliegenden Ländern Europas sowie Beispiele aus diesen Ländern und der Schweiz zu finden. Sechs Pilotteams führen in unterschiedlichen Betrieben bis Sommer 2004 Projekte durch, welche anschliessend evaluiert werden.

Weitere Informationen:
EnergieSchweiz

www.energie-schweiz.ch

12.12.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1:

State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements in ausgewählten Ländern Europas



Roberto De Tommasi / Dominik Oetterli
synergo, Planung und Projektmanagement
Fraumünsterstr. 23
PF 2887
CH-8022 Zürich
Tel. 01/211 40 12
Fax: 01/212 39 07
detommasi@synergo.ch

Zürich, Oktober 2003

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE.....	1
2	STAND DES BETRIEBLICHEN MOBILITÄTSMANAGEMENTS IN AUSGEWÄHLTEN LÄNDERN EUROPAS.....	2
2.1	DEUTSCHLAND	2
2.2	ÖSTERREICH	7
2.3	GROSSBRITANNIEN	11
2.4	NIEDERLANDE.....	16
2.5	BELGIEN	19
2.6	ITALIEN	22
3	FAZIT UND EMPFEHLUNGEN.....	25
4	LITERATUR.....	28
	ANHANG 1	30
	ANHANG 2	52

1 Ausgangslage

Bei EnergieSchweiz sind verschiedene Anträge auf Unterstützung für Mobilitätsberatung in Unternehmen eingegangen. Die eingegebenen Projekte arbeiten mit unterschiedlichen Ansätzen und jeder davon könnte erfolgsversprechend sein. Nach ersten Erfahrungen im Rahmen des Projektes „Mobilmanager“ soll auf pragmatischen Ansätzen aufgebaut werden. Aus einer Vielfalt von Erfahrungen sollen weitere Schritte abgeleitet werden. Dazu lanciert EnergieSchweiz das Pilotprojekt „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“, das sich aus folgenden Arbeitsphasen zusammensetzt:

- Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements (bis Ende September 03),
- Phase 2: Umsetzung von Pilotprojekten (August 2003 bis Juli 2004),
- Phase 3: Evaluation der Pilotprojekte (Mai bis Juni 2004),
- Phase 4: Entwicklung von zu definierenden Hilfsinstrumenten (Juli bis August 2004),
- Phase 5: Multiplikation (ab September 2004).

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf die Phase 1 und setzt sich inhaltlich aus folgenden Elementen zusammen:

- Stand des betrieblichen Mobilitätsmanagements in ausgewählten Ländern Europas (Kapitel 2),
- Erfolgsfaktoren und Empfehlungen (Kapitel 3),
- Beispielsammlung von Betrieben (Anhang 1),
- Unterlagen zum Workshop vom 16.09.03 (Anhang 2).

Die primären Adressaten dieses Berichtes sind die Teams der verschiedenen Pilotprojekte. Der Bericht soll als Grundlage bzw. Hilfsinstrument für eine möglichst effiziente und effektive Abwicklung der Projekte dienen.

2 Stand des betrieblichen Mobilitätsmanagements in ausgewählten Ländern Europas

In den folgenden Unterkapiteln wird der Stand des Mobilitätsmanagements in ausgewählten Ländern Europas in strukturierter Form dokumentiert. Die Recherche erfolgte mittels Literaturanalyse sowie direkten Kontakten mit ausgewählten Personen (VertreterInnen von Ministerien, Städten, Regionen und privaten Beratungsbüros) aus den jeweiligen Ländern. Nach Ansicht der Autoren sind die ausgewählten Länder diejenigen, in denen betriebliches Mobilitätsmanagement effektiv ein einigermaßen bekanntes verkehrspolitisches Thema ist, das in einer gewissen Kontinuität auf verschiedene Art und Weise behandelt wird. Damit die Kontinuität in der Umsetzung von Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements gewährleistet werden kann, ist es wichtig, dass dieser Handlungsbereich in die firmeninternen Managementsysteme integriert wird. Inwieweit dies in den in den folgenden Kapiteln und im Anhang 1 dargestellten Firmenbeispielen effektiv der Fall ist, konnte nicht eruiert werden.

2.1 Deutschland

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Sowohl auf Bundesebene als auch in den Ländern gibt es keine gesetzlichen Bestimmungen, die betriebliches Mobilitätsmanagement fördern bzw. vorantreiben. Einzig die, in der Zwischenzeit eingeführte steuerliche Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel bei den Abzügen für Arbeitspendler, ist eine positive Veränderung. Dabei wird die Nutzung von Bahn, Bus etc. zumindest aus steuertechnischer Sicht der Nutzung des Autos gleichsetzt. Der Staat setzt klar auf eine positive bzw. aufklärerische Strategie, indem Modellvorhaben etc. unterstützt werden.

Förderstrategien (Anreizsysteme, Beratungsstrukturen, Modellvorhaben):

- **Forschungsprogramm Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)**

(<http://www.bbr.bund.de/exwost/index.html>)

Mit dem vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung¹ geförderten Forschungsprogramm ExWoST wird im Forschungsfeld Stadtentwicklung und Stadtverkehr "Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement" als eines von zwei Schwerpunktsthemen behandelt. Dabei wird konkret in den Modellvorhaben Dresden, München und Würselen die Möglichkeiten der Einbettung von betrieblichem Mobilitätsmanagement in die Stadtentwicklung untersucht. Die Städte erhalten dabei finanzielle Unterstützung vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

¹ Gehört zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW).

Beispiel: Mobilitätsberatung für Münchner Unternehmen (Rantama 2003)

Ausgangslage:

Unter Leitung des städtischen „Referat für Arbeit und Wirtschaft“, wird in München ein Pilotprojekt mit ausgewählten Unternehmen durchgeführt. Mit Hilfe einer geeigneten Beratung sollen auf die Pilotunternehmen zugeschnittene Massnahmen zur Förderung einer nachhaltigeren Gestaltung des Berufs- und Geschäftsverkehrs entwickelt und umgesetzt werden. Das Pilotvorhaben soll primär Erfahrungen zur Gestaltung von betrieblichen Mobilitätskonzepten liefern. Längerfristig soll damit jedoch ein Impuls zur effizienteren Abwicklung der von Münchner Unternehmen verursachten Verkehrsströme ausgelöst werden.

Finanzierungsregeln:

Die von der öffentlichen Hand den Pilotunternehmen zur Verfügung gestellten Fördermittel müssen für die drei Module „Beratung“, „Umsetzung“ sowie „Fortbildung der betrieblichen Mobilitätskoordinatoren“ eingesetzt werden. Die Massnahmen sind auf den betriebsgenerierten Personenverkehr beschränkt. Die Unternehmen erhalten als finanzielle Unterstützung max. 50% der Gesamtkosten bei einem Kostendach von 20'000 pro Unternehmung.

Teilnehmer / Massnahmen:

Aufgrund einer Ausschreibung haben ab Sommer 2002 die HypoVereinsbank, der Bayerische Rundfunk (mit dem Institut für Rundfunktechnik) und das städtische Krankenhaus München-Schwabing mit insgesamt 10'000 Mitarbeitern, am Modellvorhaben teilgenommen. Dabei wurden die Unternehmen von einem von ihnen selbst ausgewählten Beratungsbüro unterstützt. Das Referat für Wirtschaft und Arbeit hat die Pilotprojekte administrativ begleitet und dabei zwei Workshops mit den Beratern und den Unternehmen durchgeführt. Geplant war, den Pilotversuch im Sommer 2003 mit einer Gesamtevaluation abzuschliessen. Die ersten Massnahmen wurden jedoch erst im Frühsommer 2003 umgesetzt. Beim Bayrischen Rundfunk bzw. beim Institut für Rundfunktechnik (IRT) sind beispielsweise folgende Massnahmen vorgesehen:

- spezifisches „Call a Bike“ Angebot für Mitarbeiter (Testversuch zwischen Mai bis Ende Juli 03),
- Einstellung des firmeninternen Werksbusses und Einbindung des Firmengeländes an das städtische Busnetz mittels Umleitung einer bestehenden Buslinie (ab Ende Juli 2003),
- Einführung eines Job-Tickets durch die Stadtwerke München (ab Juli 2003),
- Mobilitätsberatung durch den öV-Betreiber mittels Einsatz eines Infomobils auf dem Betriebsgelände (Juni, Juli und Oktober 2003),
- Mobilitätsberatung auf dem Intranet (was da genau angeboten wird, ist jedoch unklar) und zukünftige Abgabe eines persönlichen Fahrplanes an jeden Mitarbeiter (Zeitpunkt ist unklar),

- Einführung eines AST-Angebotes während Schwachlastzeiten durch städtischen öV-Betrieb (ab Herbst 2004).

Beim städtischen Krankenhaus sind ähnliche Massnahmen wie beim Bayrischen Rundfunk/Institut für Fernmeldetechnik vorgesehen bzw. bereits in Umsetzung. Die Massnahmen bei der HypoVereinsbank konzentrieren sich hingegen auf den Bereich Geschäftsverkehr. Interessant ist, dass bei keinem der Unternehmen im Bereich der Parkplatzbewirtschaftung Massnahmen vorgesehen sind.

Bisher gewonnene Erkenntnisse:

- Bei der Erstellung eines Mobilitätsplanes soll eine pragmatische bzw. nicht vollumfängliche Vorgehensweise als Grundprinzip gelten.
 - Wichtige Akteure innerhalb der Unternehmen sind Umweltmanagementbeauftragte, spezifische Fachleute aus anderen Abteilungen sowie die Geschäftsleitung.
 - Zur Einbindung der Mitarbeiter haben sich das Intranet und Präsentationen an Betriebsversammlungen als sehr geeignete Methoden herausgestellt.
 - Es hat sich gezeigt, dass die Erstellung eines Mobilitätsplanes sehr zeitintensiv ist. Es sind mindestens 9 Monate verstrichen bis effektiv mit der Umsetzung begonnen werden konnte.
 - Die Zusammenarbeit mit dem städtischen öV-Unternehmen ist massgebend für die Umsetzung.
 - Die sich in Planung bzw. in Umsetzung befindenden Massnahmen stossen allgemein auf ein positives Echo sowohl bei der Arbeitnehmerschaft als auch bei der Geschäftsleitung.
- **"Clever mobil und fit zur Arbeit"**
(<http://www.klimabuendnis.org/kbhome/kommune/232.htm>)

Ziel:

Die Kampagne lädt Gemeindeverwaltungen und Unternehmen dazu ein, sich mit der betrieblichen Mobilität und deren Auswirkungen zu befassen. Gemeinsam sollen erste Ansätze und Modelle für eine umweltverträglichere und kosteneffizientere Abwicklung der verschiedenen betriebsbedingten Verkehre (Mitarbeiterverkehr, Dienstreisen, Kundenverkehr etc.) entwickelt werden. Die Kampagne wird vom Klima-Bündnis Deutschland (<http://www.klimabuendnis.de/>) geführt.

Vorgehen:

Der gewählte partnerschaftliche Ansatz manifestiert sich auf verschiedene Art und Weise:

- Die Gemeinden stellen den Unternehmen Hilfsmittel zur Verfügung.
- Die partnerschaftliche Zusammenarbeit wird in einer gemeinsam unterschriebenen Deklaration dokumentiert.

- Die Unternehmen erstellen mit den ihnen zur Verfügung gestellten Hilfsmitteln, eine Analyse zum derzeitigen Mobilitätsverhalten ihrer MitarbeiterInnen.
- Im Rahmen einer Aktionswoche werden alle MitarbeiterInnen aufgerufen auf das Auto zu verzichten und den Umweltverbund für die Fahrt zur Arbeit zu benutzen. Die während der Aktionswoche gesammelten Erfahrungen sollen in die Entwicklung von konkreten Projekten und als Bausteine eines vollumfänglichen "Betriebsverkehrsplan" einfließen.
- Die Gemeinden und alle beteiligten Unternehmen sollen ein gemeinsames Forum einberufen, um einerseits Erfahrungen zwischen den Unternehmen auszutauschen, und andererseits um mögliche Massnahmen auszuloten, welche die Gemeinde zur Förderung der Erstellung von „Betriebsverkehrsplänen“ einsetzen kann.

Organisation:

Das Kernstück der Kampagne, nämlich die Aktionswoche, wird von den Gemeinden organisiert und durchgeführt. Sie arbeiten jedoch eng mit Verkehrsbetrieben, den beteiligten Unternehmen, etc. zusammen. Die Aktionswoche in den Unternehmen fand zeitgleich mit der "European Mobility Week" (16. bis 23.9.03) statt. Das Klima-Bündnis wirkt unterstützend, als Koordinationsstelle der deutschen Teilnehmergegenden, mit. Die Resultate der Kampagne werden in einem übergreifenden Workshop anfangs 2004 vorgestellt. Unterstützt und gefördert wird die Kampagne vom Umweltbundesamt, dem Automobilclub Europa (ACE), dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und dem Umweltministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, sowie vom Deutschen Städtetag und vom Deutschen Gewerkschaftsbund.

- "<http://www.clever-pendeln.de>"
„Clever-pendeln.de“ ist eine neu aufgebaute Informationsplattform zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. Mit diesem Instrument sollen die aktiven Akteure miteinander vernetzt werden. Gute Beispiele sollen bekannt gemacht und der Erfahrungsaustausch gefördert werden. Das Portal wurde auf Initiative des Automobilclubs Europa (ACE) und des Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) gegründet und wird vom ACE bewirtschaftet.

Charakterisierung der Unternehmen mit eingeführtem Mobilitätsmanagement:

Anhand der Beispielsammlungen des VCD's (1996b), von Lometsch (2001) und von Müller (2001) kann folgende Charakterisierung vorgenommen werden:

- mehrheitlich grosse Unternehmen mit mehr als 1000 Mitarbeitern,
- keine branchenspezifische Fokussierung: Sowohl Industrie als auch Dienstleistungsunternehmen wie auch öffentliche Verwaltungen haben Massnahmen umgesetzt,
- wichtigste Handlungsgründe sind: Parkplatzmangel beim Betriebsstandort, Belastung des Betriebsumfelds durch den durch den Betrieb generierten Strassenverkehr, Initiative von Seiten der Mitarbeiter.

Hauptsächlich umgesetzte Massnahmen:

Dabei wurden hauptsächlich Massnahmen in folgenden Bereichen umgesetzt:

- ÖV-Förderung (hauptsächlich Job-Ticket),
- Einführung von Werksbussen,
- Parkraumbewirtschaftung,
- Förderung von Fahrgemeinschaften (Bereitstellung von Parkplätzen und firmeninterner Matching-Service),
- Förderung der Velonutzung (verschiedene Aktionen).

Fazit (Problembereiche, Erfolgsfaktoren):

Gemäss Müller (2001) ist das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland immer noch wenig bekannt. Dabei sei das Bewusstsein für das Potenzial von betrieblichen Mobilitätskonzepten sowohl bei den Behörden als auch bei den Betrieben immer noch gering. Zwar fördern das Bundesverkehrsministerium und das Umweltbundesamt einzelne Modellvorhaben, doch gibt es auf unternehmerischer Seite immer noch wenig Anreize betriebliches Mobilitätsmanagement aus eigener Initiative umzusetzen. Laut Müller (2001) tragen die geförderten Modellprojekte einerseits zur Erprobung und zur Verbesserung des Ansatzes bei und machen ihn in Fachkreisen bekannter. Zudem sind in solchen Modellprojekten fast alle existierenden Hilfsmittel (Leitfäden, Handbücher, Software etc.) entstanden. Andererseits aber stellt sich Müller die Frage, ob eine öffentliche Förderung überhaupt Sinn macht, wenn auf Seite der Unternehmen keine eigenständige Nachfrage besteht. Für ihn hat das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland vor allem eine Chance auf lokaler Ebene, in der Kooperation zwischen Gemeinden und Unternehmen.

Wichtige Organisationen, die über Know-how zum betrieblichen Mobilitätsmanagement verfügen:

- Autoclub Europa (ACE): <http://www.ace-online.de/>
Initiator des Internetportals "www.clever-pendeln.de". Herausgeber eines Ratgebers für betriebliches Mobilitätsmanagement.
- Verkehrsclub Deutschland (VCD): <http://www.vcd.org/>
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): <http://www.dvr.de/>
Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.
- Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege (BGW): <http://www.bgw-online.de/>
Das BGW-Verkehrsforum ist die Gemeinschaft für Experten aus den weitreichenden Bereichen Mobilitätsmanagement, Unfallprävention und Verkehrspädagogik. Herausgeber eines Ratgebers zum Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis.

2.2 Österreich

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Es existieren keine nationalen oder regionalen Gesetze, Erlasse usw. die betriebliches Mobilitätsmanagement in irgendeiner Form direkt vorschreiben. Auch in Österreich setzt die öffentliche Hand auf die Unterstützung von Modellvorhaben bzw. die Bereitstellung von Hilfsmitteln.

Förderstrategien (Anreizsysteme, Beratungsstrukturen, Modellvorhaben):

- **"Sanfte Mobilitäts-Partnerschaft"** (<http://www.mobilitaetsmanagement.at/>)

In diesem Modellvorhaben wurde in fünf Modellbetrieben ein betrieblicher Mobilitätsplan erstellt und umgesetzt. Daraus ist ein Leitfaden hervorgegangen, welcher die Ergebnisse und Massnahmen des Modellvorhabens zusammenfasst. Zudem bietet der Leitfaden Ratschläge und Hinweise in Bezug auf die Vorgehensweise bei der Erstellung und Umsetzung von betrieblichen Mobilitätskonzepten.

Unterstützung/Finanzierung:

Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) und der Wirtschaftskammer initiiert. Das BMLFUW hat die dabei ausgewählten Modellbetriebe fachlich und finanziell unterstützt. Die Aufwendungen der Berater der einzelnen Modellbetriebe wurden durch das Ministerium finanziert. Die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen mussten die Betriebe jedoch selber tragen.

Ergebnisse:

Folgende Ergebnisse wurden erzielt (siehe dazu auch die Beispiele im Anhang):

- Reduktion des Pw-Anteils zwischen 2% und 15%,
- Senkung der CO₂-Emissionen zwischen 6% und 21%,
- Mehr als die Hälfte der Mitarbeiter aller beteiligten Betriebe bewerten das Modellvorhaben "Sanfte-Mobilitäts-Partnerschaft" mit „gut“ bis „sehr gut“,
- Bei allen Modellbetrieben sind die umgesetzten Massnahmen ein fixer Bestandteil der Unternehmenskultur geworden.

Das Spektrum der umgesetzten Massnahmen deckt die verschiedenen von den Modellbetrieben generierten Verkehrsarten als auch die verschiedenen Verkehrsmittel ab. Eingriffe in das Parkraummanagement wurden als Massnahmen erwähnt jedoch im Zeitrahmen der Pilotprojekte nicht umgesetzt.

▪ **Umweltförderung im Inland – Betriebliche Verkehrsmassnahmen**
(<http://www.mobilitaetsmanagement.at/>)

Ausgangslage:

Das Modellvorhaben "Sanfte Mobilitäts-Partnerschaft" hatte zur Folge, dass das BMLFUW seit 2002 Privatunternehmen eine finanzielle Unterstützung zur Umsetzung von Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements anbietet.

Zielsetzungen:

Es werden betriebliche Investitionsmassnahmen zur Forcierung des öffentlichen Verkehrs, des Rad- und Fussgängerverkehrs sowie zum Aufbau von innerbetrieblichen Mobilitätsdienstleistungen gefördert. Dabei handelt es sich ausschliesslich um Pilot- und Demonstrationsprojekte.

Förderungsgegenstand:

- CO₂-relevante Umstellungen von Transportsystemen und Fuhrparks.
- Betriebliche Investitionsmassnahmen zur Forcierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fussgängerverkehrs.
- Mobilitätsdienstleistungen, Verkehrsinformations- und Logistiksysteme.
- Mobilitäts- und Verkehrskonzepte sowie Beratung, sofern sich die zur Förderung eingereichte Massnahme aus diesen herleiten lässt, max. jedoch im Ausmass von 50 % der Förderungsbasis.
- Nebenkosten (Software etc.) max. jedoch im Ausmass von 20 % der Förderungsbasis

Finanzierung:

Bei der Förderung handelt es sich um Bundesmittel (BMLFUW), die als nicht rückzahlbare Zuschüsse nach Abschluss der Massnahme ausbezahlt werden. Die Förderungsbasis („de-minimis“-Förderung²) sind die gesamten umweltrelevanten Investitionskosten. Der Standardförderungssatz für „de-minimis“-Projekte beträgt max. 30% der gesamten umweltrelevanten Investitionskosten oder max. 3'300 pro Tonne erzielter CO₂-Reduktion. Die Kommunalkredit AG in Wien (Spezialbank, welche auf die Finanzierung und Förderung von kommunalen und betrieblichen Umweltprojekten spezialisiert ist) ist die Abwicklungsstelle. Die Wirtschaftskammer Österreich ist Partner und setzt sich vor allem für die Bekanntmachung der Förderung bei den Privatunternehmen ein.

² Definition „de-minimis“-Förderung: Förderung zugunsten eines Unternehmens bis zu einem maximalen Ausmass von 100.000.- , innerhalb von drei Jahren.

Ergebnisse:

Seit Beginn 2002 wurden 18 Anträge eingereicht. Davon wurden 7 Anträge gefördert, einer abgelehnt und der Rest ist noch in Bearbeitung. Ansonsten konnten keine zusätzlichen Informationen eruiert werden.

▪ **Mobilitätsberatung für Betriebe in Linz**

(<http://www.linz.at/umwelt/mobilitaet/mobilitaet.htm>)

Hintergrund:

Aufgrund zunehmender Verkehrsbelastungen in der Stadt Linz, wurde auf Initiative des Stadtrates, im Herbst 1999, eine städtische Mobilitätsberatung eingeführt. Im Winter 99/00 wurden drei städtische Mitarbeiter durch ein privates Beratungsbüro zu Mobilitätsberatern ausgebildet. Die städtische Mobilitätsberatungsstelle hat im Jahr 2001 ihre Tätigkeiten aufgenommen. Ein angebotener Handlungsbereich sind die so genannten Betriebsberatungen.

Angebot/Aufgaben:

Kostenlose Erarbeitung von kompletten Mobilitätskonzepten für die in der Stadt Linz angesiedelten Betriebe und Institutionen mit 50 und mehr Beschäftigten, d.h.:

- Erhebung der Ist-Situation betreffend Infrastruktur im Betrieb,
- Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter mittels Betriebsbefragung,
- Potentialermittlung auf Grund der Fragenbogenergebnisse,
- Subvention von öV-Schnuppertickets für die Betriebe durch die Stadt Linz,
- Erstellung des Massnahmekataloges und Mithilfe bei dessen Umsetzung,
- Evaluierung der Situation im Betrieb nach einem Jahr.

Erfahrungen mit 6 Test-Betrieben:

- Alle 6 ausgewählten Pilotbetriebe verfügten über Parkplatzprobleme an ihrem Betriebsstandort, eine schlechte Radinfrastruktur im Betriebsgelände sowie herrscht bei den Mitarbeitern mehrheitlich ein Informationsdefizit zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Nach einem Jahr wurde bei 4 der 6 Betriebe ein umfassender Mobilitätsplan erstellt. Diese 4 Betriebe umfassten insgesamt 900 Mitarbeiter. Dabei wurden folgende Potentiale erörtert und Massnahmen vorgeschlagen:
 - Das Potential der Umsteiger vom Auto auf den öffentlichen Verkehr beträgt 40%. 9% der Mitarbeiter, welche das Gratis-Schnupperticket genutzt haben, könnten sich vorstellen auf den ÖV umzusteigen,
 - Insgesamt besteht ein Potential von jährlich 13'000 Autofahrten die eingespart werden könnten,
 - Einführung eines Parkraum- und Fuhrparkmanagements,

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

- Erhebung von Parkplatzgebühren zur Finanzierung eines Mobilitätsfonds (zur Subvention von öV-Tickets),
- Verschiedene Verbesserungen für Radfahrer und Fussgänger.

Ergebnisse:

Welche Massnahmen von den Betrieben effektiv umgesetzt worden sind, konnte nicht ausfindig gemacht werden. Aufgrund der bei den 6 Testbetrieben gewonnenen Erfahrungen, wird die Mobilitätsberatung für Betriebe in Linz zu einem festen Bestandteil im neuen Verkehrskonzept der Stadt. Die kostenlose Beratungstätigkeit soll ausgebaut werden.

Charakterisierung der Unternehmen mit eingeführtem Mobilitätsmanagement:

Keine gesamtösterreichischen Erhebungen vorhanden. Aufgrund der Kenntnisse von vorhandenen Beispielen sind alle Branchen und Betriebsgrössen vertreten.

Hauptsächlich umgesetzte Massnahmen:

Im Modellvorhaben "Sanfte-Mobilitäts-Partnerschaft" waren die wichtigsten Massnahmenbündel:

- alle Arten finanzieller Anreize zur Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel (Gratis Jahresstreckenabonnemente, Fahrkostenzuschüsse für öV-Benutzer etc.),
- organisatorische und infrastrukturelle Verbesserungen zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs (bessere Fussgänger- und Radinfrastruktur, Direktanbindung an den OeV und attraktiver Taktfahrplan etc.),
- logistische Massnahmen wie Fuhrparkmanagement, Dienstfahrtenoptimierung etc.,
- Parkraummanagement, Nichterweiterung des bestehenden Parkplatzangebotes etc.,
- Informationsangebote und Aktionstage (Mobilitätstage, Velotests, Fahrplaninformationen etc.).

Fazit (Problembereiche, Erfolgsfaktoren):

Gemäss Müller (2001) fristet betriebliches Mobilitätsmanagement in Österreich ein Nischendasein und ist in weiten Teilen der Wirtschaft nicht bekannt. Aufgrund der Ergebnisse im Modellvorhaben "Sanfte Mobilitäts-Partnerschaft" wurden durch die damalige Projektleitung folgende Schlussfolgerungen gezogen:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement sollte in Österreich auf breiter Basis eingeführt werden. Anreizsysteme (z.B. finanzielle Unterstützung, Zertifizierung etc.) sowie die Abschaffung von hinderlichen ordnungspolitischen und steuerlichen Rahmenbedingungen sollen dabei unterstützend wirken.
- Initiativen für weitere Vorbildaktionen von Betrieben und öffentlichen Verwaltungen, Informationskampagnen und Mobilitätsberatungsservice für Betriebe sollten gestartet werden.

Wichtige Organisationen, die über Know-how zum betrieblichen Mobilitätsmanagement verfügen

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
<http://www.lebensministerium.at/umwelt/>
Fördert auf nationaler Ebene fachlich und finanziell das betriebliche Mobilitätsmanagement.

2.3 Grossbritannien

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Mit dem Eintrag ins "Weissbuch zum Verkehr" (1998) wurde betriebliches Mobilitätsmanagement ins Regierungsprogramm aufgenommen. Die Regierung versucht die Erstellung von Mobilitätsplänen (Green Travel Plans) auf freiwilliger Basis zu fördern. Einerseits nimmt sie dabei eine Vorbildfunktion ein, und andererseits will sie die Regionen und Gemeinden motivieren und aktiv unterstützen. Als eigenes Ziel hat sich die Regierung die Aufstellung von Mobilitätsplänen für alle Regierungsstandorte vorgenommen (effektiv wurden bisher für rund 1000 Standorte Mobilitätspläne erstellt). Hinzu kommt, dass die Regierung 1999 ein Paket mit 7 fiskalischen Massnahmen eingeführt hat. Dabei handelt es sich um Steuererleichterungen und Zuschüsse für Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Bereich Werkbusse, öffentlicher Verkehr und Velonutzung.

Der im Dezember 2000 verabschiedete "Transport Act 2000" ist eine weitere wichtige Rahmenbedingung. Dieses Gesetz enthält Bestimmungen zur Gestaltung von lokalen Verkehrsplänen. Mobilitätsmanagement ist darin enthalten. Weiter wird den lokalen Behörden die Möglichkeit gegeben, eine Abgabe auf Betriebsparkplätze (workplace parking levy) zu erheben und ein Road-Pricing (siehe London) einzuführen. Die Einnahmen müssen dabei in lokale Verkehrsprojekte zurückfliessen.

Auch das nationale Luftreinhaltegesetz 2000 gibt den Gemeinden die Möglichkeit Privatbetriebe zur Erstellung und Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsplänen zu verpflichten. Weiter können Gemeinden auf Grund verschiedener Erlasse (z.B. „section 106 agreements“ oder „Planning Guidance PPG 13“) bei Standortwechsel, -erweiterungen oder bei Neubauten die Unternehmen ebenfalls dazu verpflichten, Mobilitätspläne zu erstellen.

Förderstrategien (Anreizsysteme, Beratungsstrukturen, Modellvorhaben):

- **Förderprogramm vom Departement für Umwelt, Transport und Regionen (DETR)**
Zur Bildung von lokalen Netzwerken aktiver Unternehmen und deren Unterstützung durch die Gemeindenverwaltungen, lancierte das DETR (Department for Environment,

Transport and Regions) anfangs 2001 ein nationales Förderprogramm mit einer Laufzeit von drei Jahren. Mit einem Budget von insgesamt 13,2 Mio. wurden bisher in 84 Städten 111 Mobilitätskoordinatoren subventioniert (max. 44'000 pro Jahr und Stelle). Diese sind für Beratung von Unternehmen zuständig. Nach Ablauf der drei Jahre müssen die lokalen Verwaltungen die Mobilitätskoordinatoren vollumfänglich und selbst finanzieren.

▪ **National TravelWise Association (NTWA)** (<http://www.travelwise.org.uk/>)

Hintergrund:

Entstanden ist TravelWise auf Initiative des Hertfordshire County Council. Die Idee war eine engere Zusammenarbeit von lokalen Behörden im Bereich des nachhaltigen Verkehrs. 1998 wurde daraus eine nationale Organisation.

Organisation:

NTWA ist ein Netzwerk von lokalen Behörden aus den Bereichen Gesundheit und Verkehr. Es umfasst heute ca. 110 Mitglieder welche in 11 regionalen Gruppen organisiert sind. Der Mitgliedschaftsbeitrag beträgt 150 pro Jahr.

Ziele:

Ziel der Tätigkeiten von NTWA ist, die Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung betreffend den negativen ökonomischen, ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Effekten der Autonutzung zu erhöhen. NTWA will die Nutzung des Umweltverbunds fördern bzw. grundsätzlich zur Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrs beitragen.

Angebot:

Die NTWA organisiert regelmässige Workshops für ihre Mitglieder und bildet Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themen. Die verschiedenen Aspekte von Mobilitätsmanagement werden dabei schwerpunktmässig behandelt.

▪ **Company TravelWise in Birmingham**

(<http://www.centro.org.uk/wwwroot/TravelWise/usrTWCompany.asp>)

Hintergrund:

„Company TravelWise“ ist ein von der Stadtverwaltung Birmingham 1998 lanciertes Mobilitätsberatungsprogramm für Unternehmen (private und öffentliche). Dabei nimmt das City Council eine Vorbildfunktion gegenüber den Unternehmen und Organisationen in den "West Midlands" ein.

Organisation:

Interessierte Betriebe können auf freiwilliger Basis mitmachen bzw. Mitglied von „Company TavelWise“ werden. Das Programm wird von zwei in der städtischen Verwaltung

angesiedelten und dafür eingestellten Koordinatoren durchgeführt. Die dabei angebotenen Beratungsleistungen sind für die Unternehmen kostenlos, hingegen müssen die Kosten für die Umsetzung von Massnahmen von diesen selbst getragen werden. Eine weitere Teilnahmebedingung ist, dass diese eine fixe Ansprechperson nominiert. Die Beratungsleistungen der Koordinatoren ist flexibel bzw. entsprechend den Bedürfnissen der Unternehmen gestaltet.

Angebot:

- Unterstützung bei der Analyse der Rahmenbedingungen (z.B. Auswertung von Mitarbeiterbefragungen) und Entwicklung von Massnahmenempfehlungen,
- Abgaben von Fahrplaninformationen,
- Vermittlung von preisreduzierten öV-Abos,
- Organisation und Durchführung von betriebsinternen Informationstagen zur Bewusstseinsbildung,
- Entwicklung von Parkplatzmanagementmodellen,
- Vermittlung zwischen Verwaltung und Betrieb (z.B. damit der Betrieb besser an das öV-Netz angeschlossen wird),
- Vermittlung bzw. Organisation zwischen den Betrieben zur gemeinsamen oder verbilligten Nutzung von bereits in einem Unternehmen eingeführten Massnahmen (z.B. gemeinsame Nutzung einer Werksbuslinie oder die betriebsübergreifende Organisation von CarPooling).

Erfahrungen und Ergebnisse:

Im Jahr 2002 waren insgesamt 75 Unternehmen mit insgesamt 113'000 Beschäftigten Mitglied des sogenannten „City Council's Company Travel Plan“. Laut Einschätzung der Mobilitätskoordinatoren und aufgrund einer im Jahre 2002 durchgeführten Befragung bei den Mitgliedern, hat folgende Verschiebung im Pendlerverkehr stattgefunden:

- -13% reine Autofahrer,
- +14% multimodale Nutzer(z.B. Montag – Mittwoch mit dem Zug, Donnerstag – Freitag mit dem Auto),
- -4% Velofahrer.

Die Mobilitätskoordinatoren von Company TravelWise arbeiten eng mit dem Verkehrsverbund der WestMidlands ("Centro") und mit den „Travel West Midlands“ (grösster örtlicher Busbetrieb) zusammen. Das Programm wird durch die örtliche Handelskammer unterstützt.

- **Mobility Management in Nottingham – The Commuter Planners Club**
(http://www.nottinghamshire.gov.uk/home/traffic_and_travel/strategy-policy/travel_plans.htm)

Hintergrund:

Im Rahmen des 1995 für das City Council erstellten Mobilitätsplanes, waren die Behörden daran interessiert, lokale Unternehmen in die Planung miteinzubeziehen. Auf Initiative des Councils, der beiden ansässigen Universitäten sowie grosser Unternehmen wurde 1996 der "Commuter Planners Club" gegründet.

Organisation/Ziele:

Beim "Commuter Planners Club" handelt es sich um ein regionales Netzwerk mit Beteiligten aus der lokalen Verwaltung, aktiven und interessierten Unternehmen sowie Transportdienstleistern. Heute zählt der Club ca. 35 aktive Unternehmen, mit jeweils mehr als 300 Beschäftigten. Ein kommunaler Mobilitätsberater organisiert 2-3 Workshops pro Jahr, in welchen in Nottingham laufende Projekte und Best-Practice Beispiele ausserhalb Nottinghams vorgestellt werden.

Ergebnisse/Erfahrungen:

- Der "Commuter Planners Club" unterstützt die betrieblichen Mobilitätskoordinatoren
- Es wurde eine Plattform zur Verbesserung des konstruktiven Meinungsaustausches zwischen Behörden und Unternehmen geschaffen.
- Entwicklung gemeinsamer Mobilitätsprojekte.
- Nach 18 Monaten arbeiteten 32 (von 108) Betrieben mit mehr als 200 Mitarbeitern an einem Mobilitätsplan.
- Die kommunale Arbeit wird durch die Unternehmen positiv bewertet.
- Das Club-Modell wurde u.a. in Cambridge, Manchester und Oxford installiert.
- Zwei hauptamtliche Mobilitätsberater wurden für drei Jahre eingestellt (mit nationaler Förderung).

Charakterisierung der Unternehmen mit eingeführtem Mobilitätsmanagement:

Die vom Department for Transport³ (DfT) (2002a) durchgeführte Evaluation von 20 "best-practice" Beispielen zeigt, dass sowohl Privatbetriebe (Dienstleistungs- und Industriebetriebe) als auch öffentlich-rechtliche Unternehmen (Krankenhäuser, Universitäten, Verwaltungen, etc.) im betrieblichen Mobilitätsmanagement aktiv sind. Die Mehrheit der Betriebe (17) hat mehr als 1000 Beschäftigte.

³ vormals DETR

Hauptsächlich umgesetzte Massnahmen:

Verteilung der umgesetzten Massnahmen der vom DfT (2002a) beurteilten 20 Betriebe:

- öV-Förderung in Form von finanziellen Anreizen durch den Arbeitgeber (ca. 11% der umgesetzten Massnahmen);
- öV-Förderung in Form verbesserter Anbindung ans öV-Netz (ca. 16% der umgesetzten Massnahmen);
- Einführung und Ausbau von Werkbus- und Shuttle-Buslinien (ca. 12% der umgesetzten Massnahmen);
- Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur zur Förderung der Velonutzung (ca. 17% der umgesetzten Massnahmen);
- Förderung CarPooling in Form der Bereitstellung eines firmeninternen Matchingsystems und von privilegierten Parkplatzstandorten für CarPooler (ca. 20% der umgesetzten Massnahmen);
- Parkraummanagement und Erhebung von Parkplatzgebühren (ca. 15% der umgesetzten Massnahmen);
- Verbessertes Informationsangebot und Durchführung von Aktionstagen (ca. 9% der umgesetzten Massnahmen).

Fazit (Problembereiche, Erfolgsfaktoren):

In einer vom DETR (2000/2001) durchgeführten Studie zum Status des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Grossbritannien, wurden alle 388 Lokalverwaltungen, 1000 zufällig ausgewählte Unternehmen mit über 100 Beschäftigten sowie 60 Spitäler und 40 Universitäten zum Stand ihrer Aktivitäten befragt. Nur gerade 7% der 554 antwortenden Privatbetriebe haben einen Mobilitätsplan erstellt oder sind dabei einen zu entwickeln. Immerhin wären 22% der Betriebe bei einer stärkeren Unterstützung durch die lokalen Behörden bereit, einen Mobilitätsplan zu erstellen. Im Gegensatz dazu haben bereits 61% (27) der Spitäler und 52% (15) der Universitäten einen Mobilitätsplan oder sind dabei einen zu erstellen.

Die Hauptgründe für die Einführung von Mobilitätsmanagement bei den befragten Unternehmen und Organisationen sind Parkplatzprobleme, der Erwerb von Planungsgenehmigungen, die Verbesserung der Umweltqualität sowie die Initiative der Regierung. Die Mehrheit der befragten lokalen Behörden nutzen die Planungs- und Genehmigungsverfahren, um Betriebe zur Erstellung von Mobilitätsplänen zu verpflichten.

Die 20 vom Department of Transport (DfT 2002b) untersuchten Betriebe erreichten mittels der Umsetzung ihrer Mobilitätspläne positive Veränderungen bei den Pendlergewohnheiten ihrer Mitarbeiter. Durchschnittlich konnten 18% der täglichen Autofahrten reduziert werden. Für die Autoren der Studie hängt der Erfolg von betrieblichem Mobilitätsmanagement entscheidend von einer gesamtheitlichen Strategie zwischen Parkplatzmanagement und der Verbesserung der Attraktivität des Umweltverbundes ab.

Wichtige Organisationen, die über Know-how zum betrieblichen Mobilitätsmanagement verfügen

- Department for Transport (DfT) (vormals DETR): <http://www.dft.gov.uk/>
Fördert auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene fachlich und finanziell das betriebliche Mobilitätsmanagement. Herausgeber diverser Studien und Leitfäden über Mobilitätspläne.
- Nationale TravelWise Association (NTWA): <http://www.travelwise.org.uk/>

2.4 Niederlande

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Die Niederlande verfügt über mehr als 10 Jahre Erfahrung in der Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Auch hier verfolgt der Staat eine Unterstützungs- bzw. Motivationsstrategie durch die Bereitstellung von Information (Leitfäden, Handbücher, etc.), Beratungsstrukturen (Verkehrskoordinationszentren) und Steuererleichterungen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer (z.B. können Arbeitgeber den Mitarbeitern gewährte finanzielle Entschädigung an öV-Abos von den Steuern abziehen).

Gemäss nationaler Umweltgesetzgebung liegt es in der Kompetenz von lokalen oder regionalen Behörden, Unternehmen zur Erstellung und Umsetzung von Mobilitätsplänen zu verpflichten. Einige Behörden, z.B. die Städte Herzogenbosch und Tillburg, nehmen diese Kompetenz wahr bei Unternehmen, die sich neu ansiedeln bzw. ihren Standort erweitern wollen.

Förderstrategien (Anreizsysteme, Beratungsstrukturen, Modellvorhaben):

- **VCC – Mobilitätskoordinations-Zentren in den Niederlanden**

Organisation:

Es gibt rund 14 Mobilitätskoordinations-Zentren, welche auf verschiedene Provinzen, Städte und Regionen verteilt sind. Die Einrichtungen basieren auf einer nationalen Strategie mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zwischen regionalen/lokalen Behörden und Unternehmungen zu fördern und Vereinbarungen abzuschliessen. Dabei geht es um Informieren, Motivieren, Beraten und das Anbieten von kommerziellen Dienstleistungen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die VCCs sind die eigentlichen Vollzugsorganisationen, die zu rund der Hälfte an der öffentlichen Verwaltung angegliedert sind (meistens bei einer Gemeinde). Die andere Hälfte sind eigenständige Unternehmen, die jedoch mit öffentlichen Geldern unterstützt werden (z.B. VCC beim Flughafen Schip-
hol).

hol). Im Idealfall arbeiten die VCCs mit den Gemeinden, den Provinzen, den Arbeitnehmerorganisationen und einzelnen Unternehmen bzw. Businessparks zusammen.

Angebot:

Alle VCCs sind auf Unternehmen ausgerichtet. Bei den Betriebsberatungen geht es um Fragen der Erreichbarkeit, des Parkplatzmanagements und der Erfüllung von Umweltvorschriften. Unternehmen werden z.T. über Business-Lunches angesprochen. Im Visier sind insbesondere grosse Arbeitsplatzgebiete (Schiphol, Hafengebiete, Industrieparks). Hervorzuheben sind folgende angebotene Einzelmassnahmen: Teleworking, Velokonzepte, CarPooling.

Finanzierung:

Die Finanzierung setzt sich aus Geldern von Gemeinden, Provinzen, dem Transportministerium (ca. 5,5 Mio. pro Jahr) und – in den meisten Fällen – aus kommerziellen Dienstleistungen zusammen. Die "kommerzielle Finanzierung" besteht aus Projekten zuhanden der Öffentlichkeit, aus Mitgliedschaften von Unternehmen oder - in wenigen Fällen – aus dem Verkauf konkreter Angebote an Unternehmen. Generell haben die Beiträge durch die öffentliche Hand eher abgenommen, während die "kommerzielle Finanzierung eher zugenommen hat. Noch ist die prinzipielle Abhängigkeit von der öffentlichen Hand ziemlich gross.

Bisherige Erfahrungen und Ergebnisse:

Der Erfolg wird v.a. an der Anzahl Unternehmen ausgedrückt, die beraten werden. Je nach Einzugsgebiet der einzelnen VCCs sind dies von 5% bis 50% aller ansässigen Unternehmen. Weitere Erfolgskriterien sind tatsächlich abgeschlossene Vereinbarungen und durch Unternehmen eingeführte Richtlinien betreffend Mobilität ihrer Belegschaft. Z.B. sind im Gebiet der Randstad 10-20% der Unternehmen mit 50 oder mehr Arbeitnehmern aktiv im Transportmanagement. Ausserhalb der Randstad sind es weniger. Aufgrund durchgeführter Evaluationen wird deutlich, dass die VCCs unterschiedliche Ausprägungen (Organisation, Finanzierung, Angebot, etc.) haben. Allen gemeinsam ist aber deren Erfolg beim Initiieren und Auslösen von Lerneffekten. Eher schlecht sind die Evaluationsresultate betreffend tatsächlich erreichter Anzahl von Unternehmen. VCCs hätten zu wenig Aufträge von Unternehmen. Diese seien noch zu wenig interessiert an einem effizienten Transportmanagement. Gewisse Anstrengungen verlaufen im Sande, sobald die öffentlichen Subventionen gekürzt oder gestrichen werden. Der Erfolg misst sich auch daran, ob die Tätigkeiten der VCCs allein auf das Mobilitätsmanagement ausgerichtet sind oder ob sie in einem grösseren Zusammenhang gesehen werden. So geht es beim VCC Schiphol um die Erreichung genereller Umweltziele im Zusammenhang mit der Flughafenpolitik. Dazu gibt es auch entsprechende Vereinbarungen zwischen Flughafen und Transportministerium. Im Raum Rotterdam sind die VCCs eine Strategie im Rahmen des sog. "Stauplanes", zur Lösung des Stauproblems. Bei solchen Zielsetzungen wird z.T. die Zeitdauer bei der Abstimmung mit den anderen Strategien bzw. mit

Planungen in anderen Verwaltungsabteilungen beklagt. VCCs, die weniger in der übergeordneten Verkehrspolitik eingebunden sind, haben zwar eine begrenzte Wirkung, können ihre Ziele aber relativ kurzfristig erreichen.

▪ **Vervoermanagement Nederland (VMNL):** <http://www.vm2.nl/>

Nationale Organisation/Verein welche für die Förderung des Mobilitätsmanagements und die regionsübergreifende Kooperation verantwortlich ist. Ihre Mitglieder setzen sich aus den VCCs, lokalen Verwaltungen sowie privaten Beratungsbüros zusammen. Finanziell getragen wird die VMNL von ihren Mitgliedern und vom Staat. Die VMNL betreibt die Kenntnisplattform VERDI (<http://www.kennisplatform-verdi.nl/>), eine nationale Informationsplattform zum Thema Verkehr mit Mobilitätsmanagementsthemen.

Charakterisierung der Unternehmen mit eingeführtem Mobilitätsmanagement:

Aufgrund einer von Schreffler (1996) durchgeführten Fallstudie zum betrieblichen Mobilitätsmanagement von 9 Betrieben kann folgende Charakterisierung vorgenommen werden:

- Die neun Betriebe stammen aus den Bereichen Verwaltung, Gesundheitswesen, Industrie und Dienstleistung sowie Bildung,
- Alle neun Betriebe haben mehr als 500 Mitarbeiter,
- Wichtigste Handlungsgründe waren: Ausübung von Vorbildfunktion, Erweiterung des Betriebsstandortes, staatliche Motivation.

Hauptsächlich umgesetzte Massnahmen:

Die 9 untersuchten Betriebe haben hauptsächlich folgende Massnahmen umgesetzt:

- öV-Förderung in Form von finanziellen Anreizen durch den Arbeitgeber (67% der umgesetzten Massnahmen);
- Förderung CarPooling in Form der Bereitstellung eines firmeninternen Matchingsystems (67% der umgesetzten Massnahmen) und von privilegierten Parkplatzstandorten für CarPooler (ca. 44% der umgesetzten Massnahmen);
- Förderung der Velonutzung (56% der umgesetzten Massnahmen)
- Verbesserung der Veloinfrastruktur, Parkraummanagement und Erhebung von Parkplatzgebühren (je 33% der umgesetzten Massnahmen);
- Heimfahrtgarantie, Reparaturservice für Velos, verbesserte Informationsangebote und Aktionstage (je 22% der umgesetzten Massnahmen).

Fazit (Problembereiche, Erfolgsfaktoren):

Gemäss Boot (2003) zeigen die Erfahrungen aus den Beratungszentren (VCC), dass Information wichtig ist, die Motivation eher begrenzt funktioniert und die Beratung von Unternehmen nur dort fruchtet, wo ein eigenes Interesse besteht. Bis 1999 befassten sich nur gerade 6% aller Betriebe mit 50 oder mehr Mitarbeiter aktiv mit betrieblichem Mobilitätsmana-

gement. Bei der Mehrheit der Unternehmen wird betriebliches Mobilitätsmanagement noch nicht wirklich als Handlungskonzept für den betriebsbedingten Verkehr wahrgenommen. Der Nationale Verkehrs- und Transportplan 2020 sichert die Kontinuität des Mobilitätsmanagements und führt die dezentrale Beratungsstruktur weiter. Zudem soll das Mobilitätsmanagement noch stärker mit dem betrieblichen Umweltschutz und den Arbeitsbedingungen verknüpft werden.

Wichtige Organisationen, die über Know-how zum betrieblichen Mobilitätsmanagement verfügen:

- Vervoermanagement Nederland (VMNL): <http://www.vm2.nl/>
- Werkmodel vervoermanagement: <http://www.werkmodel.info/>
- Mobility Management org. Province of Brabant: <http://www.vccbrabant.nl/>
- Mobility Management org. Northern Netherlands: <http://www.vccnoord.nl/>
- Mobility Management org. Easterns Netherlands: <http://www.vccoost.nl/>
- Mobility Management org. Centre Netherlands: <http://www.venmadvies.nl/>
- VCC-Schiphol
- Kennisplattform VERDI: <http://www.kennisplatform-verdi.nl/>
- Ministry of Transport: <http://www.minvenw.nl/>

2.5 Belgien

Rechtliche Rahmenbedingungen:

Die Mehrheit der Kompetenzen betreffend Verkehr liegen in Belgien auf regionaler Ebene. Auf nationaler Ebene wurde 1999 vom Parlament die Einführung eines Gesetzes, das Unternehmen zur Erstellung eines Mobilitätsplanes verpflichtet, abgelehnt. Hingegen hat die neue Regierung (im Jahr 2000 oder 2001) die Verpflichtung zur jährlichen Erstellung einer Mobilitätsbilanz für Betriebe mit mehr als 100 Mitarbeitern eingeführt. Private und öffentliche Betriebe sind angehalten Daten zum Verkehrsverhalten (auf dem Arbeitsweg) ihrer Beschäftigten, Informationen zu den Verkehrsinfrastrukturen innerhalb des Betriebes und zu beabsichtigten Massnahmen des Mobilitätsmanagements den städtischen Verwaltungen vorzulegen.

Zudem gilt seit 2002 eine neue fiskalische Bestimmung: Arbeitgeber können gewährte Zuschüsse auf die öV-Abos ihrer Mitarbeiter von den Steuern abziehen. Arbeitnehmer können für den Arbeitsweg eine verkehrsmittelunabhängige Pauschale abziehen. Die Nutzung des Autos ist also gegenüber der Nutzung anderer Verkehrsmittel steuertechnisch nicht mehr interessant.

Förderstrategien (Anreizsysteme, Beratungsstrukturen, Modellvorhaben):

▪ **MOBIDESK Limburg**

Ausgangslage:

Im Frühsommer 2003 wurde in der Provinz Limburg (Flandern) die erste institutionelle Mobilitätsberatungsstelle für Unternehmen in Belgien eröffnet. MOBIDESK ist momentan als 4 jähriges Pilotprojekt konzipiert. Das Projekt wird zu 60% von der Provinz Limburg und zu 40% von der EU (Regionaler Entwicklungsfond) finanziert. Die Betriebskosten von MOBIDESK belaufen sich jährlich auf 250'000 .

Zielgruppe/Ziele:

Die anvisierte Zielgruppe sind Arbeitgeber und Arbeitnehmer von privaten Unternehmen, welche in der Provinz Limburg ihren Betriebsstandort haben. Das Hauptziel ist die eine nachhaltige Verlagerung des Pendlerverkehrs zugunsten des Umweltverbundes und somit eine Verbesserung der Umweltqualität. Kurzfristig möchte man 10% (25'000) der Beschäftigten in der Provinz Limburg mittels der von MOBIDESK angebotenen Dienstleistungen erreichen. Längerfristiges Ziel ist eine 10%ige Reduktion des Pw-Anteils im gesamten Pendlerverkehr der Provinz.

Organisationsform:

Initiant und Hauptträger von MOBIDESK ist die Provinzbehörde von Limburg. Das Pilotprojekt wird begleitet von einer Projektgruppe mit Vertretern aus verschiedenen involvierten Partnerinstitutionen (öffentliche Verwaltung, örtliche und regionale Verkehrsbetriebe, Wirtschaftsförderung, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände). Der Aufbau und der Betrieb von MOBIDESK wird durch ein spezialisiertes Beratungsbüro durchgeführt. Die zentrale Koordinationsstelle ist in Hasselt (Hauptort der Provinz Limburg). Diese ist mit zwei für das Projekt eingestellten Mobilitätsberatern besetzt, welche durch Mitarbeiter des privaten Beratungsbüros gecoacht bzw. unterstützt werden.

Angebot:

Grundsätzlich erstellt MOBIDESK für ganze Gewerbe- und/oder Industriezonen sowie Businessparks Mobilitätspläne. Diese werden den tangierten Unternehmen zur Verfügung gestellt. Die Betriebe entscheiden selbst, ob sie einzelne im Mobilitätsplan vorgeschlagene Massnahmen umsetzen oder nicht. Dazu bietet MOBIDESK Unterstützung an. Diese kann kostenlos bezogen werden, wenn sich der Betrieb verpflichtet, mindestens eine der im Mobilitätsplan definierten Massnahmen umzusetzen. Wichtige Dienstleistungen bzw. Aufgaben von MOBIDESK sind:

- Beratungs- bzw. Informationsgespräche mit Arbeitgebern und Arbeitnehmern ,
- Unterstützung eines einzelnen Betriebs bei der Analyse und der Entwicklung von geeigneten Massnahmen (Organisation und Auswertung von Befragungen),

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

- Informations- und Beratungstätigkeiten für Beschäftigte zur Förderung der Nutzung des Umweltverbundes (aktiv mittels Durchführung von Informationskampagnen im Betrieb oder via telefonischer Beratung und passiv via Internet),
- Entwicklung neuer standardisierter Produkte zur umweltfreundlichen Transportabwicklung (z.B. Aufbau eines regionalen Veloverleihdienstes oder eines regionalen CarPool-Matching-Systems),
- Aufbau und Bewirtschaftung einer Datenbank zu den Mobilitätsbilanzen der Unternehmen in der Provinz Limburg,
- Koordination zwischen den Betrieben bzw. zwischen den Betrieben, den öV-Betrieben und der öffentlichen Hand.

Wie bereits erwähnt, ist die Nutzung der Dienstleistungen von MOBIDESK für die Unternehmen unentgeltlich. Ziel des Pilotprojektes ist jedoch herauszufinden, wie und bei wem Einnahmen generiert werden können, um zumindest einen Teil der Kosten eigenwirtschaftlich zu finanzieren. Mögliche Ansätze die erprobt werden sollen, sind die Erhebung von Mitgliederbeiträgen bei Firmen, Beiträge von Transportdienstleistern, Verkauf von standardisierten Dienstleistungen (z.B. Einnahmen durch den Veloverleih).

Charakterisierung der Unternehmen mit eingeführtem Mobilitätsmanagement:

Bei einer aktuellen Beispielsammlung (Traject 2003) stammen die Betriebe mit umgesetzten Mobilitätsplänen aus den Bereichen öffentliche Verwaltung, Gesundheitswesen, Banken und Versicherung. Die Mehrheit der aufgeführten Betriebe hat mehr als 1000 Beschäftigte.

Hauptsächlich umgesetzte Massnahmen:

Die in der erwähnten Beispielsammlung hauptsächlich umgesetzten Massnahmen sind:

- Förderung der Velonutzung (Kauf von Dienstvelos, Spesenentschädigung für Velofahrer)
- Verbesserung der Veloinfrastruktur (Bau von Abstellplätzen, besser Anbindung ans Radwegnetz),
- finanziellen Anreize zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Gratis Job-Ticket, Fahrkostenzuschüsse für öV-Benutzer etc.),
- Förderung von Telearbeit.

Fazit (Problembereiche, Erfolgsfaktoren):

Seit 2000 unternimmt die neue rot-grüne Regierung einen neuen Anlauf zur Förderung des Mobilitätsmanagements auf nationaler Ebene. Ihr geht es hauptsächlich um die Koordinierung und das Anstossen echter Umsetzungen in den Unternehmen, als um gesetzliche Verpflichtungen (Müller 2001). Ein erster Schritt dazu sind sicher die neuen steuerlichen Verbesserungen im Bezug auf den Arbeitspendlerverkehr für Arbeitgeber und -nehmer.

Laut Zuallert (MOST 2003b) liegt das Hauptproblem für den mangelnden Durchbruch des betrieblichen Mobilitätsmanagements, hauptsächlich in der Verteilung der Verantwortung und Zuständigkeit auf zu viele unterschiedliche politische Instanzen. Das Problem liegt in der Regionalisierung der Kompetenzen für die Bereiche Mobilität und Verkehr. Der Staat hat nur durch Schaffung von gesetzlichen Rahmenbedingungen einen Einfluss.

Wichtige Organisationen, die über Know-how zum betrieblichen Mobilitätsmanagement verfügen:

- Traject (privates Beratungsbüro): <http://www.traject.be/>
- MOBIDESK Limburg: <http://www.mobidesklimburg.be/>
- LangzaamVerkeer (privates Beratungsbüro): <http://www.langzaamverkeer.be/>

2.6 Italien

Rechtliche Rahmenbedingungen:

"Decreto Ronchi":

1998 wurde ein nationales Dekret zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in urbanen Gebieten eingeführt („Decreto Ronchi“). Das Dekret schreibt u.a. vor, dass Betriebe (private und öffentliche) mit mehr als 300 Beschäftigten jährlich einen Mobilitätsplan erstellen sowie einen firmeninternen Mobilitätsverantwortlichen bestimmen müssen. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden sind die Betriebe aufgefordert, Massnahmen zur Reduktion des mot. IV im Pendlerverkehr sukzessiv umzusetzen. Die Gemeinden sind angehalten die Betriebe mit entsprechenden Beratungsleistungen zu unterstützen. Für den Aufbau entsprechender Beratungsstrukturen haben die Ministerien für Umwelt, Transport, Öffentliche Bauten und Gesundheit insgesamt 7,2 Mia. Lire (bzw. 3,6 Mio.) den Gemeinden als Subvention zur Verfügung gestellt. Das Dekret sieht jedoch keine Sanktionsmöglichkeiten bei Nichterfüllung vor.

"Decreto Bordon":

Im Jahr 2000 wurde ein weiteres Dekret („Decreto Bordon“) erlassen, das insgesamt 30 Mia. Lire (bzw. 15 Mio.) an nationalen Subventionsgeldern für Gemeinden und Betriebe vorsieht. Betriebe werden für 3 Jahre mit max. 50% der Umsetzungskosten unterstützt. Gemeinden erhalten für den Aufbau und den Betrieb von Beratungsstrukturen im ersten Jahr 80% und im zweiten Jahr 40% der Kosten erstattet.

Förderstrategien (Anreizsysteme, Beratungsstrukturen, Modellvorhaben):

Städtische Mobilitätsmanager:

Zurzeit existieren in 42 Städten sogenannte „städtische Mobilitätsmanager“ („Mobility Manager di area“). Diese sind in der Mehrheit Angestellte der Stadtverwaltung. Teilweise sind sie bei den städtischen Verkehrsbetrieben angesiedelt oder bei der Provinz.

Die städtischen Mobilitätsmanager sind für die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement zuständig. In den meisten Fällen erstellen sie die betrieblichen Mobilitätspläne für die Unternehmen und unterstützen diese bei den betriebsinternen Kommunikations- und Motivationsanstrengungen. Zudem agieren sie als Vermittler zwischen dem Unternehmen und den Anbietern von Dienstleistungen (z.B. öffentlicher Verkehrsbetrieb, Velohändler, etc.) und führen Ausbildungskurse für die firmeninternen Mobilitätsverantwortlichen durch.

Eine weitere Aufgabe der städtischen Mobilitätsmanager ist, Betriebe für die Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätsplanes zu gewinnen. Dies geschieht mittels Durchführung von Informationsveranstaltungen, der Herausgabe von Newsletters bzw. den Betrieb einer Web-Site.

Euromobility:

Die nationale Dachorganisation „Euromobility“ (<http://www.euromobility.org/>) ist für den Erfahrungsaustausch zwischen den Mobilitätskoordinatoren, deren Ausbildung (es finden regelmässig Einführungskurse statt) und die Gesamtevaluation zuständig. Euromobility ist ein Verein, der durch Mitgliederbeiträge (Firmen, Städte, Einzelpersonen) und durch Projektarbeit finanziert ist. Zurzeit sind 4 Personen bei Euromobility beschäftigt. Der Sitz ist in Rom.

Charakterisierung der Unternehmen mit eingeführtem Mobilitätsmanagement:

Bei denjenigen Betrieben, die Massnahmen umgesetzt haben, handelt es sich sowohl um Privatbetriebe (Dienstleistungs- und Industriebetriebe) als auch um öffentlich-rechtliche Betriebe (Krankenhäuser, Schulen, Verwaltungen, etc.).

Die beiden Dekrete haben den Unternehmen und der öffentlichen Hand zu einer gewissen Sensibilisierung gegenüber dem betrieblichen Verkehr geführt:

- Faktisch wurden bis zum Jahr 2003 (d.h. innerhalb von 5 Jahren) insgesamt 106 betriebliche Mobilitätspläne erstellt und 43 davon effektiv umgesetzt.
- 549 Betriebe haben einen firmeninternen Mobilitätsverantwortlichen bestimmt wobei davon ca.100 effektiv aktiv sind und von der Geschäftsleitung unterstützt werden.

Hauptsächlich umgesetzte Massnahmen:

Verteilung der umgesetzten Massnahmen:

- öV-Förderung in Form der Teilfinanzierung des öV-Kaufpreises durch den Arbeitgeber (ca. 40% der umgesetzten Massnahmen);
- Veloförderung in Form der Teilfinanzierung des Velokaufpreises durch den Arbeitgeber (ca. 20%);
- Förderung CarPooling in Form der Bereitstellung eines firmeninternen Matchingsystems (ca. 20%) und von privilegierten Parkplatzstandorten für CarPooler (ca. 6%);
- Einführung von Werkbussen (ca. 12%);
- Kein Unternehmen hat Parkplatzgebühren eingeführt.

Fazit (Problembereiche, Erfolgsfaktoren):

Gemäss Euromobility ist das Verantwortungsbewusstsein der Unternehmen immer noch bescheiden. Zumal die beiden Dekrete keine Sanktionsmöglichkeiten vorsehen. Die städtischen Mobilitätsmanager sind hauptsächlich mit Motivationsaufgaben beschäftigt. Ein weiteres Problem ist, dass die Gemeindeverwaltungen die Arbeiten der städtischen Mobilitätsmanager nicht immer voll unterstützen. Trotz allem werden die bisher erreichten Resultate als positive bewertet.

Wichtige Organisationen, die über Know-how zum betrieblichen Mobilitätsmanagement verfügen:

- Nationale Dachorganisation: www.euromobility.org
- Mobilitätsmanager Stadt Genua: www.euromobility.org/citta/genova/index.html
- Mobilitätsmanager Stadt Parma: www.infomobility-parma.it/
- Mobilitätsmanager Prov. Mailand: www.provincia.milano.it/trasport/euromobility/index.htm

3 Fazit und Empfehlungen

In diesem Kapitel werden die bisherigen Erfahrungen aus den analysierten Ländern und die Erkenntnisse aus dem von EnergieSchweiz organisierten ExpertInnen-Workshop (16.09.03 in Bern) zusammengeführt.

Motivation von Unternehmen

- **Geringes Parkplatzangebot**
In den meisten Fällen werden Unternehmen aktiv, wenn sie einem akuten bzw. absehbaren Problemdruck unterstellt sind. Dieser manifestiert sich in den meisten Fällen in einem – aus der Sicht des Unternehmens – geringen bestehenden oder zukünftigen Angebot an betriebseigenen Parkplätzen (siehe Fallbeispiel PowerAutomation, Baden im Anhang 1).
- **Erlangen der Baubewilligung bzw. Neuansiedlung**
Unternehmen werden aktiv, wenn im Rahmen des gemeindespezifischen Baubewilligungsverfahrens bei Neu- oder Erweiterungsbauten (siehe Fallbeispiel „Spital Thun“ im Anhang 1), die zulässige Parkplatzzahl an die Erschliessungsqualität des Standortes mit dem öffentlichen Verkehr gebunden ist. Je besser der Standort mit dem öV erschlossen ist, umso geringer wird die Zahl der genehmigten Parkplätze sein und der Betrieb ist unter Umständen gezwungen zu handeln. Ebenfalls sind Betriebe bereit zu handeln, wenn sie ihren Standort verlagern und dieser nur über ein geringes Parkplatzangebot verfügt (siehe z.B. Fallbeispiel „XL“ aus dem Projekt „Yourstep“ im Anhang 2 und „Montbrillant“ im Anhang 1).
- **Kostenminimierung bzw. Kostenabbau**
Unternehmen werden aktiv, wenn sie dadurch bestehende oder voraussichtlich entstehende durch den Firmenverkehr generierte Kosten minimieren oder abbauen können (siehe Fallbeispiel Inficon, Balzers im Anhang 1). Unternehmen sind sich jedoch nicht immer bewusst, dass sie durch den Einsatz von betrieblichem Mobilitätsmanagement Kosten reduzieren können.
- **Umweltbewusstsein**
Unternehmen werden aktiv, wenn sie sich einer umweltschonenden Wirtschaftsweise verschrieben haben und z.B. ein Umweltmanagement (z.B. EMAS, ISO 14'000) praktizieren. Obwohl der betriebsbedingte Verkehr und dessen Emissionen (insbesondere CO₂, NO_x und HC) vielfach zu den bedeutendsten Umweltaspekten eines Unternehmens gehört, scheuen sich viele im Umweltmanagement bereits aktive Betriebe, diesen zu berücksichtigen.

Je nach spezifischer Situation sind weitere oder andere Gründe für einen Betrieb ausschlaggebend, um aus Eigennutz im betrieblichen Mobilitätsmanagement aktiv zu werden. In der Mehrheit der Fälle sind jedoch die aufgelisteten Gründe die wichtigsten.

Erfolgsfaktoren

- **Kein allumfassendes Patentrezept vorhanden: Vorgehen muss flexibel sein und der jeweiligen Ausgangssituation angepasst werden.**

Es gibt kein allumfassendes Patentrezept zur Vorgehensweise im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Der Analyseumfang, die Zielsetzung sowie die Auswahl und Umsetzung der Massnahmen ist je nach spezifischer Ausgangssituation anzupassen. Wenn ein Unternehmen vor einem akuten Problem steht, dann empfiehlt sich ein aktionsorientiertes Vorgehen, das möglichst rasch zu einer Problemlösung führt (siehe dazu auch Unterlagen zum Projekt „yourstep“ im Anhang 2). Im Gegensatz dazu steht ein integriertes Vorgehen bei denjenigen Betrieben im Vordergrund, die nicht über ein akutes Problem verfügen und es darum gilt, das sinnvollste Massnahmenspektrum zu eruieren. Das integrierte Vorgehen bedingt im Normalfall die Entwicklung eines Mobilitätsplanes, der eine fundierte Analyse der Ausgangssituation, die detaillierte Festlegung von Zielen sowie ein systematischer und umfassendes Spektrum von Massnahmen sowie ein Ablaufplan zu deren Umsetzung beinhaltet.

- **Aus Sicht der rationellen Energienutzung ist ein Mix von Push- und Pull-Massnahmen unabdingbar.**

Eine stärkere Wirkung im Sinne der rationellen Energienutzung wird erreicht, wenn ein Mix von Push- und Pull – Massnahmen umgesetzt werden kann. Das Angebot bzw. die Bewirtschaftung von Parkplätzen spielt dabei eine zentrale Rolle .

- **Die Umsetzung von Einzelmassnahmen, die nicht „weh tun“, sind unter Umständen als „Einstiegsdroge“ dienlich, um Interesse und Akzeptanz für betriebliches Mobilitätsmanagement zu wecken.**

Betriebe, die nicht über ein akutes Problem verfügen scheuen unter Umständen eine integrierte Vorgehensweise, weil sie kostenintensiv ist und/oder keine betriebsinternen personellen Ressourcen vorhanden sind. In diesen Situationen empfiehlt sich die Umsetzung von Einzelmassnahmen, die nicht „weh“ tun und als Einstiegsdroge dienen. Verschiedene bewusstseinsbildende Aktionen rund um das Thema Velonutzung sind dafür geeignet (siehe dazu Unterlagen zum Vortrag „bfm“ und „ig-velo“ im Anhang 2).

- **Eine personelle Verankerung von Mobilitätsmanagement ist wichtig, das „Backing“ durch die Geschäftsleitung unabdingbar.**

Verschiedene Beispiele aus der Praxis zeigen, dass eine hohe Wirksamkeit dort erzeugt wird, wo sich jemand innerhalb des Betriebs der Sache „Mobilitätsmanagement“ verschreibt. Diese personenbezogene Verankerung birgt jedoch die Gefahr in sich, dass z.B. beim Austritt dieser Person aus dem Betrieb das Engagement reduziert oder eingestellt wird. Um die Kontinuität zu sichern, ist ein „Backing“ von Seiten der Geschäftsleitung unabdingbar.

- **Die Einbindung von betriebsinternen Arbeitsgruppen bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen erhöht die Akzeptanz bei allen Stufen der Belegschaft. Die Geschäftsleitung sollte dabei Vorbildfunktion ausüben.**

Die Erfahrungen in der Praxis zeigen, dass die Einbindung einer betriebsinternen Arbeitsgruppe für die Akzeptanz von Massnahmen von Vorteil ist. Wichtig dabei ist, dass die Arbeitsgruppe aus VertreterInnen aller im Betrieb vorhandenen Hierarchiestufen zusammengesetzt ist und diese somit als MultiplikatorInnen fungieren können.

- **Interne und externe Kommunikation während allen Phasen erhöht ebenfalls die Akzeptanz.**

Die interne und die externe Kommunikation erhöht ebenfalls die Akzeptanz von betrieblichem Mobilitätsmanagement innerhalb des Betriebes. Die externe Kommunikation ist für interne Zwecke wichtig, weil ein gutes Firmenimage auch identitätsstiftend auf die Belegschaft wirkt.

- **Systematisches und institutionalisiertes Mobilitätsmanagement, das in das bestehende Managementsystem integriert ist, erhöht die Wirkung und sichert deren Kontinuität.**

Erst ein institutionalisiertes Mobilitätsmanagement, das ausreichend in bestehende Prozesse und in das Managementsystem (QMS; UMS, TQM, etc.) von Unternehmen integriert ist, kann den Erfolg von Mobilitätsmanagement optimieren und diesen auch langfristig sicherstellen. EnergieSchweiz ist zwar an rasch wirksamen Einzelmassnahmen interessiert, die Wirkungsdauer von Massnahmen ist jedoch für EnergieSchweiz ein mindestens so entscheidendes Förderkriterium. Die Systemebene ist daher gleichwertig wie die inhaltliche Ebene zu behandeln und bei der Planung von Beginn weg miteinzubeziehen.

- **Eine aktive Rolle der öffentlichen Hand steigert die Motivation von Unternehmen aktiv zu werden.**

Die öffentliche Hand kann auf verschiedenen Ebenen (Bund, Kanton, Gemeinden) und auf unterschiedliche Art und Weise Einfluss auf die Motivation von Unternehmen ausüben. Dabei ist der Gemeindeverwaltung die wichtigste Funktion zuzuschreiben. Laut Müller (2001) sollte die Gemeinde folgende Rollen gegenüber Unternehmen übernehmen:

- Akteur (verwaltungsinterne Kompetenz aufbauen und Vorbildfunktion wahrnehmen),
- Partner (Interesse wecken und motivieren, als Ansprechpartner zur Verfügung stehen und Koordinations- und Beratungsfunktionen übernehmen, kooperativer Verhandlungspartner sein, finanziellen Anschub leisten, ordnungspolitischen Rahmen setzen),
- Multiplikator (gute Beispiele verbreiten).

Damit die Gemeinde die verschiedenen Rollen ausüben kann, ist sie in geeigneter Art und Weise durch den Kanton und/oder den Bund zu unterstützen.

4 Literatur

BMLFUW (Hrsg.) (2000), Betriebliches Mobilitätsmanagement, Erfahrungen des Modellvorhabens „Sanfte Mobilitäts-Partnerschaft, Leitfaden für Betriebe, Wien.

Boot, R.C. et al (2003), Transport Demand Management New Style, From Transport Demand Management to Location Accessibility, Paper ECOMM 2003, CD-Rom, Karlstadt.

Boot, R.C (Hrsg.) (2001), Analyse de centrale rapportages vervoermanagement 2000, Den Haag.

Bradshaw, R. (1997), Mobility Management in Nottingham (including Green Commuter Plans), University of Westminister (Hrsg.), Nottingham. Online im Internet: <http://www.itsnottingham.info/nottshis.htm>

Department for Transport (Hrsg.) (2002a), Making travel plans work, Lessons form UK cases studies, London. <http://www.dft.gov.uk/>

Department for Transport (Hrsg.) (2002b), Making travel plans work, Research report, London. <http://www.dft.gov.uk/>

Department for Transport (Hrsg.) (2002c), Making travel plans work, Case study summaries, London. <http://www.dft.gov.uk/>

Department of the Environment, Transport and the Regions (DETR) (Hrsg.) (2001), Take-up and Effectiveness of Travel Plans and Travel Awareness Campaigns, London. Online im Internet: http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_control/documents/contentservertemplate/dft_index.hcst?n=6049&l=4.

Department of the Environment, Transport and the Regions (DETR) (1999), Preparing your organisation for transport in the future, The benefits of green transport plans, Broschüre, London.

Desmedt, B. (2003), Les plans de Deplacements D'Enterprise (PDE) en Belgique. In: RATP: Les services à la mobilité au coeur du Management de la Mobilité. RATP No.134., S. 120-142, Paris.

De Tommasi, R. et al. (2000), Mobilitätsmanagement als neue verkehrspolitische Strategie, Bericht A1 des NFP 41. Bern.

De Tommasi, R. / Arend, M. (2000), Mobilitätsmanagement im Personenverkehr, Bericht S1 des NFP 41. Bern.

DVR und BGW (1997), Leitfaden für die betriebliche Mobilitätsberatung, Bonn.

Euromobility / Associazione delle città italiane (2003a), Indagine sui progetti e sulle esperienze di Mobility Management in Italia, Roma.

Euromobility / Associazione delle città italiane (2003b), Best practises, Roma.

European Commission, Directorate-General for Energy and Transport (2003), European Mobility Management Actions Day (EMMA), <http://www.emma-day.info/>.

Klima-Bündnis (2002), „Clever mobil und fit zur Arbeit“, Kampagne für nachhaltige Mobilität in privaten und kommunalen Unternehmen, <http://www.klimabuendnis.org/kbhome/kommune/232.htm>, Kurzbeschreibung, Frankfurt am Main.

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Kommunalkredit Austria AG, Betriebliche Verkehrsmassnahmen, Umweltförderung des Bundes, <http://www.mobilitaetsmanagement.at/>, Wien.

LOGIBALL (2000), Fallbeispiel Stadt Münster, <http://www.logiball.de/>, Herne.

Lometsch, C. (2001), Mobilitätsmanagement von Betrieben, Chancen und Risiken zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, Diplomarbeit, Kassel.

Ministry of Transport, Public Works and Water Management of Netherlands (MTPW) (1999), Transportation Demand Management, Policy Document, Den Haag.

Modera, Ch. (2003), Mobilitätsberatung für Betriebe in Linz, Präsentationsunterlagen eines Vortrages, Linz.

MOST (2003a), The Framework for Mobility Management Across Europe, D6, http://mo.st/index_msie.html.

MOST (2003b), The Framework for Mobility Management Across Europe, D6 Annex II, Country Reports on Framework Conditions for Mobility Management on a National Level, http://mo.st/index_msie.html.

Müller, G. (2001), Betriebliches Mobilitätsmanagement Status Quo einer Innovation in Deutschland und Europa, in Referat für Arbeit und Wirtschaft, Heft Nr. 133, München.

Rantama, E. (2003), Förderprogramm „Mobilitätsberatung für Müncher Unternehmen“, Zwischenbericht, Referat für Arbeit und Wirtschaft, München.

Schreffler, E.N. (1996), Effective TDM at Worksites in the Netherlands and the U.S., Final Report, Tillburg.

STMicroelectronics (2003), Plan de Déplacement d'Entreprise ST Microelectronics, internes Arbeitspapier, Grenoble.

Traject (2003a), Présentation du Mobidesk Limbourg, internes Arbeitspapier, Gent.

Traject (2003b), Elaboration et validation d'un guide méthodologique pour les plans de déplacements d'entreprise, Exemples de PDE réussis, Gent.

Transportation Department Birmingham (1998), Company TravelWise in Birmingham, Birmingham's Company Travel Plan, Broschüre.

Van Egeraat, D.H. et al (2003), Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Directoraat-Generaal Personenvervoer, Rapportage Strategiebepaling, Amersfoort.

Umweltbundesamt (1999), Verkehr im Umweltmanagement, Anleitung zur betrieblichen Erfassung verkehrsbedingter Umwelteinwirkungen, Berlin.

Verkehrsclub Deutschland (Hrsg) (1996a), Mobilitätsberatung für Unternehmen, Marktstudie zum Beratungs- und Servicebedarf auf dem Weg zum Betriebsverkehrsplan, Bonn.

Verkehrsclub Deutschland (Hrsg) (1996b), Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung, Materialien, Bonn.

Anhang 1

Beispielsammlung von Unternehmen, die betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt haben

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

INFICON, Balzers, Liechtenstein	
<i>Branche:</i>	Vakuumtechnologie
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	240
<i>Ausgangslage (Problem- druck):</i>	<p>⇒ Bei der Zertifizierung nach ISO 14001 im Jahr 1998 lag der Energieverbrauch für die Arbeitswege der Mitarbeiter bei mindestens 30% des Gesamtenergieverbrauchs.</p> <p>⇒ Bei der Planung des Neubaus 1998 wurde für 40% der Mitarbeitenden Parkplätze vorgesehen. Der Pw-Anteil damals betrug 62%.</p> <p>⇒ Mit dem Einzug in den Neubau am Nordrand von Balzers im 2002, verschlechterte sich die Verkehrserschliessung für den Fuss- und Radverkehr gegenüber dem alten Betriebsstandort. Schlechte öV-Verbindungen auf der schweizerischen Rheinseite.</p>
<i>Zielsetzungen:</i>	<p>⇒ Senkung des Energieverbrauches für den Arbeitspendlerverkehr auf eine sozial- und wirtschaftverträgliche Art.</p> <p>⇒ Modal-Split-Zielsetzungen: 40% PW-Anteil 40% kollektiver Verkehr (öV, Fahrgemeinschaften, Werkbus) 20% zu Fuss / Velo</p>
<i>Massnahmen:</i>	<p>Seit 1999 besteht ein betriebliches Mobilitätsmanagement, das laufend weiterentwickelt wird:</p> <p>⇒ Definition von Zumutbarkeitskriterien für den Arbeitsweg ohne Auto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Distanz zur öV-Haltestelle am Wohnort bis 600m - Max. 60 min. Arbeitsweg mit dem öV - Max. 3 km Arbeitsweg mit dem Velo - Max. 8 –15 Minuten Arbeitsweg zu Fuss <p>⇒ Mobilitäts-Club:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mitgliedschaft ist freiwillig und kostenlos - Top-Mitglieder verpflichten sich nicht mehr als 2 Mal pro Monat oder 24 Mal pro Jahr den Arbeitsweg alleine mit dem Auto zurückzulegen - Plus-Mitglieder verpflichten sich nicht mehr als 8 Mal pro Monat oder 96 Mal pro Jahr den Arbeitsweg alleine mit dem Auto zurückzulegen <p>⇒ Club-Mitgliedschaft ermöglicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reservation von kostenlosem Tagesparkplatz - verbilligte öV-Verbundkarten - Mitgliedschaft bei Mobility CarSharing Schweiz - gratis Benützung von Mobility Fahrzeugen an Arbeitstagen (Autos bei INFICON und Unaxis) - jährlicher Mobilitätsbeitrag von Fr. 330 durch den Betrieb - monatliche Verlosung von Fr. 100.- für Top Mitglieder <p>⇒ Fahrradförderung</p> <ul style="list-style-type: none"> - überdachte Abstellanlage direkt beim Eingang - Umkleieräume mit Schränken und Duschen - kostenlose Duschtücher - jährlicher Fahrrad-Reparaturtag - jährliche subventionierte Velohelm-Verkaufsaktion <p>⇒ Parkplatzmanagement:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoparkplätze sind fest an zahlende MitarbeiterInnen vergeben - Fr. 360 pro Jahr, wenn Arbeitsweg ohne Auto nicht zumutbar ist - sonst Fr. 720 pro Jahr - freie Parkplätze werden kostenlos als Tagesparkplätze für Clubmitglieder vergeben

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

	<p>⇒ Während vier Wochen im Jahr findet ein tägliches Mobilitäts-Lotto für alle Nicht-Allein-AutofahrerInnen statt</p> <p>⇒ Spezielle Garderobe für Motorrad-Bekleidung</p> <p>⇒ Stark subventioniertes Personalrestaurant</p>
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Arbeitsgruppe Mobilität & Umwelt bestehend aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - allen Wohnregionen der MitarbeiterInnen - allen Verkehrsmitteln - dem Vorsitzenden der Personalvertretung - Geschäftsleitung <p>⇒ die Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement betreffen alle MitarbeiterInnen und sind hierarchieunabhängig</p> <p>⇒ Mobilitäts-Club</p>
<i>erzielte Wirkungen:</i>	<p>⇒ beim Umzug 2002 in den Neubau funktionierte das erweiterte Mobilitätskonzept</p>
<i>verkehrliche</i>	<p>⇒ Modal-Split September 2002:</p> <p>50% PW-Anteil (-12% Reduktion seit 1999)</p> <p>38% kollektiver Verkehr (davon öV 90%, Fahrgemeinschaften, Werkbus)</p> <p>12% zu Fuss / Velo</p>
<i>energetische</i>	<p>Es konnte seit 1999 eine Reduktion des Energieverbrauchs und CO₂-Ausstosses festgestellt werden.</p>
<i>ökonomische</i>	<p>⇒ durch die Einführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (anstatt des Baus eines zweiten Tiefgaragengeschosses) konnten Fr. 120'000 eingespart werden</p> <p>⇒ die Kosten pro MitarbeiterIn für das betriebliche Mobilitätsmanagement betragen zwischen Fr. 500 bis 1'500 pro Jahr</p>
<i>soziale</i>	<p>Die klaren und hierarchieunabhängigen Zumutbarkeitskriterien für den Arbeitsweg ohne Auto sind ein wesentlicher Faktor für die Akzeptanz des betrieblichen Mobilitätsmanagement bei den MitarbeiterInnen.</p>
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	<p>⇒ Weiterentwicklung und Optimierung des Mobilitätsmanagements</p> <p>⇒ Verbesserung des öV-Angebots und der Radinfrastruktur durch politisches Lobbying und Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen</p>
<i>Quelle:</i>	<p>INFICON, Balzers</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Utility Automation (UTA) ABB Schweiz, Baden Nord, Schweiz	
<i>Branche:</i>	Automatisierungs- und Informationstechnologie
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	900
<i>Ausgangslage (Problem-druck):</i>	<p>⇒ seit November 2002 neues Geschäftsgebäude auf dem Areal Baden Nord. Umzug von ca. 300 MitarbeiterInnen</p> <p>⇒ die verschiedenen Geschäftsstandorte sind unterschiedlich in Bezug auf ihre verkehrliche Erschliessung.</p> <p>⇒ Pilotprojekt im Rahmen des Programms „BadenMobil“</p>
<i>Zielsetzungen:</i>	<p>⇒ Reduktion der Parkplätze</p> <p>⇒ Beeinflussung des Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter</p>
<i>Massnahmen:</i>	<p>Seit 2002 existiert ein mobilitätsbezogenes Massnahmepakt für die ABB UTA mit folgenden Elementen:</p> <p>⇒ ABB-Mobilitätsmodell:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jährlicher Ökobonus für alle Mitarbeitenden, die mit dem Umweltverbund zur Arbeit kommen. Bonus in Form von Gutscheinen für den öV - Einführung von Parkplatzgebühren von Fr. 75 pro Monat - Parkplatzberechtigung nur für MitarbeiterInnen die einem Arbeitsweg länger als 30 Minuten mit dem öV haben <p>⇒ öV-Angebotsanalyse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dem Tarifverbund Aargau wurden verschiedene Defizite im öV-Angebot aufgezeigt - diese Defizite werden hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft und wenn möglich im 2004 umgesetzt <p>⇒ Mobilitätsservices:</p> <ul style="list-style-type: none"> - beim Betriebsstandort stehen zwei Mobility-CarSharing Fahrzeuge zur Verfügung - Mobilitätsintranetplattform
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Mobilitätsmodell wurde durch ein beigezogenes Beratungsbüro erarbeitet</p> <p>⇒ Gliederung der Aufgaben bei UTA in drei Teilbereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - strategischer Bereich (konzeptionelle Aufgaben) - Dienstleistungsbereich (Umsetzung, Information) - technischen Bereich (Parkplatzmanagement) <p>⇒ Unterstützung durch die Geschäftsleitung</p>
<i>erzielte Wirkungen:</i>	
<i>verkehrliche</i>	⇒ Reduktion der Parkplatz-Berechtigungen für die 900 Mitarbeitenden auf ca. 160
<i>energetische</i>	Verbesserung der Umweltleistungen
<i>ökonomische</i>	Reduktion der Mietkosten der Parkplätze
<i>soziale</i>	Mobilitätsmanagement trägt zu einem umweltfreundlichen Image der ABB bei und sensibilisiert die Mitarbeitenden hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität.
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	laufende Überprüfung und Weiterentwicklung des Mobilitätsmodells
<i>Quelle:</i>	Basler+Partner, Zürich

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Spital Thun-Simmental AG, Thun, Schweiz	
<i>Branche:</i>	Regionalspital
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	906
<i>Ausgangslage (Problem-druck):</i>	<p>⇒ In der Baubewilligung für die Erweiterung der Parkierungsanlage des Spitals wurde die Erstellung eines Mobilitätsplanes festgehalten.</p> <p>⇒ Parkplatzprobleme rund ums Spital</p> <p>⇒ Modal-Split 2002:</p> <p>45% Pw 3% Motorrad 13% öV 32% Velo 7% zu Fuss</p>
<i>Zielsetzungen:</i>	<p>⇒ Modal-Split-Veränderungen zu Gunsten des öV und des LV</p> <p>⇒ MitarbeiterInnen mittels Anreize zum Umsteigen auf den Umweltverbund bewegen</p> <p>⇒ Mobilitätsberatung als permanente Aufgabe installieren</p>
<i>Massnahmen:</i>	<p>⇒ Aufgrund eines im Januar 2003 durchgeführten Workshops mit der Arbeitsgruppe „SpitalMobil“ werden die umzusetzenden Massnahmen in fünf Massnahmenpakete aufgeteilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Massnahmen Führung/Öffentlichkeitsarbeit 2. Massnahmen öffentlicher Verkehr 3. Massnahmen MIV 4. Massnahmen Langsamverkehr 5. weitere Massnahmen <p>⇒ Für das erste Jahr werden als Schwerpunkt die Führung und die Öffentlichkeitsarbeit gewählt. Weiter sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bekanntmachung der Grundsätze und Ziele des Mobilitätsplanes auf allen Ebenen - Überarbeitung der Parkordnung mit der Einführung eines Jobtickets (in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben) - Verbesserung des Angebots für den LV und Gratisabgabe der Velovignette (bereits umgesetzt)
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Erarbeitung und Umsetzung des Mobilitätsplanes mittels der Arbeitsgruppe „SpitalMobil“. Diese besteht aus Mitarbeitern und der Geschäftsleitung</p> <p>⇒ unterstützt und fachlich begleitet wird die Arbeitsgruppe durch externe Fachpersonen (externes Mobilitätsbüro)</p> <p>⇒ zur Umsetzung sämtlicher Massnahmen wurde eine Umsetzungsstrategie und ein Umsetzungsplan von 3 Jahren erstellt</p>
<i>erzielte Wirkungen:</i>	<p>⇒ die täglich durchschnittliche Fahrtanzahl muss auf 2'700 limitiert sein</p> <p>⇒ die Wirksamkeit der Massnahmen soll mit jährlichen Messungen der Zu- und Abfahrten überprüft werden</p>
<i>verkehrliche</i>	
<i>energetische</i>	keine Angaben
<i>ökonomische</i>	keine Angaben
<i>soziale</i>	keine Angaben
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	keine Angaben
<i>Quelle:</i>	Rundum, Thun

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

cycle de Montbrillant, Genf, Schweiz	
<i>Branche:</i>	Schule
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	ca. 55
<i>Ausgangslage (Problemdruck):</i>	<p>⇒ beim Betriebsstandort stehen keine Parkplätze für die Mitarbeiter zur Verfügung</p> <p>⇒ trotz der erheblichen Verkehrsprobleme in der Stadt bevorzugen sogar Mitarbeiter mit kurzem Arbeitsweg (<2km) das Auto als Hauptverkehrsmittel</p>
<i>Zielsetzungen:</i>	keine Angaben
<i>Massnahmen:</i>	<p>⇒ Beschränkung der Parkplatzzahl für Unternehmen in der Stadt (vor allem in Gebieten mit sehr gutem öV-Angebot) durch die Behörden</p> <p>⇒ Einführung von Parkgebühren für Parkplätze beim Betriebsstandort</p>
<i>Organisation:</i>	Massnahmen wurden durch die öffentliche Hand umgesetzt
<i>erzielte Wirkungen:</i>	
<i>verkehrliche</i>	vermehrtes parken in der Blauen Zone oder Anmietung eines Parkplatzes durch die Mitarbeiter in der Nähe des Betriebsstandortes
<i>energetische</i>	keine Angaben
<i>ökonomische</i>	keine Angaben
<i>soziale</i>	<p>⇒ Mitarbeiter beklagen sich über die zusätzlichen Parkkosten</p> <p>⇒ Einige Bewerber verzichten auf eine Anstellung aufgrund der restriktiven Parkbedingungen</p>
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	keine Angaben
<i>Quelle:</i>	Citec, Lausanne

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Lufthansa–Technik, Hamburg, Deutschland	
<i>Branche:</i>	Flugzeugwerft
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	8500
<i>Ausgangslage (Problem-druck):</i>	<p>⇒ Staus und Mangel an Betriebsparkplätzen führten zu angespannter Verkehrssituation im Umfeld der Werft und zu Konflikten mit benachbarten Wohngebieten</p> <p>⇒ Anteil der Mitarbeiter mit Auto: 75%</p>
<i>Zielsetzungen:</i>	<p>⇒ Förderung der Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln</p> <p>⇒ Mit den Massnahmen sollen möglichst viele Beschäftigte erreicht werden</p>
<i>Massnahmen:</i>	<p>Seit 1991 besteht ein modulartig aufgebautes betriebliches Verkehrskonzept, das laufend erweitert wird:</p> <p>⇒ Fahrradförderung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau von 30 dezentral gelegenen Fahrradabstellanlagen - Velofahrer haben Zugangsberechtigung direkt auf das Betriebsgelände <p>⇒ Förderung CarPooling</p> <ul style="list-style-type: none"> - CarPooler haben direkte Zugangsberechtigung auf das Betriebsgelände - reservierte Parkplätze für CarPooling-Gemeinschaften - CarPool-Matchingsystem via Intranet <p>⇒ Betriebsinternes CarSharing-System</p> <ul style="list-style-type: none"> - für dienstliche und private Nutzung - keine Beitragsgebühr für Mitglieder - 24-Stunden – Verfügbarkeit - Reduktion des betriebsinternen Fuhrparks <p>⇒ Förderung OeV-Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Job-Ticket - Werkbuslinie auf Betriebsgelände mit Anschluss an OeV-Netz - Fahrplansoftware METRO auf Intranet <p>⇒ Solartankstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gratisbenützung für Besitzer von Elektrofahrzeugen
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Die Initiative zum Aufbau und zur Umsetzung des betrieblichen Verkehrskonzeptes stammt von einem Mitglied des Betriebsrates. In der Zwischenzeit ist diese Person zum firmeninternen Mobilitätsbeauftragten bestimmt worden.</p> <p>⇒ Seit Beginn wurden sämtliche Massnahmen durch die Geschäftsleitung (vornehmlich aus ökonomischen Interessen) und die Belegschaft unterstützt.</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

<i>erzielte Wirkungen:</i>	⇒ ursprünglich geplante Zumietung von 700 Parkplätzen wurde nicht durchgeführt
<i>verkehrliche</i>	⇒ 2001: 344 CarPool-Gemeinschaften mit 984 Mitgliedern, 1989: 63 Mitglieder
	⇒ 700 Fahrradpendler
	⇒ je 10 Beschäftigte teilen sich eines von 130 CarSharing-Autos
	⇒ 1991: 360 OeV-Pendler, 2000: 1200 OeV-Pendler
	⇒ Einsparung von ca. 1'200 Autofahrten pro Tag
<i>energetische</i>	keine Angaben
<i>ökonomische</i>	keine Angaben
<i>soziale</i>	hohe Mitarbeiterzufriedenheit
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	evtl. Parkplatzbewirtschaftung, kompl. Mobilitätsberatung via Intranet
<i>Quelle:</i>	Lometsch (2001), Müller (2001), www.emma-day.info

Gerling Versicherungsgruppe, Köln, Deutschland	
<i>Branche:</i>	Versicherung
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	4000
<i>Ausgangslage (Problemdruck):</i>	Mobilitätsmanagement entstand auf Initiative des firmeninternen Umweltschutzbeauftragten. Es war kein konkreter Problemdruck vorhanden.
<i>Zielsetzungen:</i>	Förderung des betrieblichen Umweltschutzes
<i>Massnahmen:</i>	<p>Seit 1994:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Jobticket (mit 25 Euro bezuschusst durch Parkplatzgebühren und Arbeitgeberbeitrag) ⇒ monatliche Parkplatzgebühren von 30 auf 50 Euro erhöht ⇒ Anschaffung von 10 Dienstfahräder (können auch privat genutzt werden) ⇒ gesicherte Veloabstellanlagen (Fahradkeller und –garage mit Videoüberwachung) ⇒ Velos in den Abstellanlagen sind durch das Unternehmen versichert ⇒ firmeninterner Reparaturservice und Velozubehörverleih ⇒ Neues Dienstreisereglement zur Förderung der OeV-Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> - Abgabe von 1. Kl. Billetten - 8 übertragbare Jahresnetzkarten - ab 10 Dienstreisen pro Jahr gratis Bahn-Card ⇒ Einführung von Telearbeit
<i>Organisation:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Für das Mobilitätsmanagement ist der betriebsinterne Umweltschutzbeauftragte zuständig ⇒ Unterstützung durch die Geschäftsleitung und den Betriebsrat

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

<i>erzielte Wirkungen:</i>	Seit 1994:
<i>verkehrliche</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Anstieg der OeV-Nutzung von 1200 auf 3000 (im Jahr 2000) Beschäftigte (Fahrt zur Arbeit) ⇒ Reduzierung der dienstlichen Pw-Fahrten von 34% auf 23% und Umverteilung auf die Bahn ⇒ Anstieg der Velonutzung um ca. 40% ⇒ anderweitige Vermietung von Parkplätzen
<i>energetische</i>	3000 to CO ₂ Einsparungen aufgrund des Job-Tickets
<i>ökonomische</i>	keine Angaben
<i>soziale</i>	hohe Akzeptanz der Mitarbeiter gegenüber umweltschonenden Massnahmen
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	keine Angaben
<i>Quelle:</i>	Lometsch (2001)

Bodelschwingsche Anstalten Bethel, Bielefeld , Deutschland	
<i>Branche:</i>	Krankenhaus/Pflegedienst
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	7000
<i>Ausgangslage (Problemdruck):</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Zunehmende Parkplatzkonkurrenz zwischen. Mitarbeitern, Patienten, Besuchern und Lieferanten ⇒ Standortsicherung – verärgerte Patienten gingen zu anderen lokalen Konkurrenten ⇒ Pilotprojekt "Umdenken im Berufsverkehr" gefördert von DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) und BGW (Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege)
<i>Zielsetzungen:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Erstellung eines Verkehrskonzepts für das ganze Gelände (3,5km²) ⇒ Reduktion des Autoanteils von 5-10% innerhalb von 5 Jahren auf dem ganzen Gelände
<i>Massnahmen:</i>	<p>Seit 1994 Umsetzung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Ausbaus des Verkehrsangebotes durch die neue Bethel Buslinie. Seit 1997 fährt eine neue Buslinie innerhalb des ganzen Areals mit Anschluss an das städtische OeV-Netz (ursprünglich finanziert durch Stadt Bielefeld und Unternehmen, heute eigenwirtschaftlich) ⇒ Job-Ticket für Mitarbeiter (übertragbar auf andere Personen, kostenfreie Mitnahme 1 erw. Personen sowie 3 Kindern an Wochenenden und Feiertagen) ⇒ 1996: Anstellung eines Mobilitätsberaters und Einführung einer Mobilitätsberatungsstelle für Beschäftigte, Patienten und Besucher ⇒ Parkplatzbewirtschaftung: <ul style="list-style-type: none"> - Parkgebühren für alle - bei Mitarbeitern abgestuft u.a. unter Berücksichtigung von Erreichbarkeitskriterien ⇒ Vergünstigungen für Mitarbeiter bei örtlichem CarSharing-Anbieter ⇒ Anschaffung von 20 Dienstfahrrädern ⇒ Verbesserung der Fahrradabstellanlagen (270 überdachte Abstell-

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

	<p>plätze)</p> <p>⇒ zentrale Bewirtschaftung der internen Fahrzeugflotte</p> <p>⇒ Innerbetriebliches Marketing und öffentliche Darstellung</p>
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Mobilitätskonzept wurde durch ein beigezogenes Beratungsbüro entwickelt</p> <p>⇒ firmeninterne Projektsteuergruppe mit Vertretern der Beschäftigten und der Geschäftsleitung</p> <p>⇒ Seit 1996 gibt es einen betrieblichen Mobilitätsberater, dieser ist zuständig für</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Ausgabe der Job-Tickets und der Parkscheine, - allgemein für die Umsetzung der Massnahmen, - für die unternehmensinterne Kommunikation und die Öffentlichkeitsarbeit.
<i>erzielte Wirkungen:</i>	Seit 1994:
<i>verkehrliche</i>	<p>⇒ Steigerung der Nutzung auf der Bethel-Buslinie von 300 auf heute 1200 Fahrgäste pro Tag</p> <p>⇒ Anzahl der Jobticketinhaber stieg von 200 auf 1400 innerhalb von 6 Jahren</p> <p>⇒ Betriebliche Mobilitätsberatungsstelle beschäftigt heute 6 Personen</p> <p>⇒ Parkplatzsituation hat sich entspannt</p>
<i>energetische</i>	keine Angaben
<i>ökonomische</i>	keine Angaben
<i>soziale</i>	Aufnahme der Bedürfnisse der Mitarbeiter im Rahmen der Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes und starke Berücksichtigung dieser bei der Umsetzung von Massnahmen
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	Einführung eines Fuhrparkmanagements
<i>Quelle:</i>	Lometsch (2001), www.emma-day.info

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Stadtverwaltung Münster, Deutschland	
<i>Branche:</i>	Verwaltung
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	4000
<i>Ausgangslage (Problem- druck):</i>	Pilotprojekt im Rahmen des Modellvorhabens "Stadtlogistik" des Bundeslandes NRW
<i>Zielsetzungen:</i>	<p>⇒ Sicherung der dienstlichen Mobilität bei Reduzierung der Kosten um 15%</p> <p>⇒ Erarbeitung von Grundlagen für weitergehende Projekte zur Reduzierung des Pendlerverkehrs</p> <p>⇒ Kooperation mit weiteren Unternehmen und Behörden</p>
<i>Massnahmen:</i>	<p>Seit 2000 Entwicklung und Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes mit folgenden Arbeitsschritten:</p> <p>⇒ Analyse der Dienstgänge und Dienstreisen,</p> <p>⇒ Befragung von Mitarbeitern, die Dienstreisen mit privatem Auto durchführen,</p> <p>⇒ Fuhrparkoptimierungen,</p> <p>⇒ Darstellung und Bereitstellung von Alternativen zur Dienstfahrtenabwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CarSharing, Dienstfahrzeugpool - Online-Informationen im Intranet - Dienstvelopool <p>⇒ Parkraumbewirtschaftung</p>
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Erstellung eines Gutachtens durch privates Beratungsbüro</p> <p>⇒ Einrichtung einer verwaltungsinternen und amtsübergreifenden Projektgruppe</p> <p>⇒ Vorschlag zur Einstellung eines Mobilitätskoordinators innerhalb der Verwaltung</p>
<i>erzielte Wirkungen:</i>	bisher wurde keine Evaluation zur Umsetzung durchgeführt
<i>verkehrliche</i>	keine Angaben
<i>energetische</i>	keine Angaben
<i>ökonomische</i>	Prognostizierte Effekte ist die Reduktion der Kosten für Dienstreisen zwischen 15-20% (d.h. von insgesamt 1.5 Mio.)
<i>soziale</i>	keine Angaben
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	keine Angaben
<i>Quelle:</i>	LOGIBALL (2000), Müller (2001), www.emma-day.info

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

AVL List, Graz, Österreich	
<i>Branche:</i>	Motorenbau
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	1300
<i>Ausgangslage (Problem- druck):</i>	<p>⇒ zunehmend prekäre Parkplatzsituation auf dem Betriebsgelände u.a. aufgrund der Einführung von PP-Gebühren und der Abschaffung von Langzeitparkplätzen bei den öffentlichen Parkplätzen im Umfeld des Betriebs</p> <p>⇒ Modellvorhaben im Rahmen des bundesseitigen Modellversuches „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“</p> <p>⇒ Modal-Split vor Projektbeginn:</p> <p>53% PW als Lenker 2% PW als Mitfahrer 23% OeV 20% Velo 2% zu Fuss</p>
<i>Zielsetzungen:</i>	<p>⇒ Entspannung der Parkplatzsituation auf dem Betriebsgelände</p> <p>⇒ Reduktion des Autopendler-Anteils</p>
<i>Massnahmen:</i>	<p>Zwischen 1997 und 1999 wurden auf der Basis eines Mobilitätsplanes u.a. folgende Massnahmen umgesetzt:</p> <p>⇒ Serviceleistungen für Velofahrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duschen und Umkleidekabinen - Aktion „Fahrradservicewoche“ – Fahrradservice wurde aufgrund grosser Nachfrage dauerhaft implementiert (steht 1x wöchentlich zur Verfügung) - Aktion Radlerfrühstück: an einem vorher festgesetzten Stichtag wurde jedem MA der mit dem Velo zur Arbeit kam ein Frühstückspaket abgegeben - neue überdachte Veloabstellanlagen sind geplant <p>⇒ Anschaffung von Dienstfahrrädern</p> <p>⇒ Anmietung von Radabschliessfächern beim Hauptbahnhof</p> <p>⇒ Fahrkostenzuschuss bei OeV-Nutzung (80% des Monatsabos wird durch den Betrieb bezahlt)</p> <p>⇒ OeV-Info im Intranet,</p> <p>⇒ kostenloses OeV-Schnupperticket während eines Monats,</p> <p>⇒ Einführung eines Parkraummanagement und einer Parkraumbewirtschaftung (geplant, noch nicht umgesetzt):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkraum soll in 1. Priorität den Kunden, dem Werkverkehr, Fahrgemeinschaften und Car-Sharing Benützern sowie Mitarbeitern ohne OeV-Anschluss zur Verfügung stehen, - Erteilung von vorrangigen Parkgenehmigungen unter Berücksichtigung von Zumutbarkeitskriterien (Körperliche Gebrechen/Invalidität, Alleinerzieher mit Kinder, Familiäre Spezialfälle, Fahrgemeinschaften, Berufliche Notwendigkeit) <p>⇒ Mobilitätstag und Mobilitätsausstellung</p>
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Beizug eines externen Beratungsbüros</p> <p>⇒ firmeninterne Mobilitätsgruppe bestehend aus Vertretern der GL und der Beschäftigten</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

<p><i>erzielte Wirkungen:</i></p> <p><i>verkehrliche</i></p>	<p>⇒ Veränderung des Modal-Split beim Pendlerverkehr der Mitarbeiter:</p> <ul style="list-style-type: none"> -2% PW als Lenker +1% PW als Mitfahrer 0% OeV +1% Velo 0% zu Fuss
<p><i>energetische</i></p> <p><i>ökonomische</i></p> <p><i>soziale</i></p>	<p>⇒ umgesetzte Massnahmen führten beim Pendlerverkehr zu einer 5% (ca. 31 to) CO₂-Reduktion pro Jahr</p> <p>⇒ nach der Umsetzung des Parkraummanagementsystem erwartet man eine CO₂-Einsparung von ca. 200 Tonnen pro Jahr</p> <p>keine Angaben</p> <p>⇒ 59% der Mitarbeiter bewerten das Modelvorhaben als "gut" , 12% als "sehr gut"</p> <p>⇒ besonders geschätzt werden bei den Mitarbeitern die regelmässigen Meetings mit Vertretern aus der Geschäftsleitung und des Betriebsrates sowie die kreativen und vielseitigen Ansätze zur integrierten Lösung der Verkehrsprobleme</p>
<p><i>weitere Pläne, Absichten</i></p>	<p>⇒ betriebliches Mobilitätsmanagement soll einen dauerhaften Bestandteil der Unternehmenskultur werden</p> <p>⇒ Umsetzung des Parkraummanagementsystems</p>
<p><i>Quelle:</i></p>	<p>BMLUFW (2000)</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Landeskrankenhaus Tulln, Österreich	
<i>Branche:</i>	Spital
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	440
<i>Ausgangslage (Problem- druck):</i>	<p>⇒ Schwierige Ausgangssituation für die Verbesserung des Modal-Splits im Pendlerverkehr der Mitarbeiter. Die Gründe dafür sind die disperse Verteilung der Wohnstandorte, ein unzureichendes bzw. unattraktives OeV-Angebot sowie eine gute Autoinfrastruktur.</p> <p>⇒ Modellvorhaben im Rahmen des bundesseitigen Modellversuches „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“</p> <p>⇒ Modal-Split vor Projektbeginn: 60% PW als Lenker 3% PW als Mitfahrer 7% OeV 8% Velo 22% zu Fuss</p>
<i>Zielsetzungen:</i>	<p>⇒ Reduktion der Umweltbelastungen des durch das Krankenhaus verursachten Verkehrs</p> <p>⇒ Reduktion des Pw-Anteils von 60 auf 55% (im Pendlerverkehr der Mitarbeiter)</p>
<i>Massnahmen:</i>	<p>Zwischen 1997 und 1999 wurden auf der Basis eines Mobilitätsplanes u.a. folgende Massnahmen umgesetzt:</p> <p>⇒ neue Fahrradständer am Eingang,</p> <p>⇒ Entwicklung eines Kataloges mit (infrastrukturellen) Verbesserungsvorschlägen für Fussgänger und Velofahrer und Übergabe an den Bürgermeister</p> <p>⇒ Betriebliche Förderung einer Fahrraddiebstahlversicherung (Fahrräder der Mitarbeiter, welche auf den Abstellplätzen beim Krankenhaus abgestellt sind, sind durch das Krankenhaus versichert)</p> <p>⇒ Vergabe von Bonus-Tickets für das Anrufsammeltaxi an die Belegschaft, Patienten und Besucher</p> <p>⇒ Möglichkeit des Bezugs von verbilligten Bahn-Fahrkarten für die Mitarbeiter</p> <p>⇒ Abgabe eines persönlichen OeV-Fahrplans an Mitarbeiter</p> <p>⇒ Optimierung der Anlieferungslogistik: - fixe Anlieferungszeiten für Grosslieferanten - Einführung von Minimal- und Maximalbeständen in der Apotheke</p> <p>⇒ Einrichtung von "Einkaufen per Fax", damit zusätzliche Einkaufswege eingespart werden können</p> <p>⇒ Start einer Informationskampagne für weniger Autobenützung</p> <p>⇒ Verbesserte Koordination der Botenfahrten mit dem Auto (dadurch Einsparung von Wegen)</p> <p>⇒ Durchführung eines Mobilitätstages für Mitarbeiter und Besucher</p>
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Beizug eines externen Beratungsbüros</p> <p>⇒ firmeninterne Mobilitätsgruppe bestehend aus Vertretern der GL und der Beschäftigten</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

<p><i>erzielte Wirkungen:</i></p> <p><i>verkehrliche</i></p> <p><i>energetische</i></p> <p><i>ökonomische</i></p> <p><i>soziale</i></p>	<p>⇒ Veränderung des Modal-Split beim Pendlerverkehr der Mitarbeiter:</p> <ul style="list-style-type: none"> -3% PW als Lenker +1% PW als Mitfahrer +1% OeV +7% Velo -6% zu Fuss <p>⇒ Die Auslieferungsfahrten konnten um 23% reduziert werden</p> <p>⇒ Die Fahrten mit LKH-Dienstauto wurden um 60% verringert, dabei wurde die Kilometerleistung um einen Viertel gesenkt.</p> <p>⇒ umgesetzte Massnahmen führten bezogen auf den gesamten, vom Krankenhaus, generierten Verkehr zu einer 21% (ca. 118 to) CO₂-Reduktion pro Jahr</p> <p>⇒ die jährliche CO₂-Reduktion beim Arbeitspendlerverkehr betrug 8%</p> <p>keine Angaben</p> <p>⇒ 40% der Mitarbeiter bewerten das Modellvorhaben als "gut" 13% als "sehr gut"</p> <p>⇒ 80% der Mitarbeiter sehen im Modellvorhaben einen Imagegewinn für das Krankenhaus</p>
<p><i>weitere Pläne, Absichten</i></p>	<p>⇒ die umgesetzten Massnahmen sollen nach Projektabschluss dauerhaft eingerichtet werden</p> <p>⇒ regelmässige Durchführung von bewusstseinsbildenden Massnahmen (Aktionstage und Informationsveranstaltungen)</p>
<p><i>Quelle:</i></p>	<p>BMLUFW (2000)</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Vorarlberger Medienhaus, Schwarzach, Österreich	
<i>Branche:</i>	Verlag
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	250
<i>Ausgangslage (Problem-druck):</i>	<p>⇒ Unternehmen hat den Standort auf die „grüne Wiese“ verlegt; nur 7% der Beschäftigten sind in der Standortgemeinde des Betriebs wohnhaft, Rest hat einen durchschnittlichen Arbeitsweg von 14 km</p> <p>⇒ Dominanz des Autos bei der Verkehrsmittelwahl hat folgenden Gründe: grosszügiges Parkplatzangebot, unattraktives OeV-Angebot, langer Fussweg vom Betrieb zum Bahnhof, unregelmässige Arbeitszeiten</p> <p>⇒ Modellvorhaben im Rahmen des bundesseitigen Modellversuches „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“</p> <p>⇒ Modal-Split vor Projektbeginn:</p> <ul style="list-style-type: none"> 75% PW als Lenker 6% PW als Mitfahrer 12% OeV 7% Velo
<i>Zielsetzungen:</i>	Reduktion des Pw-Anteils bei den Mitarbeitern um 5-15%
<i>Massnahmen:</i>	<p>Zwischen 1997 und 1999 wurden auf der Basis eines Mobilitätsplanes u.a. folgende Massnahmen umgesetzt:</p> <p>⇒ Verbesserung der Velo- und Fussweginfrastruktur zum Betriebsstandort:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asphaltierung (finanziert durch Gemeinde) und Beleuchtung (finanziert durch Medienhaus und Sponsoring) des Fussweges zum Bahnhof - Wegweisung für Fussgänger vom Bahnhof zum Medienhaus - Winterdienst für Rad- und Fusswege (finanziert durch Gemeinde) - zweiter Veloständer beim Medienhaus, Fahrradboxen beim Bahnhof <p>⇒ Anschaffung von Dienstfahrrädern</p> <p>⇒ Serviceleistungen für Velofahrer (Duschen, Umkleidekabinen, Radpumpstation, Werkzeug, Regenmäntel)</p> <p>⇒ Betrieb bezahlt zusätzliche Kosten für die Mitnahme des Velos mit dem Zug</p> <p>⇒ Übernahme der Jahres-Streckenkarte durch den Betrieb, wenn Mitarbeiter die Hälfte seiner Fahrten mit Bahn/Bus macht.</p> <p>⇒ Ab 16 km Arbeitsweg wird der Preis für die Jahres-Regionskarte vom Betrieb rückerstattet, da Sie günstiger ist als die Streckenkarte</p> <p>⇒ Verlängerung der OeV-Linie direkt bis zum Eingang</p> <p>⇒ für die Mitarbeiter stehen 8 Jahresfahrkarten gratis für den Stadtbus zur Verfügung</p> <p>⇒ für Fahrgemeinschaften stehen reservierte Parkplätze zur Verfügung</p> <p>⇒ firmeninternes Matchingsystem für Fahrgemeinschaften auf Computer</p> <p>⇒ bei den Dienstreisen werden für längere Distanzen nur die Bahnkosten vergütet</p> <p>⇒ Anschaffung von zwei Redaktionsfahrzeugen für Dienstfahrten (zur Einsparungen ausbezahlter km-Gelder für Dienstfahrten mit privatem Pw)</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

	⇒ Informations- und Diskussionsveranstaltungen, Aktionstag
<i>Organisation:</i>	⇒ Beizug eines externen Beratungsbüros ⇒ firmeninterne Mobilitätsgruppe bestehend aus Vertretern der GL und der Beschäftigten
<i>erzielte Wirkungen:</i>	
<i>verkehrliche</i>	⇒ Veränderung des Modal-Split beim Pendlerverkehr der Mitarbeiter: -15% PW als Lenker -1% PW als Mitfahrer +11% OeV +1% Velo ⇒ Die Auslieferungsfahrten konnten um 23% reduziert werden ⇒ Die Fahrten mit LKH-Dienstauto wurden um 60% verringert
<i>energetische</i>	⇒ umgesetzte Massnahmen führten beim Pendlerverkehr zu einer 17% CO ₂ -Reduktion pro Jahr ⇒ die jährliche CO ₂ -Reduktion beim Arbeitspendlerverkehr betrug 8%
<i>ökonomische</i>	⇒ ca. 280 Euro pro Jahr können Mitarbeiter durch umsteigen auf die öffentliche Verkehrsmittel einsparen ⇒ ca. 21'800 Euro spart der Betrieb durch den Einsatz der beiden neuen Redaktionsfahrzeuge und der dadurch gemachten Einsparungen bei den km-Geldern für Dienstreisen mit privaten Pw ein
<i>soziale</i>	⇒ 56% der Mitarbeiter bewerten das Modellvorhaben als "gut" 21% als "sehr gut"
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	⇒ die umgesetzten Massnahmen sollen nach Projektabschluss dauerhaft eingerichtet werden ⇒ Parkraumbewirtschaftung ⇒ Öffentlichkeitsarbeit zugunsten der Umsteiger auf den Umweltverbund, um positives Image zu stärken
<i>Quelle:</i>	BMLUFW (2000)

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

BP, London, Grossbritannien	
<i>Branche:</i>	Erdölgesellschaft
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	2500
<i>Ausgangslage (Problem- druck):</i>	<p>⇒ Reorganisation des Betriebsstandortes sowie neuer zusätzlicher Betriebsstandort (Verlagerung von Mitarbeitern aus anderen Standorten)</p> <p>⇒ Modal-Split vor Einführung des Mobilitätsplanes (1998):</p> <ul style="list-style-type: none"> 84% PW als Lenker 2% PW als Mitfahrer 5% OeV 4% Velo 5% zu Fuss
<i>Zielsetzungen:</i>	Verbesserung des Modal-Split im Pendlerverkehr der Mitarbeiter zu Gunsten des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Velo, zu Fuss)
<i>Massnahmen:</i>	<p>Auf der Basis eines Mobilitätsplanes erfolgte seit 1999 die Umsetzung folgender wichtiger Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Anbindung ans öffentliche Busnetz (3 Linien bedienen heute das Betriebsgelände) ⇒ Gratis Shuttle-Bus zur nächsten Bahnstation während den Spitzenzeiten ⇒ Job-Ticket für Mitarbeiter: 20%-Beteiligung durch BP ⇒ Verbesserung der Velo- und Fussweginfrastruktur zum Betriebsstandort ⇒ innerbetriebliche Serviceleistungen für Velofahrer (Duschen, Umkleidekabinen, Abgabe von Veloroutenplänen) ⇒ firmeninternes Matchingsystem für CarPooler ⇒ Einführung von Telearbeit ⇒ Information über den Mobilitätsplan via Intranet, Broschüre und mittels einer Ausstellung
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ Mobilitätsplan wurde von externem Beratungsbüro erstellt</p> <p>⇒ Umsetzung erfolgte durch zu BP gehörende Immobiliengesellschaft</p>
<i>erzielte Wirkungen:</i>	<p>Erhalt der behördlichen Bewilligung für die Reorganisation des Standortes</p> <p><i>verkehrliche</i> ⇒ Veränderung des Modal-Split zwischen 1998 und 2001:</p> <ul style="list-style-type: none"> -12% PW als Lenker -1% PW als Mitfahrer +11% OeV +2% Velo <p>⇒ Verhinderung von Parkplatzproblemen am neuen Betriebsstandort</p> <p><i>energetische</i> keine Angaben</p> <p><i>ökonomische</i> ⇒ Kosten der Umsetzung des Mobilitätsplanes: ca. 430'000</p> <p>⇒ die jährlichen Betriebskosten des Mobilitätsplanes (d.h. laufende Kosten für den Unterhalt der Massnahmen) betragen ca. 330 pro vollzeitbeschäftigten Mitarbeiter</p> <p>(geschätzte Kosten durch BP)</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

<i>soziale</i>	keine Angaben
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	keine Angaben
<i>Quelle:</i>	Department of Transport (2002), www.dft.gov.uk

Vodafone, Newbury, Grossbritannien	
<i>Branche:</i>	Telekommunikation
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	5500
<i>Ausgangslage (Problem-druck):</i>	<p>⇒ Verteilung der Mitarbeiter auf verschiedene Standorte innerhalb der Stadt</p> <p>⇒ geplante Zusammenlegung der alten Standorte zu einem Standort mit limitierten PP-Angebot (im Jahr 2002)</p> <p>⇒ Modal-Split vor Einführung des Mobilitätsplanes (1998):</p> <ul style="list-style-type: none"> 83% PW als Lenker 4% PW als Mitfahrer 2% OeV 3% Velo 8% zu Fuss
<i>Zielsetzungen:</i>	Reduzierung des Pw-Anteils bei den Mitarbeitern auf 45%
<i>Massnahmen:</i>	<p>Seit 1998 wurden auf der Basis eines Mobilitätsplanes verschiedene Massnahmen umgesetzt:</p> <p>⇒ Parking Cash-Out - System: Alle Mitarbeiter, die auf die Benützung eines Parkplatzes verzichten, kriegen einen finanziellen Bonus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mitglieder von Fahrgemeinschaften kriegen 62Euro/Monat - 125Euro/Monat Entschädigung für Velopendler - 125Euro/Monat für OeV-Nutzer <p>⇒ firmeninternes elektronisches Matching-System für Fahrgemeinschaften (für die Fahrt zur Arbeit und für Geschäftsreisen)</p> <p>⇒ betriebseigener Shuttle-Bus, der alle Betriebsstandorte untereinander und mit dem Bahnhof verbindet</p> <p>⇒ Werkbusssystem für alle Mitarbeiter, die ausserhalb der Betriebsstandortgemeinde Newbury wohnen</p> <p>⇒ Mitfinanzierung bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (ausserhalb des Betriebsgeländes), z.B. abschliessbare Veloabstellplätze beim Bahnhof</p>
<i>Organisation:</i>	<p>⇒ firmeninterner Mobilitätskoordinator ist für die Erstellung und die Umsetzung des Mobilitätsplan zuständig; direkt der Geschäftsleitung unterstellt</p> <p>⇒ Mitglieder der Geschäftsleitung üben firmeninterne Vorbildfunktion aus</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

<p><i>erzielte Wirkungen:</i></p> <p><i>verkehrliche</i></p>	<p>⇒ Veränderung des Modal-Split zwischen 1998 und 2001 beim Pendlerverkehr der Mitarbeiter:</p> <p>-10% PW als Lenker +2% PW als Mitfahrer +8% OeV und Velo</p> <p>⇒ Nachfrage nach den Parkplätzen kann mit neuem Parkplatzmanagement vollumfänglich befriedigt werden</p>
<p><i>energetische</i></p>	<p>Erzielung von Energieeinsparungen, da einige Mitarbeiter durch das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ihren Zweitwagen verkauft haben</p>
<p><i>ökonomische</i></p>	<p>⇒ Kosten der Umsetzung des Mobilitätsplanes: ca. 3,5 Mio.</p> <p>⇒ die jährlichen Betriebskosten des Mobilitätsplanes (d.h. laufende Kosten für den Unterhalt der Massnahmen) betragen ca. 630 pro vollzeitbeschäftigten Mitarbeiter (geschätzte Kosten durch Vodafone)</p>
<p><i>soziale</i></p>	<p>⇒ Sensibilisierung der Mitarbeiter gegenüber dem Umweltverbund</p> <p>⇒ Mitarbeiter fühlen sich weniger gestresst, wenn sie die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen</p>
<p><i>weitere Pläne, Absichten</i></p>	<p>⇒ Zusammenlegung aller Mitarbeiter im neuen Standort (2003)</p> <p>⇒ Gewährung von zinsfreien Darlehen an die Mitarbeiter für den Kauf von Velos oder Scooters (bis zu 2000)</p>
<p><i>Quelle:</i></p>	<p>Department of Transport (2002), www.dft.gov.uk</p>

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

ST Microelectronics, Grenoble, Frankreich	
<i>Branche:</i>	Produktion von Halbleitern
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	2000
<i>Ausgangslage (Problem- druck):</i>	<p>⇒ 40% der vom Betrieb verbrauchten Energie stammen vom Pendlerverkehr</p> <p>⇒ Betrieb ist ökosensibel, da ISO 14001 zertifiziert</p> <p>⇒ 60% der Mitarbeiter wohnen in der Agglomeration von Grenoble</p> <p>⇒ Modal-Split vor Einführung des Mobilitätsplanes (2000): 80% PW als Lenker 20% OeV</p>
<i>Zielsetzungen:</i>	Bis 2005 sollen 50% der Mitarbeiter den Umweltverbund benutzen
<i>Massnahmen:</i>	<p>Auf der Basis eines Mobilitätsplanes wurden u.a. folgende Massnahmen umgesetzt:</p> <p>⇒ Infrastrukturanpassungen beim Betriebsstandort:</p> <ul style="list-style-type: none"> - abschliessbare und gedeckte Veloabstellplätze - Bushaltestelle - bessere Zugang zum Haupteingang <p>⇒ Serviceleistungen für Velofahrer</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duschen und Umkleidekabinen - Reparaturwerkstätte - Abgabe von Sicherheitszubehör - finanzielle Beteiligung beim Velokauf) <p>⇒ kostenloser Shuttle-Bus zum Bahnhof während den Spitzenzeiten</p> <p>⇒ finanzielle Beteiligung (80%) an Kosten des OeV-Abos</p> <p>⇒ Anschaffung einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte</p>
<i>Organisation:</i>	firmeninterne Arbeitsgruppe ist für die Erstellung und Umsetzung des Mobilitätsplanes zuständig
<i>erzielte Wirkungen:</i>	
<i>verkehrliche</i>	<p>⇒ Veränderung des Modal-Split zwischen 2000 und 2002 beim Pendlerverkehr der Mitarbeiter:</p> <p>-20% PW als Lenker +11% OeV +9% Velo</p>
<i>energetische</i>	keine Angaben
<i>ökonomische</i>	ca. 100'000 betragen die jährlichen Betriebskosten des Mobilitätsplanes (d.h. laufende Kosten für den Unterhalt der Massnahmen). Das sind 10% der jährlich anfallenden Transportkosten des Betriebs
<i>soziale</i>	keine Angaben
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	ab 2003 Lancierung einer neuen Kampagne zur Förderung von Fahrgemeinschaften in Zusammenarbeit mit dem Nachbarbetrieb
<i>Quelle:</i>	www.emma-day.info, internes Arbeitspapier von STM (2003)

Energie-Schweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Phase 1: State of the Art des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Rijnstate Krankenhaus, Arnhem, Niederland									
<i>Branche:</i>	Krankenhaus								
<i>Anzahl MitarbeiterInnen:</i>	2350								
<i>Ausgangslage (Problem- druck):</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Mangel an Parkraum nach Standortwechsel (450 Parkplätze) ⇒ Modal-Split vor Einführung des Mobilitätsplanes (1994): <ul style="list-style-type: none"> 56% PW als Lenker 8% PW als Mitfahrer 10% OeV 26% Velo/zu Fuss 								
<i>Zielsetzungen:</i>	keine Angaben								
<i>Massnahmen:</i>	<p>Auf der Basis eines Mobilitätsplanes wurden seit 1994/1995 folgende Massnahmen umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Erstellung von individuellen Routenplänen für jeden Mitarbeiter ⇒ durch Betrieb subventionierte OeV-Billette (Job-Ticket) ⇒ vertragliche Vereinbarungen mit der lokalen Busgesellschaft über zusätzliche Dienstleistungen (z.B. Extradfahrten am Wochenende) ⇒ Heimfahrtgarantie für OeV-Nutzer ⇒ finanzielle Beteiligung beim Velokauf ⇒ Fahrradservice im Betrieb ⇒ Förderung von Fahrgemeinschaften (u.a.. spezielle Parkplätze) ⇒ Parkplatzmanagement/Fahrkostenerstattung ⇒ Mobilitätsberatung für Mitarbeiter ⇒ Heimfahrtgarantie für OeV-Nutzer 								
<i>Organisation:</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Mobilitätskoordinator im Betrieb verantwortlich für Erstellung und Umsetzung des Mobilitätsplanes ⇒ externe Beratung durch VCC (Verkehrskordinationszentrum) ⇒ Unterstützung durch Firmenleitung 								
<i>erzielte Wirkungen:</i>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="vertical-align: top; width: 20%;"><i>verkehrliche</i></td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Veränderung des Modal-Split beim Pendlerverkehr der Mitarbeiter: <ul style="list-style-type: none"> -23% PW als Lenker +30% OeV ⇒ 7% beträgt der Anteil an Fahrgemeinschaften ⇒ 350 verkaufte Fahrräder </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"><i>energetische</i></td> <td>keine Angaben</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"><i>ökonomische</i></td> <td>die Betriebskosten des Mobilitätsplanes sind kostenneutral, da die Einsparungen aus dem Parkplatzmanagement, die Beteiligungen am Job-Ticket in etwa decken</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"><i>soziale</i></td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Steigerung der Mitarbeiterproduktivität und –motivation ⇒ Mobilitätsplan hatte einen positiven Effekt auf das Image des Krankenhauses </td> </tr> </table>	<i>verkehrliche</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Veränderung des Modal-Split beim Pendlerverkehr der Mitarbeiter: <ul style="list-style-type: none"> -23% PW als Lenker +30% OeV ⇒ 7% beträgt der Anteil an Fahrgemeinschaften ⇒ 350 verkaufte Fahrräder 	<i>energetische</i>	keine Angaben	<i>ökonomische</i>	die Betriebskosten des Mobilitätsplanes sind kostenneutral, da die Einsparungen aus dem Parkplatzmanagement, die Beteiligungen am Job-Ticket in etwa decken	<i>soziale</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Steigerung der Mitarbeiterproduktivität und –motivation ⇒ Mobilitätsplan hatte einen positiven Effekt auf das Image des Krankenhauses
<i>verkehrliche</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Veränderung des Modal-Split beim Pendlerverkehr der Mitarbeiter: <ul style="list-style-type: none"> -23% PW als Lenker +30% OeV ⇒ 7% beträgt der Anteil an Fahrgemeinschaften ⇒ 350 verkaufte Fahrräder 								
<i>energetische</i>	keine Angaben								
<i>ökonomische</i>	die Betriebskosten des Mobilitätsplanes sind kostenneutral, da die Einsparungen aus dem Parkplatzmanagement, die Beteiligungen am Job-Ticket in etwa decken								
<i>soziale</i>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Steigerung der Mitarbeiterproduktivität und –motivation ⇒ Mobilitätsplan hatte einen positiven Effekt auf das Image des Krankenhauses 								
<i>weitere Pläne, Absichten</i>	keine Angaben								
<i>Quelle:</i>	Müller (2001), Schreffler (1996)								

Anhang 2

EnergieSchweiz - ExpertInnen Workshop „Mobilitätsmanagement in Unternehmen, 16.09.03 in Bern

Tagungsprogramm und ausgewählte Referatsunterlagen

Programm vom 16. Sept. 2003 im Käfigturm, Bern

Zeitfenster	Thema	Referent
08.30	Begrüssung und Einführung	Hermann Scherrer, EnergieSchweiz
08.35	Information über das Projekt „MM in Unternehmen“	Peter Marti, Koordinationsteam
08.50	Managementsystem von Unternehmen und die Integration der Mobilität	Gabriel Caduff, Tensor Umweltberatung AG
09.15	Das MM der Firmen Inficon und Unaxis in Balzers	Dr. Georg Sele, Inficon, Balzers FL
09.30	Erfahrungen aus dem Ausland	Roberto de Tommasi, synergo, Zürich
09.50	Erfahrungen aus dem französischen Sprachraum	Philippe Gasser, Citec S.A., Genève
10.00	Rückfragen, Ergänzungen und kurze Diskussion (mit integrierter Kaffeepause)	Moderation: Monika Tschannen-Süess
10.30	Beispiele 1. Teil von je max. 8 Min.: Workgroup Yourstep Basler und Partner Mobility Rating und öBU	Myrta Burch Jürg Bösch Stefan Schneider
10.55	Rückfragen und Ergänzungen	Tschannen-Süess
11.15	Beispiele 2. Teil von je max. 8 Min.: NewRide IG-Velo Schweiz / bfm AG RUNDUM) mobil, Thun	Jürg Kärle Zimmermann / Wälti Gerhard Schuster
11.40	Rückfragen und Ergänzungen	Tschannen-Süess
12.00	Diskussion, Zusammenfassung	Tschannen/Marti/Scherrer
12.45	Abschluss mit kleinem Imbiss	



TeilnehmerInnen Workshop 16.9.2003 „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“

Gabriel Caduff, Tensor Umweltberatung AG, Bern

Philippe Gasser, Genève ; SuisseEnergie, Suisse Romande

Roberto de Tommasi ; Synergo, Zürich:

Hermann Scherrer; EnergieSchweiz, Marktbereich Mobilität:

Stefanie Seiz Türler und Myrta Burch; Workgroup Yourstep, Zürich

Jürg Kärle; NewRide Bern

Stefan Schneider; Verein Mobility Rating, Zürich (in Koordination mit öBU)

Gerhard Schuster; Mobilitätsberater ESfG, Verein RUNDUM) mobil, Thun

Jürg Bösch und Matthias Thoma; Ernst Basler und Partner

Martin Wälti, bfm AG, Bern, Mobilitätsberater ESfG

Gregor Zimmermann; Velo-Beauftragter Betriebe, IG-Velo Schweiz, Bern

Dr. Georg Sele; Inficon, Balzers FL

Markus Müller; Unaxis, Balzers FL

Stephan Lingenhel, Basel; Region Basel

Sibylle Lehmann; ökomobil, Umweltberatung Luzern

Beat Züsli, Luzern; Architekt und Energiestadtberater

Wolfgang Padrock, Bern; IC Infraconsult AG

Erich A. Kalbermatter, Gümmenen; Energie-Agentur der Wirtschaft

Leitungsteam: Peter Marti, Monika Tschannen

Protokoll: Unterlagen und Ergebnisse werden in den Bericht von R. de Tommasi integriert.

Entschuldigte / weitere Interessierte:

Tessin, VEL 2: Raffaele Domeniconi / entschuldigt

Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer, Brigitte Haas / interessiert

Enco GmbH, Niederdorf, Sandra Kunz / interessiert

Gemeinde Köniz, Energiefachstelle, Herr Schmutz / interessiert

Weitere Informationen und Auskünfte direkt bei Monika Tschannen-Süess:
m.tschannen@rundum-mobil.ch / Tel. 031 782 02 15 oder Natel 079 50 90 460

Vorgeschichte von Mobilitätsmanagement

2001: Ein Ziel der Bereichs-Strategie 2002 bis 2004:

- „Über 100 Unternehmen betreiben bewusstes MM“
- 2002: MM wird zum Schwerpunkt 2003 bestimmt (PM erstellt ersten Konzeptentwurf für Pilotphase)

Hindernis: zuerst Klärung von Begriffs und Aufeinander abstimmen der Vorstellungen nötig

MM: im wesentlichen die systematische Integration des Themas Mobilität in das betriebliche Managementsystem

MM-Instrumente: Ratinglisten, Faktenblätter, Label etc. sind nützliche Elemente für ein erfolgreiches MM

Ansiedlung von Mobilitätsmanagement

- Wichtige Partner beim Aufbau des Schwerpunktes betriebliches MM sind:
- Wirtschaft / Unternehmen, denn sie Managementwissen und die nötigen Beziehungen zu Unternehmen haben
 - Mobilitätsfachleute mit Erfahrungen in der betrieblichen Mobilität und im Umgang mit Firmen
 - die öffentliche Hand (Gemeinden und/oder Kantone) als Verantwortliche für die Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Besteller von ÖV-Dienstleistungen)

Als Transporteur mit dem grössten Marktpotential sehen wird die Gemeinden. MM-Pilotprojekt läuft deshalb über ESfG.

Ziel „Mobilitätsmanagement in Betrieben“

Ziel von EnergieSchweiz ist die Verbesserung der Energieeffizienz und im Konkreten, die Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs um 8% bis ins Jahr 2010 (bezogen auf 1990)

- Wirkungsnachweis bei Fahrzeugen und Fahrweise ist verhältnismässig einfach
- Problem besteht bei kombinierter Mobilität
- MM in Betrieben könnte dazu einen Beitrag leisten

Ziel MM:

Energetische Wirkung erzielen und dies nachzuweisen



Workshop “Mobilitätsmanagement in Unternehmen“

Übersicht über das Projekt von EnergieSchweiz

Referat von P. Marti, Berater EnergieSchweiz Mobilität
Brugg, 16. September 2003

1. Das Potenzial

metron

777 Betrieb mit > 250 MA

520'000 Beschäftigte

MS von 60% auf 40%

⇒ **Pendlerverkehr CH –5%**

⇒ mittel- und langfristig möglichst hohe Ausschöpfung

2. Ziele des Projekts

metron

Pilotphase für Erfahrungen

Weitere Erfahrungen sammeln

“Best Practice“ ermitteln

Erfolgsfaktoren herausfinden

Verbreitung vorbereiten

3. Mittel

metron

Mehrere Teams ansetzen

Inhaltliche Vorgaben

Organisatorische Vorgaben

Koordination

Evaluation

4. Inhaltliche Anforderungen an MM in Unternehmen

metron

- Mindestens **ein** Unternehmen mit mehr als 100 MA
- Standortbestimmung quantitativ und qualitativ
- Mobilitätskonzept mit Massnahmen beschlossen
- Mindestens eine Massnahme in Umsetzung
- Zuständigkeiten und Mittel unternehmensintern geregelt

5. Anforderungen an Teamqualifikationen

metron

Öffentliche Hand eingebunden
Transportanbieter eingebunden
Erfahrungen in Managementprozessen
Erfahrungen in Mobilitätsberatung

6. Organisatorische Anforderungen

metron

Zusammenarbeit mit Koordinationsstelle

- + Koordination der Firmenkontakte
- + Erfahrungsaustausch
- + Teilnahme an Evaluation

Vertrag mit EnergieSchweiz für Gemeinden

7. Koordinationsstelle

metron

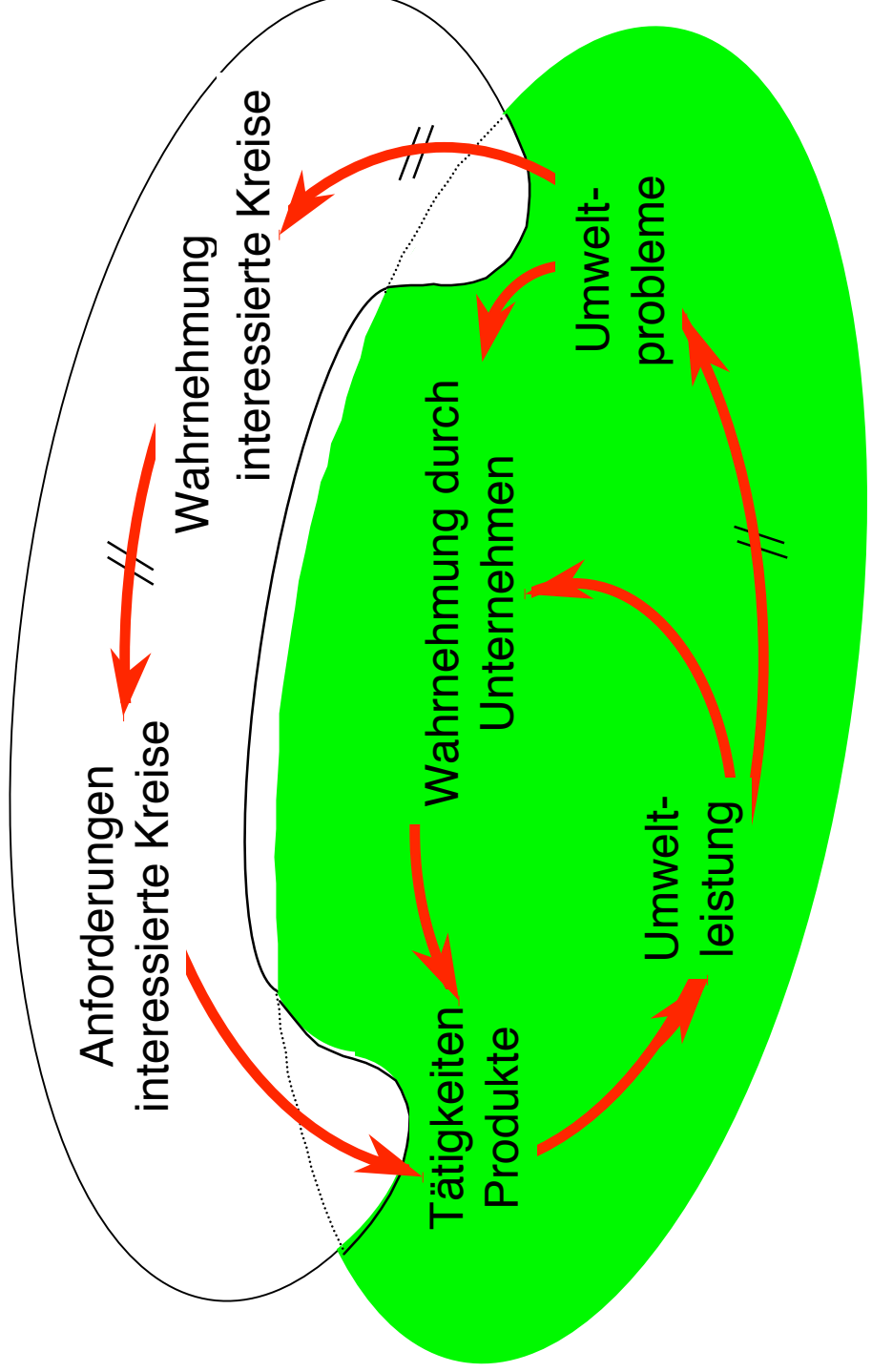
Peter Marti, (Leitung), Metron AG, Brugg
Monika Tschannen Süess, rundum-mobil, Thun
Philippe Gasser, Citec, Genève
Bundesamt für Energie: Hermann Scherrer

Managementsysteme von Unternehmen und die Integration der Mobilität

Mobilität, das vergessene Sorgenkind?

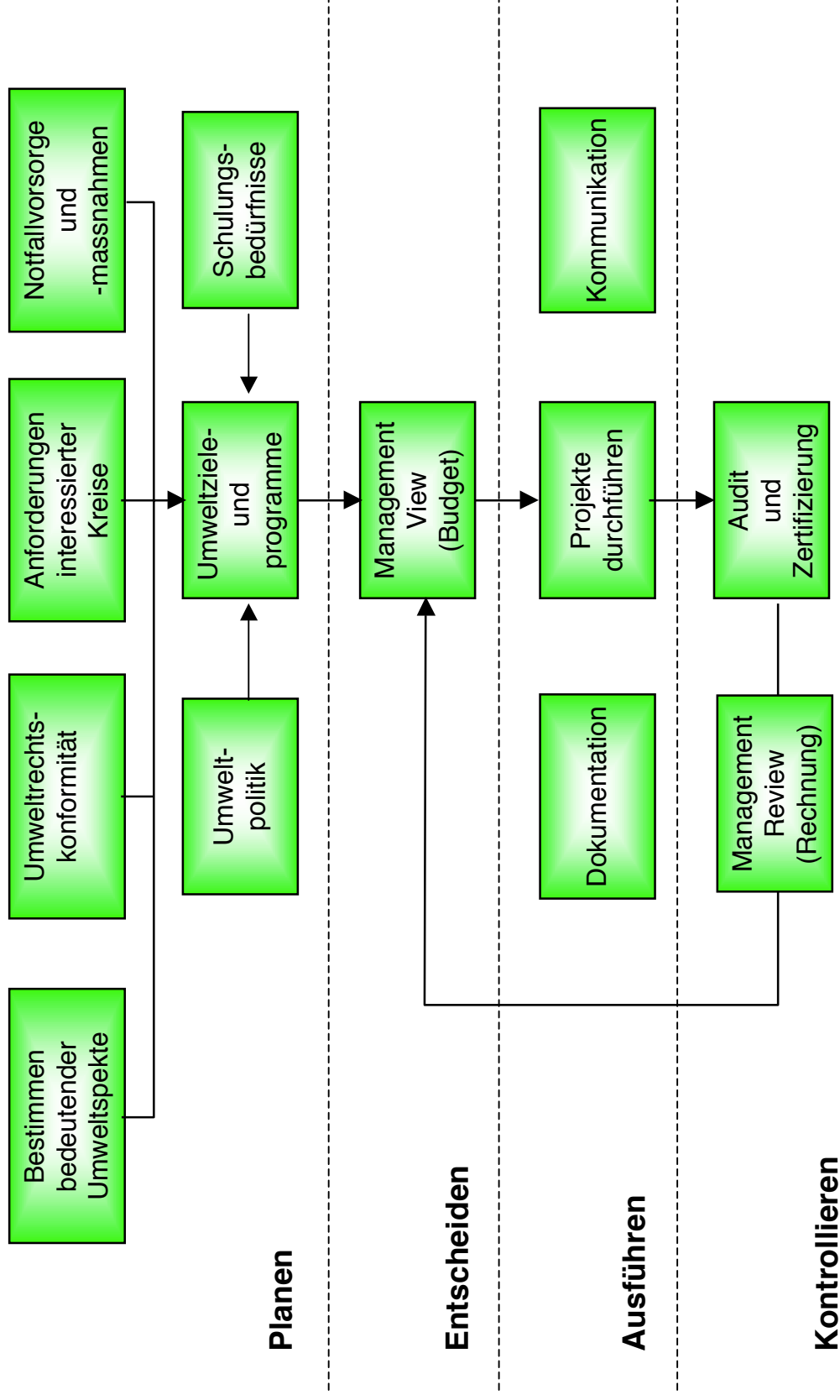
Dr. Gabriel Caduff
Tensor Umweltberatung AG
Langmauerweg 12
3011 Bern
Tel. 031/318 77 57

Philosophie ISO 14001 - Umweltmanagementsysteme



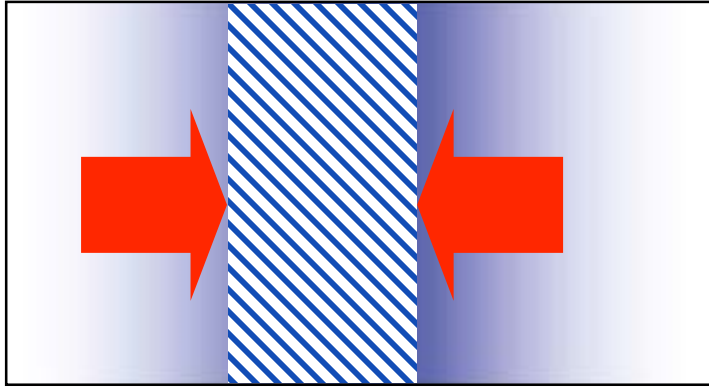
Quelle: Züst

Umweltmanagementsystem nach ISO 14001



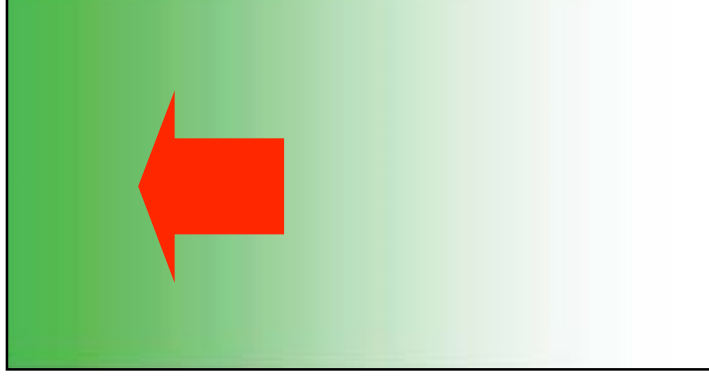
Unterschied zwischen ISO 9001 und ISO 14001

Optimierung der
Qualitätsleistung



vom Kunden
geforderte
Qualität

Maximierung der
Umwelleistung



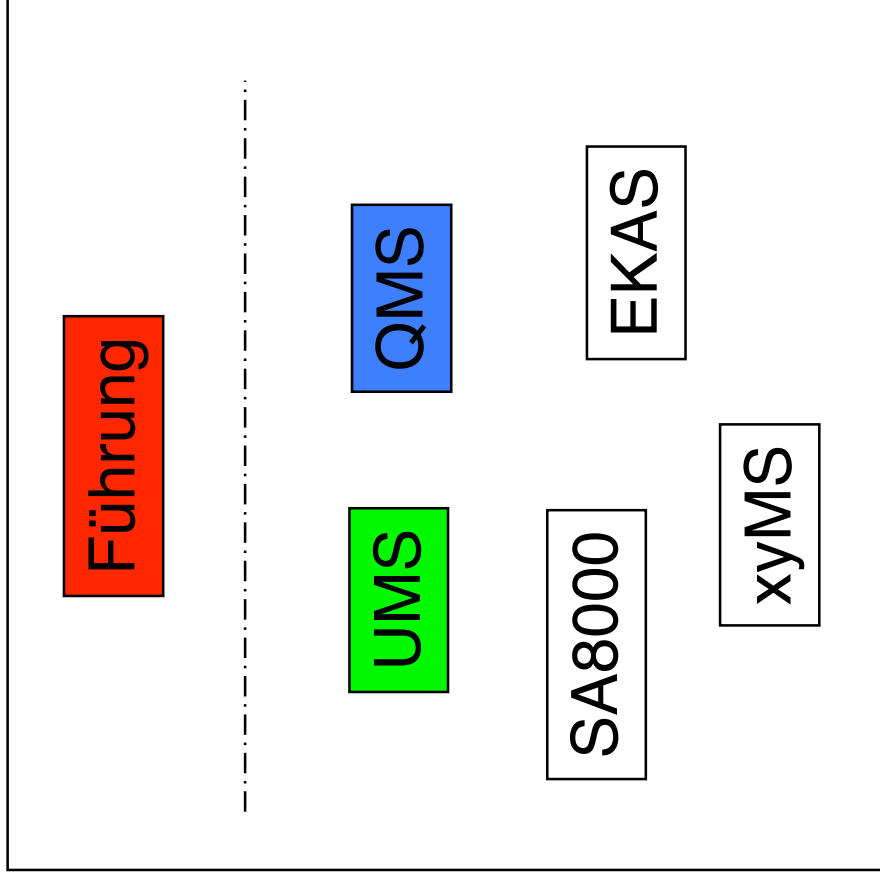
von der Umwelt
verkräftbare
Belastung

Qualitäts-
management
ISO 9001

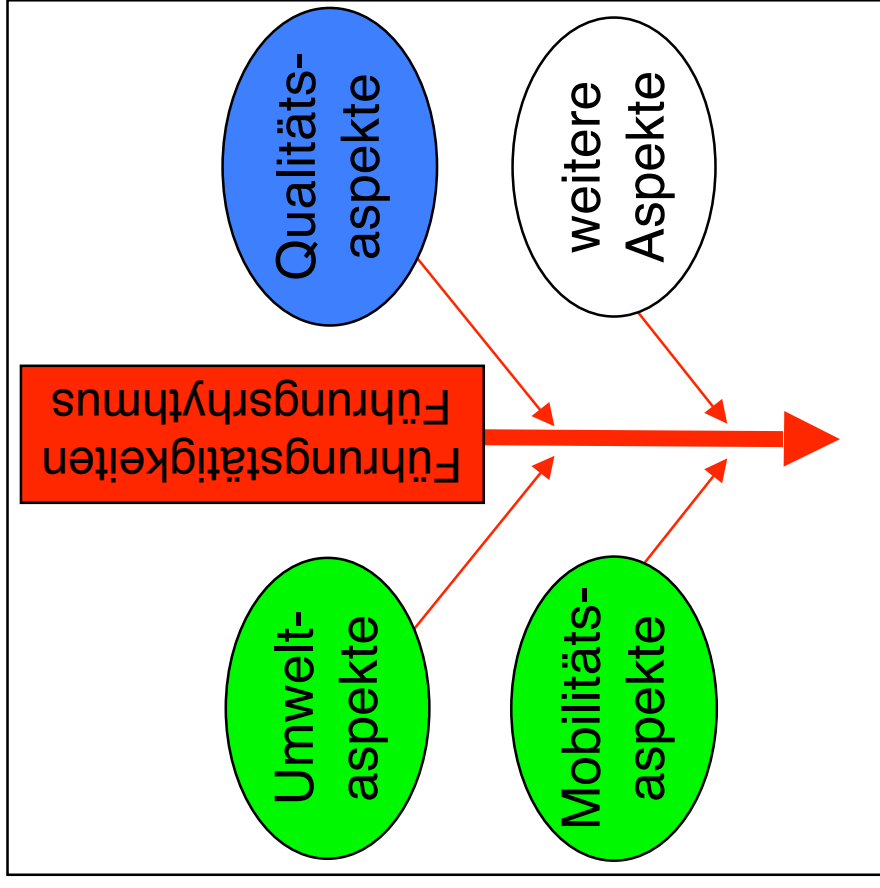
Umwelt-
management
ISO 14001

Integraler Ansatz (Business Managementsystem)

bisheriger Ansatz

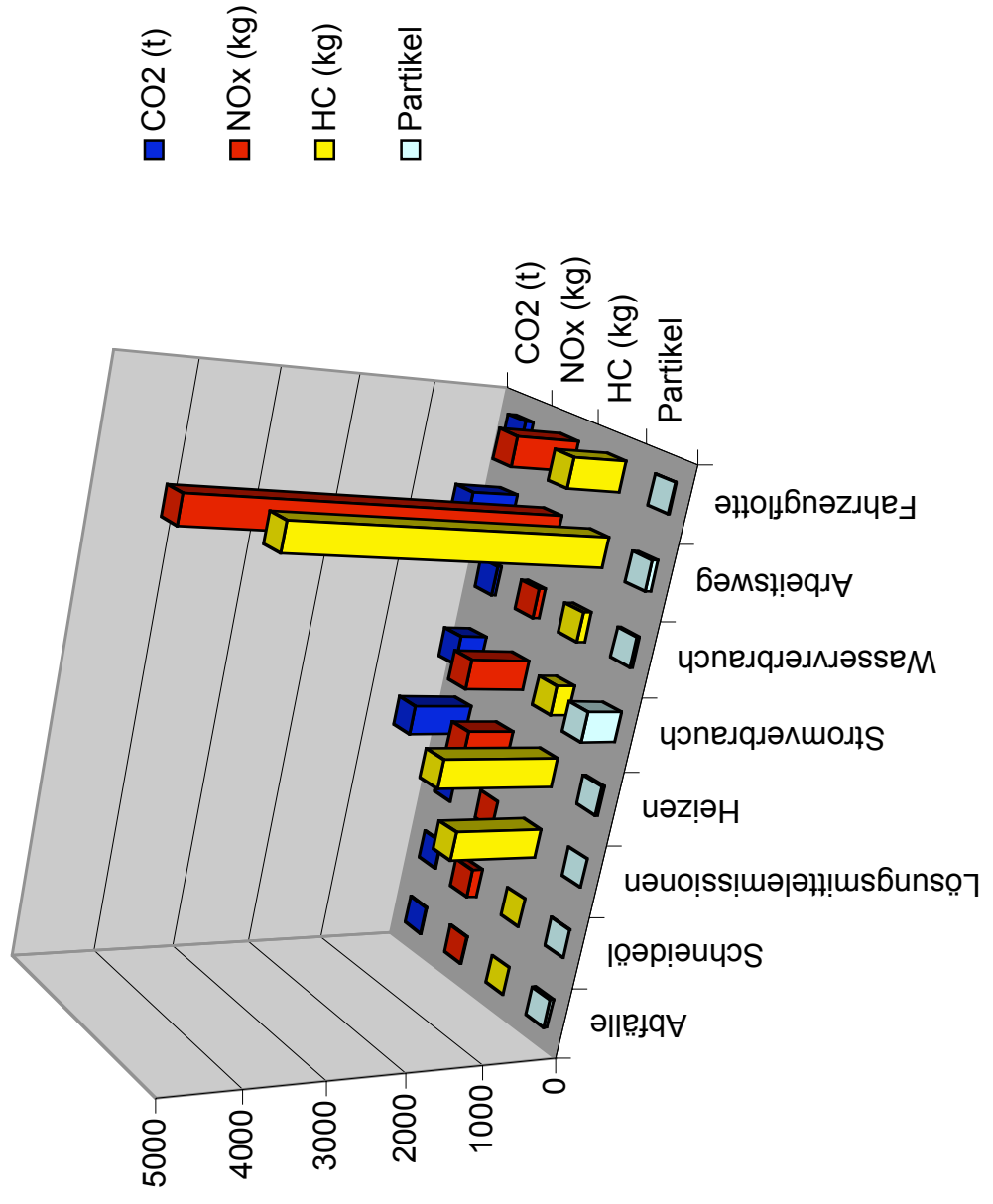


BMS Ansatz

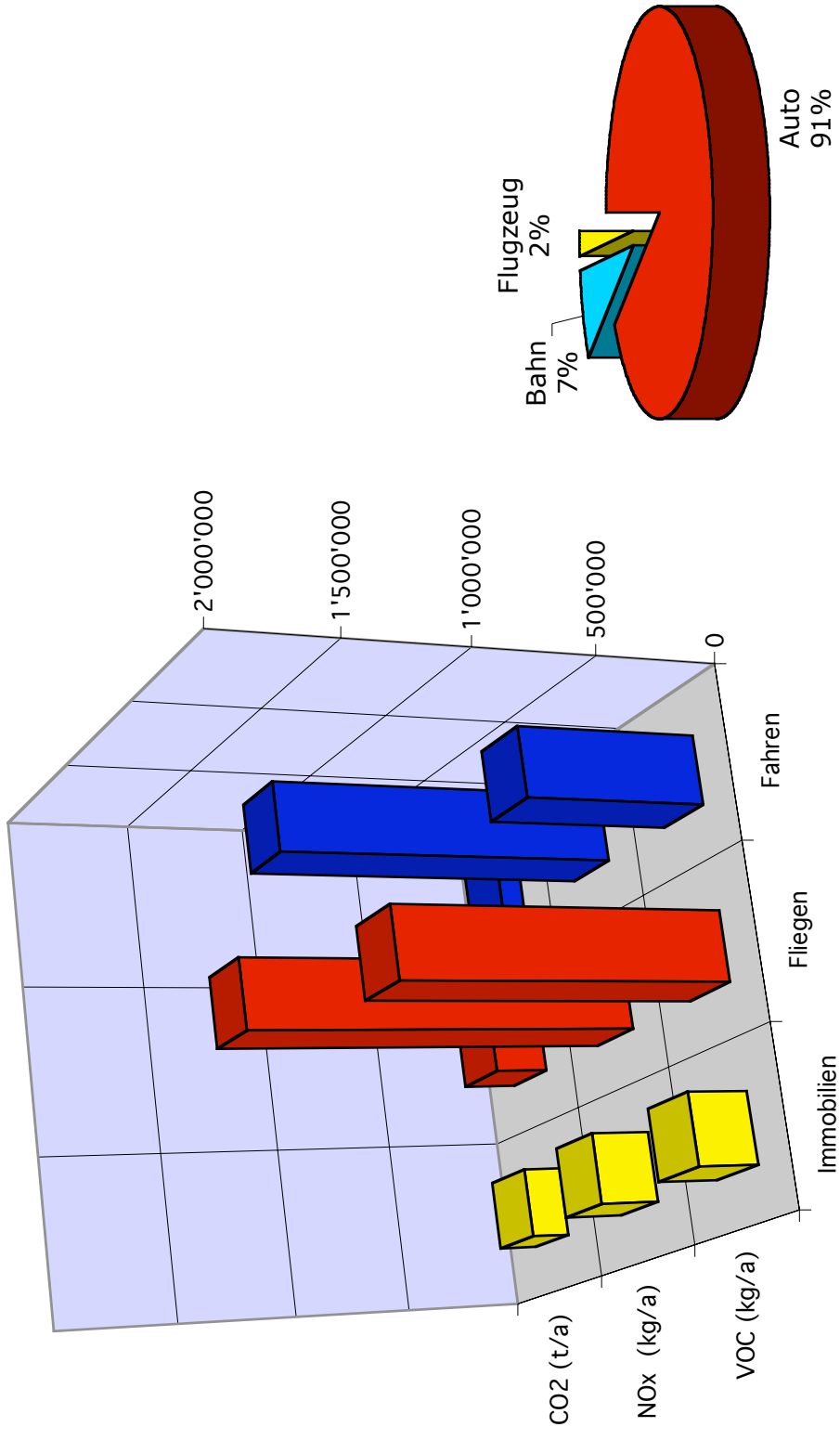


Quelle: P. Gresch

Bedeutende Umweltaspekte Industriebetrieb



Bedeutende Umweltaspekte Verwaltung



Verbesserungsstrategien

Effizienz setzt Effektivität voraus

massnahmenorientiert

- **Effektivität:**

Mache ich die richtigen Aufgaben?

- **Effizienz:**

Mache ich die Aufgaben richtig?

wirkungsorientiert

- **Direkt wirkende**

- **Umweltaspekte:**

Eigene Tätigkeiten

- **Indirekt wirkende**

- **Umweltaspekte:**

Vor- und nachgelagerte Phasen

Massnahmen im Rahmen CO₂-G

- Ersatz von alten Fahrzeugen durch neuere (grössere LKW, leichtere und energieeffizientere PW)
- Treibstoffswitch (RME, Ethanol, Pflanzenöl, Bio-/Erdgas, Hybridfahrzeuge)
- Einsatz von Leichtlaufmotorenöl (5W-40) und kraftstoffsparenden Reifen (RAL UZ-89)
- Transportzentrale, kombinierte Verkehrsmittel
- Eco-Drive Kurse

POF

Effektivität vor Effizienz

- **Mobilitätsmanagement**

Quelle: Grütter (CO₂-G), und Garagen-Umweltzeichen



Projektstatus Pilot Zürich

Aufbau kommunaler Mobilitätszentren für und mit der Wirtschaft

Ein Pilotprojekt der Stadt Zürich in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Energie



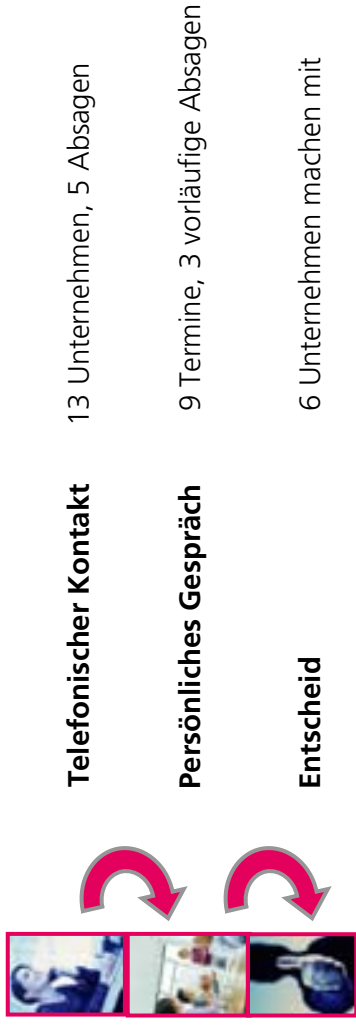
Stadt Zürich

1. Rahmenbedingungen

Im Rahmen einer Mobilitätsstrategie und abgeleiteten Teilstrategien hat die workgroup yourstep das Konzept für ein Pilotprojekt „Aufbau einer Mobilitätszentrale für und mit der Wirtschaft“ ausgearbeitet. Dieses wird von EnergieSchweiz und dem Tiefbauamt der Stadt Zürich getragen.

2. Vorgehen

Die Rekrutierung von 6 Unternehmen erfolgte mit dem Absender „Stadt Zürich“, also einer „neutralen“ Stelle. Die Presse hat kurz zuvor Artikel mit dem Statement des zuständigen Stadtrats publiziert. Diese konnten als Aufhänger genutzt werden.



In einem weiteren Schritt wurden in persönlichen Gesprächen die Fragestellungen der Unternehmen definiert und erste Lösungsansätze diskutiert. Der Workshop im August mit allen Pilotfirmen hat zu einem angeregten Erfahrungsaustausch geführt. In der Gruppe wurden weitere Lösungsansätze eingebracht.

Die Beiratssitzung mit allen wesentlichen Anbietern hatte zum Ziel, konkrete Lösungen für die jeweiligen Fragestellungen zu erarbeiten. Die Umsetzung in den Firmen ist im Gang.

3. Ein konkretes Beispiel: XL Insurance, Winterthur
Die ehemalige Tochter der Winterthur-Versicherung mit rund 300 MA zieht im November nach Zürich. Die Wirtschaftsförderung hat im Rahmen ihrer Tätigkeit die Verantwortlichen auf das Pilotprojekt aufmerksam gemacht, da für die neue Pendler-Situation noch keine Lösung sichtbar war. Diese wird akut, da im Gegensatz zum Standort Winterthur die Parkplätze von 160 auf ca. 20 reduziert werden. Die Aufgabe ist es nun, bedürfnisgerechte Angebote für den Pendel- und Geschäftsverkehr zu entwickeln um einen höheren Anteil Pendler im ÖV zu erreichen. Wesentlicher Erfolgsfaktor ist die kommunikative Begleitung zur Einführung. Bereits Anfang November werden die ersten MA operativ in Zürich arbeiten, die Zeit drängt deshalb sehr.
Mittelfristiges Ziel ist das Erstellen und Umsetzen eines integrierten Mobilitätskonzepts.
4. Zwischenfazit
 - Wichtig ist der Absender: eine neutrale Stelle, die ohne Verkaufsdruck Hilfestellung bietet, wird sehr geschätzt. Dabei ist mindestens teilweise wichtig, dass die Firmen einen Dialog mit der Stadt pflegen können, um ihre Mobilitätsprobleme lösen zu können.
 - Der umsetzungsorientierte Ansatz des Pilotprojekts wird als sehr positiv gewertet. Die Firmen schätzen die Begleitung und Betreuung bei der Implementierung von Massnahmen.
 - Der Gruppenansatz entspricht dem Bedürfnis nach Erfahrungsaustausch
 - Die Zahlungsbereitschaft für Leistungen muss mit Fragezeichen versehen werden.
5. Wirkung
 - Eine Abschätzung/Berechnung ist erst nach der Implementierung möglich
 - Ein Controlling-System befindet sich im Aufbau.
 - Bei den Massnahmen werden ökonomische und soziale Effekte berücksichtigt.

Mobilität in Unternehmen – fünf provokative Thesen

Stefan Schneider (Planungsbüro Jud, MobilityRating) unter Einbezug der öbu

1) Motivation zur Einführung eines Mobilitätsmanagements (MM)

These: **Unternehmen führen heute von sich aus kein Mobilitätsmanagement ein – ausser unter bestimmten Rahmenbedingungen.**

Unternehmen kennen heute die vielfältigen Möglichkeiten des MM nicht – es ist zu befürchten, dass der Begriff vielerorts negativ (P-Bewirtschaftung!) besetzt ist. Sie sehen kaum direkten Nutzen und haben den Themenbereich Mobilität intern i.d.R. nicht institutionalisiert. Sie fürchten – besonders in wirtschaftlich schwierigen Zeiten – den mit einer Beratung verbundenen finanziellen Aufwand, die ins Unternehmen getragene Unruhe (z.B. durch Befragungen) und den zur Begleitung/Umsetzung notwendigen Management-Aufwand.

Bestehen aber bestimmte interne oder externe Rahmenbedingungen, werden die Unternehmen selbst aktiv bzw. suchen aktiv den Kontakt zu Beratern und Mobilitätsanbietern: z.B. gegen Firmenumzug protestierende Mitarbeitende, zu geringes P-Angebot, VCS-Rekurs gegen Bauprojekt, staatliche Auflagen, gute Anreize, ökologische Ausrichtung, interessierte Leaderperson im Unternehmen, Auseinandersetzung mit Zertifizierungsprozessen.

2) Der Zugang zum Unternehmen

These: **Der Zugang zum Unternehmen ist die grösste Hürde. Mit den richtigen Partnern und Ansätzen wird er aber vereinfacht.**

Mobilitätsanbieter (Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, CarSharing etc.) sind an der Umsetzung von Massnahmen des MM in Unternehmen interessiert und decken ihre Themenbereiche professionell ab. Dieser potenzielle Erfolgsfaktor wird durch fehlende Konkurrenzangebote (die Anbieter sind i.d.R. „Monopolisten“) und vielfach mangelhafte Abstimmung der Angebote untereinander erschwert.

Berater/innen einzelner Beratungsunternehmen können „verdächtig“ wirken – sie sind in der Verkäuferposition und wollen „ja nur Geld verdienen“, die Unternehmen bleiben häufig dementsprechend misstrauisch.

Zwischen **Standortgemeinde** (evtl. Kanton) und Unternehmen besteht ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis. Vielfach werden gleiche Ziele angestrebt. Die Gemeinden (Kantone) können im Rahmen einer strategischen Ausrichtung (Mobilitätskonzept, Energiestadt etc.) oder auf einer Event-orientierten Basis (z.B. Aktionstag „in die Stadt ohne mein Auto“, Mobilitätswoche) vergleichsweise erfolgreich Kontakt zu ihren Unternehmen aufnehmen. Die Etablierung einer langfristigen Zusammenarbeit verlangt aber erhöhte Aufwendungen (Strategie, Koordinationsaufwendungen in der Verwaltung). Kann die Gemeinde eine Vorbildrolle übernehmen, werden Glaubwürdigkeit und Erfolgchancen weiter erhöht.

Motivationsfördernd und Zugangs-öffnend können geeignete **Ansätze/Tools** wirken: Gratis-Angebot für Beratung, Profilierungsmöglichkeiten für Unternehmen an lokalen Events, MobilityRating. Das – idealerweise persönlich durchgeführte - MobilityRating ermöglicht bei geringem Aufwand eine gezielte Kontaktaufnahme mit einer Unternehmung.

3) Massnahmenumsetzung in Unternehmen

These: **Für die Massnahmenetablierung und -umsetzung in Unternehmen gibt es keine Best-Practice – zu verschieden sind die Unternehmen.**

Unternehmen in Grosstädten operieren unter ganz anderen Voraussetzungen als Unternehmen in kleinen Landgemeinden, der Sanitärbetrieb mit seinen Werkstattwagen anders als der Back-Office-Bereich einer Bank oder ein Einkaufszentrum. Eine einzelne Massnahme hat dann auch – je nach Voraussetzung – andere Wirkungen. Hat ein Unternehmen bereits Massnahmen des MM realisiert, muss es ganz anderswo „abgeholt werden“ als ein Unternehmen, welches noch nie über MM nachgedacht hat. Und ein Unternehmen mit 80% nicht-automobilem Modal-Split braucht andere Massnahmen-Anreize, sich zu verbessern, als ein solches mit 20%. Aufpassen mit der P-Bewirtschaftung (vgl. 1).

4) Vergleichende Pilotprojekte

These: **Die Durchführung von vergleichenden Pilotprojekten führt mit Sicherheit zu einem Erkenntnisgewinn. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen (vgl. 3) dürften aber die Chancen für die Identifikation einer „Best-Practice“ für die Massnahmenumsetzung gering sein.**

Die vergleichenden Pilotversuche werden zu positiven Entwicklungen führen – das Engagement der Teams und die Auswahl der bearbeiteten Unternehmen wird dies sicherstellen. In den Details werden aber Unterschiede erkennbar sein. Diese dürften kaum auf unterschiedliche Vorgehensweisen in den Pilotversuchen zurückzuführen sein, sondern vielmehr begründet sein in den unternehmensspezifischen Voraussetzungen und lokalen Randbedingungen (vgl. 1 u. 3) sowie und in den unterschiedlichen Möglichkeiten der Pilotprojekte, für die Unternehmen kostenlose Leistungen anbieten zu können (vgl. 2).

5) Zur Rolle von Energie Schweiz

These: **Zur Förderung des MM in Unternehmen scheinen Aktivitäten von Energie Schweiz auf der strategisch/politischen Handlungsebene sowie auf der Management-Ebene erfolgsversprechend. Bei Aktivitäten auf der Nutzerebene besteht die Gefahr, dass die zersplittert eingesetzten Mittel als Tropfen auf den heissen Stein verdampfen.**

Dem einen BFE sind 26 Kantone, 2880 Gemeinden und rund 390'000 Unternehmen untergeordnet. Aufgrund der für Energie Schweiz verfügbaren Mittel scheinen v.a. Aktivitäten auf der Ebene der strategisch/politischen Handlungsebene („initiieren und koordinieren“) sowie auf der Management-Ebene („aufbauen“, Unterstützung bei der Erarbeitung von hoheitlichen Förderkonzepten, Informationsplattformen und Arbeitshilfsmitteln) erfolgsversprechend. Unterstützungen auf der Nutzerebene („umsetzen“, Beiträge auf der Ebene einzelner Unternehmen) führen zu einer Zersplitterung der Mittel.

Hintergrund der Thesen

Konzeptberatungen: Regionalspital Biel, Stadtverwaltung Uster, Baudepartement Kanton Aargau

Kontakte/Kleinberatungen: MGB, Canon, CS (Zürich Uetlihof), IBM, Ringier, Hunziker+ Co., IKEA Lyssach, ABB, Migros sowie diverse andere im Rahmen des Projektes „Engpass Baregg, gemeinsam gegen den Stau“. Gespräche mit der öbu.

10. September 2003

Mobilitätsmanagement für Betriebe



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

NewRide Programm für nachhaltige Mobilität

**Präsentation Workshop Mobilitätsmanagement
Energieschweiz vom 16.09.03**

Mobilitätsmanagement für Betriebe



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

4 Mobilitätsmanagement-Produkte



- für Betriebe



- für Vereine



- für Sportanlagen



- für Sportveranstaltungen

Mobilitätsmanagement für Betriebe



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

Pilotphase 03/04

Betriebe:

Ausgewählte Betriebe im Kanton Bern

Kontakte durch:

Jürg Kärlé und 1 – 2 Mobilitätsberater im Kanton Bern

Ausgewählte Betriebe im Kanton Luzern

Projekt/Gesuch über Herrn Zihlmann/Kanton LU

Vereine/ Sportanlagen/ Sportveranstaltungen:

Pre-Test mit 4 Gemeinden im Kanton Bern läuft

Ausgewählte Vereine/Gemeinden/Sportveranstalter im Kanton Bern

Kontakte durch:

Herr W. Schaufelberger, B&S, Bern

Mobilitätsmanagement für Betriebe



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

Ziele

- **Umlagern der Mobilität vom Auto auf den ÖV und Langsamverkehr** (Pendlerverkehr/Kundenverkehr/Geschäftsverkehr/Güterverkehr).
- **Mobilität in Betrieben thematisieren und realisieren:** Mit dem NewRide-Mobilitätsmanagement soll das Thema Mobilität in Betrieben angegangen werden (auf einfache Art, lustvoll). Es dient in der ersten Phase als Standortbestimmung und soll anschliessend dazu animieren, weitere Mobilitätsmassnahmen zu realisieren.
- **Aufzeigen der Akzeptanz und Praxistauglichkeit** des Produktes in der Pilotphase 2003/04 (bis Frühling 2004 mit insgesamt 30 Betrieben im Kanton Bern).

Mobilitätsmanagement für Betriebe



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

Produkt

- Praktisches, griffiges Produkt zur Verbesserung des Mobilitätsmanagement in Betrieben
- Kernelement ist die Analyse und Bewertung der Mobilität in einem Betrieb (Standortbestimmung)
- Auslösen / Impulse geben für zusätzliche nachhaltige Mobilitätsmassnahmen in Betrieben



Mobilitätsmanagement für Betriebe



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

Produkte-Bestandteile

- Fragebogen mit einem Mobilitäts-Self-Rating zur Standortbestimmung der Mobilität in einem Betrieb (Auslöser)
- Gratis-Erstberatung bei der Durchführung der Standortbestimmung und der Vermittlung von Impulsen und Kontakten
- NewRide Mobilitäts-Management-Guide mit 9 Teilprojekten (CarSharing, CarPooling, Förderung ÖV, Velo-Angebot, E-Bikes u. E-Scooter, Parkraumbewirtschaftung, Firmen-erreichbarkeit, Eco-Drive, Anreize zur Verkehrsmittelwahl)
- NewRide MobilLabel je nach Rating-Ergebnis



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

Mobilitätsmanagement für Betriebe

Marktbearbeitung Pilotphase

Durchführung des Testmarktes mit 30 Betrieben im Kt. Bern:

- Generieren Kontakte und Standortbestimmung initialisieren
- Commitments zu weiteren Mobilitätsmassnahmen in Betrieben einholen
- Initialisieren dieser Mobilitätsmassnahmen
- Gute Beispiele schaffen und präsentieren

Resultate

- Auslösen konkreter Mobilitätsmassnahmen in mind. 10 Betrieben

Mobilitätsmanagement für Betriebe



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

Zeitplan Pilotphase

Vorgehen:

- 1) Selektion potentielle Betriebe (Betriebe + Netz
NewRide, Ozonticker, öbu, etc.) Sept. 03
- 2) Brief HIV-Präsident + Regierungsrätin Sept. 03
- 3) Info/Einbezug Gemeinden, Partner Teilprojekte Sept. 03
- 4) Persönliche Begleitung
→ Durchführen Standortbestimmung Okt.- Dez. 03
→ Auslösen/Impulse weiterführende Aktivitäten Jan.- Mai 04
(zuerst auch einfache, möglichst rasch konkrete Ergebnisse)

Mobilitätsmanagement für Betriebe



NewRide – Das Programm für nachhaltige Mobilität

Marktbearbeitung (2)

- Aufzeigen Erreichen MobilLabel (Stufen 1-3)
- Begleitende Beratung (Aufwandschätzung Zeit/Geld einzelne Massnahmen)
- Starke PR für „Gute Beispiele“ in Pilotphase

Im Kanton Bern werden die ausgewählten Betriebe durch 2 – 3 Berater mit verschiedenen Profilen durchgeführt (Marketing / Verkehr / Mobilität).

- Vorteile: Erfahrung, Wettbewerb

5) Auswertung Resultate/Evaluation

bis Juni 2004

Mobilitätsmanagement in Unternehmen Workshop vom 16.09.2003

Erfahrungsbericht
Martin Wälti, Mobilitätsberater



Erfahrungen aus ...

- Parkraumboptimierung 1995, BE
- Plattform Mobiltrend 1997, BE
- Kampagne „Velo-Alltag“ ab 1996, CH
- Einzelne Firmen



2

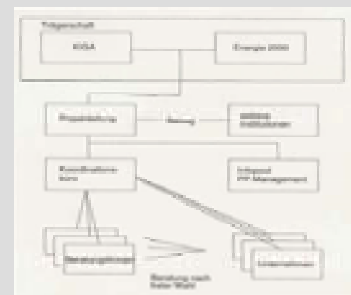
... Parkraumboptimierung

- Getragen durch Energie 2000 und die Volkswirtschaftsdirektion des Kt. Bern
- Handlungsanleitung mit Ordner
- Mit der Anschrift von Betrieben grösser 25 Beschäftigte werden 2/3 Beschäftigte im Kanton erreicht
- Beratungsangebot im Wert von Fr. 10'000.- pro Betrieb
- Mitarbeiter-Fragebogen zur Mobilität



3

Projektorganisation:



4

Resultat:

- Um die 100 Ordner-Bestellungen von Firmen, Verwaltungen und Verbänden
- Intensive aber erfolglose Kontakte mit über 20 grösseren Betrieben für ein Bewirtschaftungskonzept
- 14 Planungsbüros involviert
- Abbruch 1996



5

... Mobiltrend

- Ordner für die Durchführung der Veranstaltungen
- Gegen 10 Anbieter von Produkten
- 3 Pilotplattformen mit ca. 400 Beteiligten
- 7 weitere Veranstaltungen im Kanton Bern



6



Resultat

- Zufriedene Betriebe (gesellschaftlich positiv)
- Stellwände reichen nicht – lebendige Aktionen sind Bedingung
- Grosser Aufwand – zu geringer Ertrag
- Witterungsabhängigkeit
- Wirkungsreduktion bei hohem Ausländeranteil (Kultur und Sprache)
- Abbruch 1999



7



... Spital Region Oberaargau

- Parkplatzproblem führt zu Baugesuch und UVB
- Mobilitätsplan oder keine neuen Parkplätze
- Entscheid GL für vertiefte Mobilitätsanalyse
- Befragungen, Zählungen



8



Resultat

- Mobilitätsplan durch GL genehmigt und finanziert
- Umsetzungsprogramm rollt (Parkplatzkosten erhöht, Leitsystem für alle, Car-Pooling, Infrastruktur und DL für ÖV/Fuss- und Veloverkehr, Information)
- Enge Zusammenarbeit mit der Stadt
- Teilnahme als Lead-Firma an der Aktion „Zur Arbeit – ohne mein Auto“



9

Fazit

Stärken	Schwächen
Erhebliches Energiesparpotenzial Kohärente Zielgruppe Betriebe können sparen Beschäftigte als Multiplikatoren in der Freizeit Viele Erfahrungen in der Schweiz und Europa	Verzettlung der Ressourcen Unkoordiniertes Vorgehen kaum rechtliche Grundlagen kein politisches Thema keine nationale Strategie
Möglichkeiten durch ...	Hindernisse
Gezielte Marktabklärung Einfache Einstiegsprodukte Modulares Angebot Breite Trägerschaft Push ... bei hohem and pull ... bei niedrigem Problemdruck	MM geht ins Private Umweltschutz vers. Wirtschaft MM hat im Betrieb nicht Priorität Unkoordiniertes Vorgehen Potenziale bereits ausgeschöpft 14001 o.ä. kein Problemdruck



10

Kurzreferat vom 16.9.2003

“Das Velo als Schlüsselfaktor für ein betriebliches MM“

Gregor Zimmermann, Projektleiter IG Velo Schweiz

Die IG Velo Schweiz

Die IG Velo Schweiz hat langjährige Erfahrung im Bereich der Veloförderung in Betrieben. Bereits 1996 wurde die Kampagne „Velo-Alltag“ gestartet, welche die Förderung des Velofahrens im Alltag und insbesondere auf dem Arbeitsweg zum Ziel hat. Das Projekt „Betriebliche Veloförderung“ baut auf dieser Kampagne auf und will Unternehmen direkt ansprechen und dazu motivieren, dem Velo im Arbeitsverkehr einen höheren Stellenwert zuzuordnen.

Die IG Velo bietet nebst überzeugenden Argumenten, eine Tool-Box für konkrete Umsetzungsmöglichkeiten sowie Beratung und Begleitung der Firmen. Mit dem bereits dreimal durchgeführten Preisausschreiben „Velofreundlicher Betrieb“ werden vorbildliche Leistungen im Interesse der Veloverkehrs ausgezeichnet.

Argumente für die Veloförderung in Betrieben

- ψ Gesundheitsförderung durch regelmässige Bewegung
- ψ Leistungsfähige Mitarbeiter
- ψ Geringe Infrastrukturkosten
- ψ Markante Energieeinsparungen
- ψ Imageförderung durch eine zukunftsfähige Mobilität

Beispiel einer erfolgreichen Umsetzung: Kantonsspital Schaffhausen

Das Kantonsspital Schaffhausen hatte trotz grossem Parkplatzangebot ein Parkplatzproblem. Viele Mitarbeitende auch mit sehr kurzem Arbeitsweg fahren mit ihrem Auto zur Arbeit und besetzen einen Parkplatz. Dies führt dazu, dass für ambulante PatientInnen und für BesucherInnen zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen.

Die IG Velo weckte bei der Spitalleitung Interesse und gab den Anstoss für eine sachdienliche und innovative Lösung. Die vielfältige Veloförderungsstrategie umfasst ein Ökobonussystem, dessen Kasse mit den erhöhten Parkplatzgebühren gespeisen wird. Dies kommt direkt den Velofahrenden zugute, wie beispielsweise einer neuen Abstellanlage beim Haupteingang oder der monatlichen Vergütung für Velofahrer, Fussgänger und Busbenutzer von 30 Franken. Damit wird eine Entlastung der Parkplätze durch die Angestellten erreicht. Nebenbei, und dies ist der Spitalleitung sehr wichtig, wirken sich die Massnahmen positiv auf die Gesundheit der Mitarbeiter aus.

Fazit

- ψ Das Thema Velo hat sich als ideal erwiesen als Zugang zu einem gesamtheitlichen Mobilitätsmanagement
- ψ Der Gesundheitsaspekt des Velofahrens ist das wichtigste Argument (Gesundheit durch Bewegung), um Betriebe und Mitarbeiter zu überzeugen resp. zu motivieren

Tabelle: Kontakte zu Betrieben

Organisatio	Nähere Bezeic	
Bundesarchiv		Bern
Ville de Lausanne	Service d'urbanism	Laus
Ville de Genève		Genè
Ville de Vevey	agenda 21 local	Veve
Orgamol SA	Ressources Humai	Evior
CSEM		Neuc
Bundesamt für Komm		Biel
InnoTex Bern AG		Bern
Schweiz. Landesbiblic		Bern
Bundesamt für Kultur		Bern
Bundesamt für Verkeh		Bern
Eidgenössisches Dep des Innern EDI		Bern
Inselspital	Direktion Dienste	Bern
Swiss Dairy Food AG	Geschäftsleitung	Oster
Einwohnergemeinde Münsingen	Bauverwaltung	Müns
Baudepartement	des Kantons Basel	Base
UBS	Leiter Betriebsöko	Base
Coop Schweiz	Fachstelle Umwelt	Base
Novartis International	Nachbarschaftsbez	Base
Bank Sarasin & Cie		Base
Pax Versicherungen	Fachstelle Umwelt	Base
Spitex Basel		Base
Felix Platter-Spital	Direktionsassisten	Base
Amt für Umwelt u. Ene	Koordinationsstelle Umweltschutz	Base
Bau- und Umweltschutzdirektion	Amt für Umweltsch Energie	Liest
Gemeinde Reigoldswi		Reig
Swisscom AG	Geschäftsstelle Ol	Olten
Umweltbeauftragter		Olten
AEW		Aara
Stadtbauamt Aarau	Umweltfachstelle	Aara
Gesundheitsdepartem	des Kantons Aarga	Aara
UBS	Marktgebietsleitun	Aara
Baudepartement des I Aargau	Abteilung Umwelts	Aara

Organisatio	Nähere Bezeic	
Die Post	Briefzentrum Aarau	Aarau
Kantonsspital Aarau	Organisation	Aarau
Neue Aargauer Bank	Marketing, NOM 1	Brugg
Stadtökologie Baden		Baden
ABB Schweiz	Umweltbeauftragte	Baden
BDS Safety Managem		
Kantonsspital Luzern	Personalleiter	Luzern
Gemeinde Kriens	Gemeindeverwaltu	Kriens
Stadt Sursee	Umweltstelle	Sursee
Dipartimento delle op sociali	Ufficio di sanità	Bellinzona
Municipio di Ascona		Ascona
Municipio di Mendrisio		Mendrisio
Municipio di Lugano		Lugano
EMS Chemie AG		Domatzenmühle
Stadt Adliswil	Gesundheit, Umwe	Adliswil
CILAG		Schaffhausen
Kantonsspital Schaffh	Umwelt und Sicher	Schaffhausen
Sulzer Wintec AG	Umweltmanagemen	Winterthur
VELOPLUS	V Plus AG	Wetzikon
Umweltfachstelle	der Stadt St. Galle	St. Gallen
Unaxis Balzers AG	CWB	Balzers