

Umweltfreundliches Mobilitätsmanagement beim Schweizer Grossbetrieb Unaxis

Unaxis zeigt mit einem innovativen Mobilitätskonzept vor, wie in Grossbetrieben umweltfreundliche Lösungen der bestehenden Verkehrsprobleme möglich sind. Anstelle von teuren und flächenraubenden neuen Parkplätzen hat die Firma im St. Galler Rheintal beschlossen, den öffentlichen Verkehr als günstige Alternative zu fördern. Mitarbeitende kommen in den Genuss eines Gratis-Abos für den Bus, wenn sie weitgehend auf das eigene Auto verzichten, zudem haben sie die Möglichkeit, bei Bedarf firmeneigene Fahrzeuge auszuleihen. Wie ein „Via“-Artikel (5/2001) aufzeigt, wird das Angebot mit einer kostenlosen Mobilitätsberatung abgerundet. Geplant ist in näherer Zukunft eine eigene S-Bahn-Haltestelle „Trübbach Unaxis“. Vorbildlich ist auch die Veloförderung; die Grossfirma wurde im Jahr 2000 von der IG Velo Schweiz in den Kreis der „velofreundlichen Betriebe“ aufgenommen.

Dezember 2001

Weitere Infos zum Thema „velofreundliche Betriebe“ (IG Velo Schweiz):
www.igvelo.ch

Unaxis: mehr Mitarbeiter, weniger Verkehr

Schweizer Technologiekonzern mit innovativem Mobilitätskonzept

Wenn ein Grossbetrieb das Augenmerk auf ein umweltfreundliches Mobilitätskonzept im Personenverkehr richtet, kann das einiges bewirken. So geschehen im Fall des stark expandierenden Technologiekonzerns Unaxis, der nicht zuletzt selber von den vielen Neuerungen profitiert.

Den Anfang machte ein massives, schier unlösbares Verkehrsproblem. Weil die Zahl der Mitarbeiter seit 1996 um 400 angestiegen war, die Parkflächen in den Unaxis-Werken im liechtensteinischen Balzers und in Trübbach SG aber nicht vergrössert wurden, nahm die Wildparkiererei ständig zu. «Schliesslich eskalierte die Situation», blickt Markus Müller, Leiter Facility Management und Projektleiter Mobilitätsmanagement der Firma, zurück. Zwar hatte man sich im Un-

sachen Mitarbeiter, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen, der Unaxis dreimal weniger Kosten.»

Mit zahlreichen Neuerungen versuchte die Firmenleitung die Mitarbeiter zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Der «club.unaxis.mobil» wurde gegründet: Wer sich verpflichtet, maximal zweimal pro Monat mit dem Privatauto zur Arbeit zu kommen, kann die Top-Card beantragen. Daneben gibts noch die Plus-Card (höchstens zweimal pro Woche mit dem Auto). Club-Mitglieder erhalten gratis ein Jahresabo der Liechtensteinischen Busanstalt LBA (inkl. Sargans-Trübbach). Eine bedeutende Erhöhung dieses Betrags ist aufs Jahr 2002 geplant. Gratis (vorerst bis Ende dieses Jahres) ist für Top-Card-Inhaber das Angebot des Taktolino sowie das Benützen der firmeneigenen Smart-Autos – notabene auch privat. Überdies winken Vergünstigungen und in der jährlichen Verlosung attraktive Preise. Diese Argumente haben viele Unaxis-Mitarbeiter überzeugt: Bereits 600 von rund 1600 (900 in Balzers und 700 in Trübbach) liessen sich für eine Club-Mitgliedschaft begeistern.

«Taktolino» und SBB-Haltestelle Unaxis

Durch bedeutende Investitionen der Unaxis in den öffentlichen Personenverkehr und neue Kooperationen mit den Busbetreibern konnten auf den Fahrplanwechsel 2001 hin unter dem Namen «unaxis taktolino» insgesamt 19 zusätzliche Verbindungen und drei neue Linien realisiert werden. Mit einem umfangreichen Beratungsangebot wird der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert. So erhielt jeder Mitarbeiter einen Scheck für eine individuelle Mobilitätsberatung.

Auch für die Zukunft hat Unaxis konkrete Projekte: Eine Lösung für den Raum Vorarlberg-Sax-Sennwald ist derzeit in Ausarbeitung. Zudem verhandelt die Firma über Spe-

zialpreise im Tarifverbund «Ostwind». Und geplant ist auch eine SBB-Haltestelle Unaxis Trübbach im Bereich der Unterführung nach Liechtenstein.

Heikler Eingriff in die persönliche Freiheit

Dank dieser weitreichenden Massnahmen konnte die Unaxis den Anteil der mit dem Auto anreisenden Mitarbeiter auf derzeit 55 Prozent reduzieren. «Das Ziel lautet, nur noch für 45 Prozent der Angestellten einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen», sagt Markus Müller. «Ende dieses Jahres werden wir Bilanz ziehen.» Bislang hat die Firma die Parkplatzbewirtschaftung als unpopulärste Massnahme noch nicht ins Auge gefasst. Müller ist sich sehr wohl bewusst, dass es bereits delikat ist, die Mitarbeiter zu einem Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. «So ein Eingriff in die persönliche Freiheit und Bequemlichkeit ist immer heikel.» Um derartige Vorhaben umzusetzen, brauche es deshalb Transparenz, klare Vorgaben und Unnachgiebigkeit.

Sehr viele konstruktive Vorschläge zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme hat die Unaxis übrigens von aussen erhalten – und diese auch realisiert. Eine Arbeitsgruppe hatte anlässlich des letztjährigen Weiterbildungskurses Mobilitätsberatung der WWF-Bildungsstelle einen Mobilitätsplan für das Unternehmen erstellt. «Was die Umsetzung der von uns vorgeschlagenen Massnahmen anbelangte, waren wir skeptisch», blickt Jan Wenzel, Mitglied der Arbeitsgruppe, zurück. «Doch wir wurden positiv überrascht.» Martin Hollenstein, Umweltbeauftragter der Unaxis, unterstreicht das: «Die konstruktiven Vorschläge der Arbeitsgruppe waren für uns von grossem Nutzen. Zwei Drittel davon sind entweder schon umgesetzt oder befinden sich in der Realisierungsphase.» Diese Bemühungen haben sich für den Technologiekonzern auch imagemässig ausgezahlt: Dank des breit abgestützten Mobilitätskonzepts wurde die Firma schon mehrfach ausgezeichnet – unter anderem 1998 mit dem TCS-Umweltpreis (umweltfreundlicher Personaltransport, Benzineinsparung) und 2000 von der IG Velo Schweiz und dem BUWAL als «velofreundlicher Betrieb».

Thorsten Kaletsch



BILD: ZVG

Vorzeigebetrieb Unaxis: Parkplatzprobleme dank Mobilitätskonzept gelöst.

ternehmen immer schon mit Mobilitätsfragen beschäftigt, doch erst ein Impuls von aussen vermochte die Arbeit in diesem Bereich zu beschleunigen: Der Konzern, erhielt die für den Ausbau nötigen Baubewilligungen nur mit der Auflage, eine Lösung für sein akutes Verkehrsproblem präsentieren zu können.

Öffentlicher Verkehr dreimal billiger als Parkplätze

«Wir vermochten das Bedürfnis nach neuen Parkplätzen schlicht nicht mehr zu befriedigen», schildert Müller. Und der Neubau eines Parkhauses hätte die Unaxis rund 25 Millionen Franken gekostet. «Statt neuen Parkplätzen wollten wir aber lieber neue Produktionsflächen realisieren.» Als sich dann der individuelle Personenverkehr im Rahmen des Umweltmanagements (ISO-Zertifizierung 14001) als bedeutender Umweltfaktor erwies, sprachen neben ökonomischen auch ökologische Gründe gegen die Schaffung neuer Parkflächen. «Und nicht zuletzt verur-