

SVI-Studie zum betrieblichen Mobilitätsmanagement CO₂-Reduktion durch Mobilitätsmanagement nachgewiesen

Das betriebliche Mobilitätsmanagement hat in der Schweiz in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Die SVI-Studie 2004/045 „Mobilitätsmanagement in Betrieben – Motive und Wirksamkeit“ zeigt auf, welche Vorgehensweisen bei dessen Aufbau, Umsetzung und Beurteilung erfolgsversprechend sind und wie gross die Wirksamkeit dieser Massnahmen ist. Die Inventarisierung der bestehenden Produkte und Massnahmen des Mobilitätsmanagements sowie die Analyse von 32 Unternehmensbeispielen zeigen das vielfältige Angebot und die verstärkte Umsetzung in der Schweiz. Das verwendete Simulationsmodell hat statistisch erhärtet, dass ein betriebliches Mobilitätsmanagement den MIV-Anteil und den CO₂-Ausstoss reduziert.
(Sprachen: de und fr)

Weitere Informationen:

Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure SVI

www.svi.ch

SVI-Studie bestellen:

www.vss.ch → [SVI-Forschungsbericht 1231 2008](#)

Etude de la SVI sur la gestion de la mobilité dans les entreprises Les plans de mobilité d'entreprises permettent de réduire le CO₂

Le management de la mobilité dans les entreprises (MME) a pris de plus en plus d'importance, en Suisse, au cours de ces dernières années. L'étude de la SVI, intitulée « Gestion de la mobilité dans les entreprises – motifs et efficacité » (ref. 2004/045) examine quels procédés sont les plus prometteurs en termes d'édification, de mise en œuvre et d'évaluation et quel est l'efficacité de ces mesures. L'inventaire des différents produits existants, de même que l'analyse de 32 entreprises qui ont introduit le MME montrent la variété de l'offre et le renforcement des mesures mises en places par les entreprises, en Suisse. Le modèle de simulation prouve, statistiques à l'appui, que l'introduction du MME diminue sensiblement le trafic individuel et la pollution par le CO₂. (langue : français et allemand)

Pour plus d'informations:

Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI

www.svi.ch

Commande de l'étude:

www.vss.ch → [SVI-Forschungsbericht 1231 2008](#)

30.03.2009

Kurzfassung

Das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) hat in der Schweiz in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Gleichwohl bestehen Wissens- und Kenntnislücken zu den Inhalten des BMM, zur erfolgsversprechenden Vorgehensweise bei dessen Aufbau, Umsetzung und Beurteilung sowie zur Wirkungsweise. Ziel dieser Forschungsarbeit war es, diese Lücken zu schliessen und bestehende Hemmschwellen abzubauen und somit die Verbreitung und die Verankerung des BMM in Betrieben, Verwaltungen und in der Politik zu fördern.

Im ersten Teil der Forschungsarbeit wird das betriebliche Mobilitätsmanagement anhand seiner wichtigsten Merkmale (Definition und Zielsetzung, Motivation, Massnahmenspektrum, Vorgehensweise und Instrumente bei der Einführung und Umsetzung, etc.) beschrieben (vgl. Kapitel 2). Die Inventarisierung von bestehenden Produkten und Unterstützungsangeboten in Form von Datenblättern hat gezeigt, dass in der Schweiz ein vielfältiges Angebot an verkehrsmittelspezifischen Produkten zum BMM besteht, jedoch umfassende Beratungsangebote von Seiten der öffentlichen Hand erst am entstehen sind (vgl. Kapitel 3).

Kernstück des zweiten Teils der Forschungsarbeit bildet die Sammlung, Aufbereitung und Analyse von insgesamt 32 Beispielen von Firmen aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein, die das BMM eingeführt haben (vgl. Kapitel 4 und Anhang). Die untersuchten Betriebe haben mehrheitlich Massnahmen im Bereich des Pendlers- und des Geschäftsverkehrs umgesetzt. Im Pendlerverkehr wird dabei vielfach die Parkplatzbewirtschaftung mit finanziellen Anreizen zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kombiniert. Beim Geschäftsverkehr wird oftmals die Fahrzeugflotte optimiert oder am Business CarSharing-Modell von Mobility CarSharing Schweiz teilgenommen. Aus Sicht der Betriebe sind die Erfolgsfaktoren des eingeführten BMM sehr vielfältig, wobei der Rückhalt durch die Geschäftsleitung sowie der geschickt gewählte Massnahmen-Mix im Vordergrund stehen. Die Misserfolgs- bzw. Hemmnisfaktoren werden primär bei der schlechten öV-Anbindung des Standortes geortet.

Auf der Grundlage der quantitativen Kenngrössen der Betriebe aus der Beispielsammlung wurden anhand eines Simulationsmodells die Beziehungen zwischen den eingeführten Massnahmen des BMM und deren Wirksamkeit in Bezug auf verkehrliche, Umwelt- und Kostenaspekte analysiert. Das Simulationsmodell hat für die Beispielsammlung statistisch erhärtet, dass ein BMM sowohl den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Anteil MIV) als auch die Umweltwirkungen (CO₂-Austoss) reduziert (vgl. Kapitel 5). Die zur Verfügung stehende Beispielsammlung lässt jedoch keine repräsentativen Aussagen für sämtliche behandelten Fragestellungen zu. Die Güte des Simulationsmodells ist deshalb durch die Erfassung zusätzlicher Beispiele mit quantitativen Angaben weiter zu optimieren.

Der dritte Teil rundet die Forschungsarbeit mit einem Gesamtfazit zu den gewonnenen Erkenntnissen (vgl. Kapitel 6) und mit der Formulierung von Empfehlungen an die verschiedenen Akteurguppen (Betriebe, öffentliche Hand, Berater, Mobilitätsanbieter, Forschungs- und Normierungswesen) zur besseren Verbreitung und Verankerung des BMM in der Schweiz ab (vgl. Kapitel 7).