

**Fabian Scherer - Senior Mobilitäts-Intrapreneur, Leiter SBB Green Class, SBB AG**  
**Deepdive 1 Nachmittag**

## **Neue Wege mit SBB – Green Class für Geschäftskunden**

Das erfolgreiche Pilotprojekt «SBB Green Class» entwickelt sich weiter und wird neu in einer erweiterten Form auch für Unternehmen angeboten. Dabei steht die Kombination von Mobilitätsbedürfnissen der Unternehmung und der Mitarbeiter im Vordergrund. Darin integriert ist das GA, ein Angebot an Elektrofahrzeugen, ergänzende Microsharing-Angebote (z.B.: Bike, E-Trottinett) und die Bewirtschaftung der Parkplätze. Die Gesamtlösung soll das Firmenareal gezielt für die geschäftliche und private Benutzung mit dem Arbeitsweg und private Reisen von Mitarbeiter verknüpfen. Das Programm steht in der Anfangsphase. Dabei wird stark auf die Bedürfnisse der Unternehmen eingegangen. Zum einen soll die Kosteneffizienz im Unternehmen gesteigert werden, während gleichzeitig ein multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten von Geschäfts- und Privatverkehr angestrebt wird. Um die Bedürfnisse potenzieller Unternehmungen zu ermitteln, sammeln Pilotfirmen zur Zeit Erfahrungen mit dem neuen System und sind auch gewillt ein Umdenken zu vollziehen.

**Roman Steffen - Mitinhaber, Trafiko AG / Jochen Mundinger - Chairman, routeRank Ltd**

## Deepdive 2 Nachmittag

### Clevere Mobilitätskonzepte

Mobilitätsmanagement kostet und das ziemlich viel. Oft werden nur die Kosten aufgezeigt, jedoch nicht wie diese gedeckt werden. Dies liegt daran, dass jeder Fall separat betrachtet werden muss und daher keine allgemeine Lösung vorhanden ist. Die Kostendeckung geschieht oft durch Quersubventionierungen. Andererseits können Kosten, CO2 und Zeit gespart werden, welche schwer messbar sind. Das vorgestellte Tool «routeRank» bietet sehr viele Möglichkeiten und individuellen Spielraum. Dies ermöglicht eine genaue Berechnung diverser Grössen wie zum Beispiel dem Modal Split oder einer Isochronenkarte. Echtzeitdaten liefern die Basis und erlauben ein wahrheitsgetreues Abbild. Das Tool erlaubt dadurch eine Berechnung eines individuellen Mobilitätsmanagements.

Oftmals spornen erfolgreiche Umsetzungen andere Firmen an. Werden diese Mobilitätsmassnahmen wieder vernachlässigt, ist die öffentliche Hand (sofern möglich) gefordert. Beim Bau des Spitals Luzern wurde das Mobilitätsmanagement an die Baubewilligung geknüpft und somit hat der Staat nun auch die Möglichkeit dieses zu erzwingen. Eine Mobilitätsmassnahme ist noch nicht durchgesetzt, wenn sie eingeführt ist, sondern braucht Betreuung und Nachdruck.

#### Input Trafiko

Ein erfolgreiches Mobilitätskonzept ist nicht die Sammlung theoretischer Möglichkeiten, sondern das Zusammenspiel der lokalen Akteure gepaart mit sinnvollen Angeboten, sowie wirkungsvoller Anreize. An der Session wurden konkrete Beispiele wie MMU Klinik Hirslanden (siehe <https://trafiko.ch/2019/03/01/mobilitaetsmanagement/>) oder Mobilitätspakete von der Überbauung Matteo Luzern (<http://www.matteo-luzern.ch>) gezeigt. Plädiert wurde, nicht immer konventionelle Dienstleistungen zur Bewältigung der Mobilitätsprobleme zu nutzen, sondern das ganze Spektrum anzuwenden (<https://trafiko.ch/2018/10/30/ueberblick-und-kategorisierung-angebote-und-dienstleister-der-mobilitaet/>). Die Digitalisierung und neue Mobilitätsdienstleistungen eröffnen nämlich grosse Chancen. Daher gilt: «Zukunft heisst, die Gegenwart anders zu denken beginnen und ihre Vorteile zu nutzen. Nicht warten, sondern umsetzen.»

**Mélanie Berthold - Projektleiterin Optimierung Pendlerströme, SBB AG**  
**Remo Rusca - Partner, VillageOffice Genossenschaft**

### **Deepdive 3 Nachmittag**

## **Produktivitätsgewinn durch neue Arbeitsformen**

Pro Tag sind Arbeitnehmende eine Stunde nicht produktiv. Sei dies durch Fragen von Arbeitskollegen, Essen oder weiteren Ablenkungen. Je nach Wohnort ergeben sich zudem Pendelzeiten von gesamthaft drei oder mehr Stunden täglich. Diesen Zeitverlusten und der Reduktion von bestimmten Pendelströmen nimmt sich die «Work Smart Initiative» an. Mithilfe von angemieteten Co-Working-Spaces wird der Arbeitsplatz zu den Arbeitnehmern gebracht. Anstatt den langen Weg ins zentrale Büro auf sich zu nehmen, können Arbeitnehmende innerhalb von einer maximal 15 Minuten dauernden Velofahrt an einem Co-Working-Arbeitsplatz ungestört die anstehende Arbeit angehen. Die Nähe zum Wohnort erlaubt den Arbeitnehmenden eine stärkere lokale Vernetzung und zusätzliche Freizeit. Die Arbeitgebenden müssen weniger Arbeits- und Parkplätze zur Verfügung stellen, sparen somit Kosten und sind durch Computerprogramme weiterhin mit ihren Angestellten verbunden. Ob dies tageweise oder durchgehend geschieht, bleibt den Arbeitgebenden offen. Wichtig dabei ist eine offene Kommunikation zwischen den beteiligten Parteien. Während das Fehlen von «meinem» Arbeitsplatz für die einen eine psychologische Belastung ist, stören sich andere am «Fehlen» vom Mitarbeitenden. Es wird daher empfohlen Pflichttermine einzuplanen, die für alle Mitarbeiter obligatorisch sind.

Village Office betreibt schweizweit 63 Co-Working-Spaces und begleitet dabei Regionen, Gemeinden und Unternehmen beim Aufbau dieser. Momentan werden die Kosten von den Arbeitgebenden getragen. In Zukunft werden diese voraussichtlich mit den Arbeitnehmenden geteilt. Gesetzliche Grundlagen bezüglich des Datenschutzes sind ausgearbeitet.

**Peter Affentranger - Leiter HR, Mobility**

**Peter Thurnherr - Leiter Key Account Management & Gesamtmobilität, SBB AG**

**Thomas Trachsel - MSc in Geography, wissenschaftlicher Assistent, ZHAW School of Engineering, Institut für Nachhaltige Entwicklung (INE)**

**Deepdive 4 Nachmittag**

## **Erfahrungen aus der Umsetzung in einem KMU**

Eine Studie\* der «Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften» (ZHAW) kommt zum Schluss, dass Pendler heutzutage für neue Mobilitätsdienste wie Ridesharing kaum offen sind.

Dies zeigt sich auch am Beispiel von «Mobility». Das Carsharing-Unternehmen hat im Jahr 2016 seinen Hauptsitz von Luzern nach Rotkreuz verlegt und wollte diese Gelegenheit nutzen, um das Verhalten ihrer Mitarbeiter zu verändern. Niemand besitzt einen eigenen Park- oder Arbeitsplatz – alles wird geteilt. Nur die Bildung von Fahrgemeinschaften hat nicht wie gewünscht funktioniert.

Die SBB hat die Erfahrung gemacht, dass die meisten Firmen von Mobilitätsmanagement wenig verstehen und versucht deshalb möglichst viele Firmen bei einer Umsetzung zu unterstützen. Die wichtigsten Punkte sind die Vernetzung und Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Es braucht einen Schulterchluss zwischen Arbeitgeber und -nehmer, Gemeinden und Mobilitätsplaner und -anbieter.

Vor einer grossen Herausforderung stehen Firmen mit vielen Grenzgängern. Kooperationen mit ausländischen Verkehrsunternehmen gestalten sich als sehr anspruchsvoll. Anstrengungen in diese Richtung werden allerdings unternommen.

Link zur Pendlerstudie «Smart Commuting»:

Bericht (248 Seiten):

<https://www.aramis.admin.ch/Default.aspx?DocumentID=50001&Load=true>

Policy Brief (18 Seiten):

<https://www.aramis.admin.ch/Default.aspx?DocumentID=50002&Load=true>