

Das Pendeln schlägt in Richtung ÖV aus

Je urbaner ein Firmenstandort, umso knapper der Raum. Zahlreiche Unternehmen beteiligen sich am Bahnabonnement ihrer Mitarbeitenden. Und schaffen so (Park-)Platz für andere.



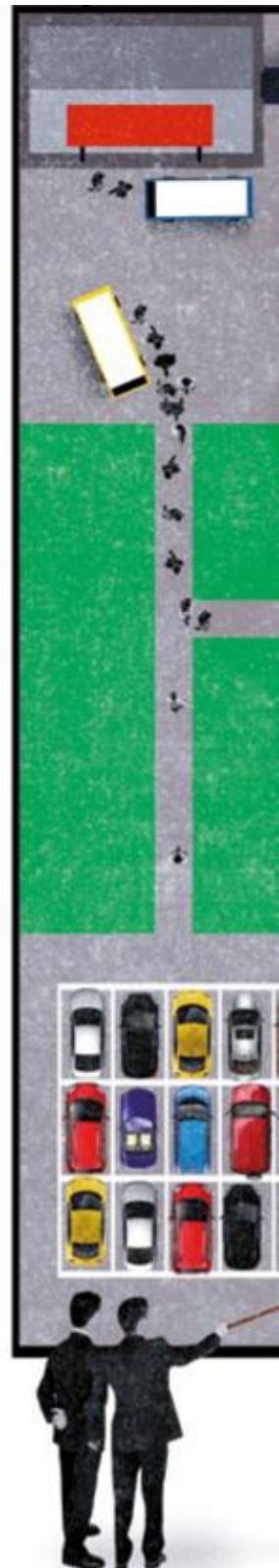
Text: Michael Frischkopf
Illustration: Patric Sandri

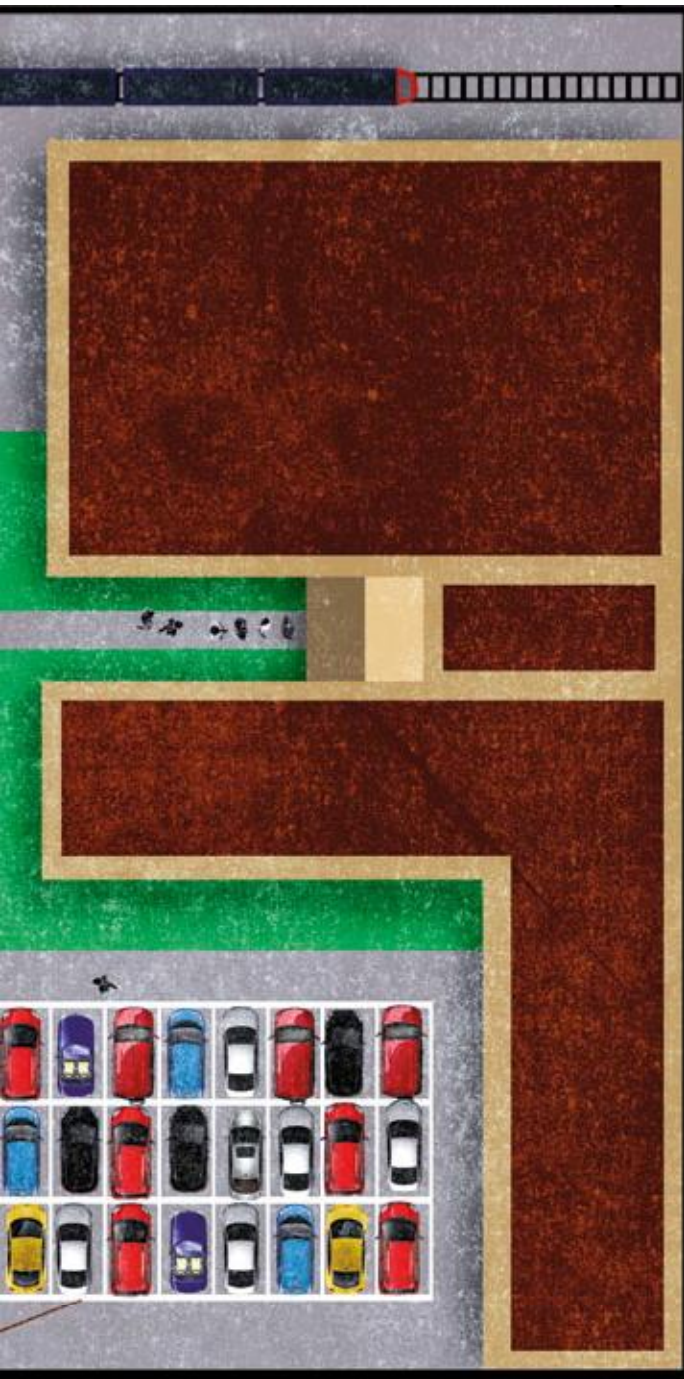
Ingo Pohl arbeitet bei Roche in Basel. Exakt zehn Kilometer beträgt sein Arbeitsweg. Der diplomierte Bauingenieur weiss das so präzise, weil er diese Distanz oft zweimal täglich zurücklegt – per Velo. Ist das Wetter allzu garstig, lässt er sein Fahrrad in der Garage und wählt die Option ÖV. Immer in der Garage bleibt dabei sein Privatauto. Es stellt keine Option dar, denn Roche bietet Ingo Pohl gar keinen Parkplatz auf dem Firmengelände.

Die Gründe dafür kennt Ingo Pohl bestens – er hat als Projektleiter Standortentwicklung das jetzige Mobilitätskonzept selbst massgeblich geprägt. «Roche sieht sich der Nachhaltigkeit verpflichtet. Im Moment besteht ein Drittel des Verkehrsaufkommens in Basel aus moto-

risiertem Individualverkehr. Viel mehr verträgt es nicht, denn es stehen nur relativ wenige Parkplätze zur Verfügung. Darum haben wir ein Wegzeitmodell eingeführt und setzen stark auf den ÖV.» Konkret gilt: Wer für seinen Arbeitsweg mit dem ÖV weniger als 45 Minuten braucht, hat keinen Anspruch auf einen Parkplatz, erhält aber einen monatlichen Mobilitätsbonus von 40 Franken. Das ist zum Beispiel bei Ingo Pohl der Fall. Wer länger unterwegs ist, hat Anspruch auf einen Parkplatz, bezahlt dafür aber monatlich 40 Franken. Wer will, kann sein Auto aber zu Hause lassen und per ÖV anreisen. Auch diese Mitarbeitenden unterstützt Roche mit 40 Franken.

ÖV entlastet Nahverkehr massiv
Das Mobilitätskonzept ist relativ neu. Roche führte es 2011 ein, als klar wurde, dass die Standorte Basel und Kaiseraugst





Die SBB bietet Hand

Möchten Sie den ÖV auf dem Arbeitsweg stärker fördern, eine Parkplatzbewirtschaftung einführen oder optimieren? Unsere Geschäftskunden-Spezialisten unterstützen und beraten Ihre Firma ab 100 Mitarbeitenden gerne kostenlos! business@sbb.ch

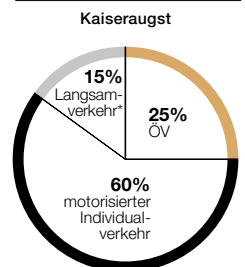
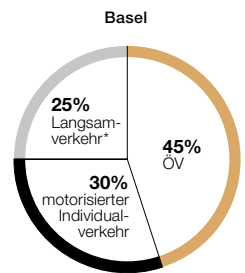
weiter wachsen würden und zusätzliche Mitarbeitende im Hochhaus «Bau 1», also mitten in der Stadt, ihren Arbeitsplatz hätten. Der ÖV entlastet das urbane Zentrum massiv. «Im Moment arbeiten am Standort Basel gut 8000 Menschen; es gibt aber nur für jeden dritten Mitarbeitenden einen Parkplatz. Am Standort Kaiseraugst arbeiten rund 2500 Menschen, dort ist der Parkplatzbedarf wegen

Ausnahmen beim Wegzeitmodell von Roche gibt es nur in begründeten Einzelfällen: etwa für berufstätige Eltern mit Kindern im Vorschulalter.

der schlechteren ÖV-Anbindung entsprechend höher», sagt Ingo Pohl. Wie gut das Mobilitätskonzept von Roche funktioniert, zeigt folgender Vergleich: Die Mitarbeiterzahl am Standort Basel ist in den letzten fünf Jahren um einen Viertel gestiegen. Die Anzahl Parkplätze jedoch blieb konstant.

Allerdings: Das bereits Erreichte ist nicht genug. Aufgrund der Arealentwicklungspläne und der Baustellen verliert Roche in Basel in den nächsten Jahren erneut eine grössere Anzahl Parkplätze. Kreativität ist gefragt. Roche wird darum wohl eine Art «Park&Ride»-System einführen müssen und ausserhalb von Basel an den Haupteinfallachsen für die Mitarbeitenden gut erreichbare Parkhäuser anmieten. Die Mitarbeitenden werden von dort folglich mit Shuttle-Bussen des Unternehmens oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren. Ganz allgemein regt Ingo Pohl neue Ansätze im Umgang mit Wachstum an – gerade in Ballungszonen. «Wieso nicht beispielsweise den Rhein nutzen als zusätzlichen Verkehrsweg?»

In urbanen Zentren ist der ÖV wichtigstes Verkehrsmittel



* Fussgänger, Velo

Zahlen gelten für Basel und Kaiseraugst allgemein.
Quelle: Mobilitätsmanagement
F. Hoffmann-La Roche AG

Parkplätze: Ruag setzt auf ÖV

Vor einer vergleichbaren Herausforderung wie Roche in Basel steht Ruag im zürcherischen Seebach. Auch dieser urbane Standort mit momentan 500 Mitarbeitenden und 270 verfügbaren Parkplätzen wird in den nächsten Jahren stark wachsen. Marc Hexspoor, Vice President Human Resources Ruag Space, setzt darum seit diesem Januar stark auf die Karte ÖV. «Die Region Zürich ist sehr gut erschlossen, meist ist man per ÖV schneller am Ziel. Indem

Pendler-Abos im Vergleich

S.12



Wir den Mitarbeitenden das ÖV-Abo subventionieren, erhoffen wir uns eine Entspannung der Parkplatzsituation.» Wer künftig auf seinen Mitarbeiterparkplatz verzichtet, dem bezahlt Ruag ein Drittel an den BonusPass des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Das ist sehr attraktiv. «Der Mitarbeitende bezahlt zwei Drittel seines Streckenabonnements, erhält aber dafür freie Fahrt auf dem gesamten ZVV-Netz*. Wir wollen erreichen, dass die Mitarbeitenden mit dem ÖV zur Arbeit kommen», sagt Marc Hexspoor. Der BonusPass ist ein persönliches Jahresabonnement. Für Ruag ist die Subventionierung risikofrei, weil das Unternehmen von Firmenkonditionen

profitiert. Es bezahlt für jeden mitfinanzierten BonusPass 630 Franken, unabhängig davon, wie viele Zonen der BonusPass des Mitarbeitenden abdeckt. Dieser erhält sein ZVV-Jahresabonnement somit nicht nur ermässigt, sondern als Zusatzbonus für «alle Zonen».

Der eigene Firmenparkplatz – ein Auslaufmodell?

In Seebach stellt Ruag den Mitarbeitenden zurzeit noch Gratisparkplätze zur Verfügung. Allerdings nimmt der Druck zu, da von den 270 Parkplätzen mittelfristig 70 wegfallen. Und auch am Standort Bern werden künftig tendenziell mehr Mitarbeitende arbeiten. Dort bezahlen die Mitarbeitenden monatlich 80 Franken fürs Parkieren – oder sie verzichten auf den Parkplatz und erhalten dafür ein um die Hälfte vergünstigtes Bernmobil-Abo.

Gemeinde Opfikon: Kampf den «Wildparkierern»

Eine ganz andere Herausforderung zwang die Flughafengemeinde Opfikon zur Einführung eines Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes. «Jetzt herrscht Ordnung, vorher gab es Wildwuchs», sagt Felix Caduff, Leiter Bevölkerungsdienste. Worin bestand das Problem? – Bis vor zwei Jahren konnten die Autolenker in Opfikon ihre Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen gratis parkieren. Gut für Firmen und Bewohner, noch praktischer für Flugreisende, die ihr Auto auch mal zwei Ferienwochen lang in Opfikon abstellten.

Im Lauf eines mehrjährigen politischen Prozesses entwickelte Felix Caduff mit seinem Team eine Landkarte mit verschiedenen Parkzonen. Je nach Lage sind die Parkplätze gratis, aber mit einer

***So gut rechnet sich der ZVV-BonusPass**

Annahme: Ein Ruag-Mitarbeitender benötigt für seinen Arbeitsweg ein Streckenabonnement für 4 Zonen.

Totalkosten 4-Zonen-Streckenabo	1476.–
35%-Ermässigung dank pauschalem Kostenbeitrag von Ruag an ZVV	– 517.–
Kostenanteil Mitarbeiter	= 959.–
Tatsächlicher Wert ZVV-BonusPass (dank offeriertem Upgrade auf alle Zonen)	2160.–

Der Ruag-Mitarbeitende erhält für den Preis von 959 Franken einen ZVV-BonusPass für die ganze ZVV-Region im Wert von 2160 Franken.

Zeitbeschränkung versehen, andere wiederum werden nach einer Viertelstunde kostenpflichtig. Und selbstverständlich kennt auch Opfikon in dicht bevölkerten Quartieren die Blaue Zone. Dem Parkplatzregime unterworfen sind nun allerdings auch die Angestellten der Stadt Opfikon inklusive Lehrer. Sie bezahlen 30 Franken im Monat respektive 300 Franken im Jahr für ihren Parkplatz. «Das hat zu Beginn vereinzelt für Misstöne gesorgt. Mittlerweile wird das Konzept aber gut angenommen», sagt Felix Caduff. Zur Akzeptanz trägt bei, dass auch die Gemeinde Opfikon ihren Mitarbeitenden einen namhaften Beitrag an den ZVV-BonusPass bezahlt. Knapp 190 von 260 Mitarbeitenden haben sich 2014 für den ÖV entschieden. Für Felix Caduff ist klar, dass sich das Parkplatzkonzept bewährt hat: «Heute haben wir Ruhe.»



Pendler-Abos

Je nach Pendlerdistanz und -häufigkeit eignen sich Streckenabos oder GA. Einige Tarifverbunde bieten auch spezielle Abonnemente für Firmen an:

Tarifverbund

- 1 Mobilis
- 2 Onde Verte
- 3 VagABOND
- 4 Libero
- 5 TNW
- 6 Passepartout
- 7 ZVV
- 8 Tarifverbund Zug
- 9 Arcobaleno
- 10 Ostwind

Weitere Infos: sbb.ch/arbeitsweg

