

MOBILITÄTSMANAGEMENT UND PENDELVERKEHR

Lösungsansätze für Schweizer Unternehmen

WORUM GEHT ES?

Dieser Leitfaden soll Unternehmen die Möglichkeit bieten, eine nachhaltige Mobilitätsstrategie in Bezug auf das Pendelverhalten der eigenen Mitarbeitenden zu erarbeiten. Die möglichen Massnahmen werden nach Standort und Arbeitszeitmodell unterschieden. Das Unternehmen kann anhand dieses Leitfadens eine oder mehrere Massnahmen auswählen, die ihm am besten entspricht. Die Liste ist nicht abschliessend und soll als Denkanstoss für eine nachhaltige Mobilität dienen.

WARUM IST DAS PENDELVERHALTEN EIN THEMA?

Die Mobilität hat einen direkten Einfluss auf die Nachhaltigkeit. Allein in der Schweiz verursachte sie im Jahre 2020 rund 40% der CO₂-Emissionen. Davon entfallen etwa 70% auf den Pkw-Verkehr.

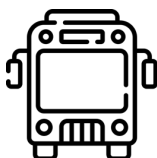
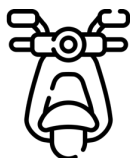
*Die Mobilität ist verantwortlich für rund 40%
der CO₂-Emissionen in der Schweiz.*

Der Pendelverkehr ist ein Grossteil der schweizerischen Mobilität: Im Jahr 2020 waren acht von zehn Erwerbstätigen in der Schweiz Pendler*innen. Dies entspricht rund 3,5 Millionen Menschen. Etwas mehr als die Hälfte dieser Personen (52 %) nutzte das Auto als Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit. Obwohl der Arbeitsweg nur ca. 25% der täglich zurückgelegten Distanz ausmacht, während es in der Freizeit fast 45% sind, kann die Wahl des Verkehrsmittels für den Arbeitsweg die Wahl des Verkehrsmittels für die Freizeit beeinflussen. Daher ist es sehr sinnvoll, wenn Unternehmen Massnahmen ergreifen, um eine nachhaltigere Pendelmobilität zu fördern.

*Mehr als die Hälfte der Pendler*innen in der
Schweiz nutzen das Auto als Hauptverkehrsmittel.*

WARUM SOLL SICH EIN UNTERNEHMEN UM DAS PENDELVERHALTEN KÜMMERN?

Laut der Strategie «Nachhaltige Entwicklung 2030» des Bundesrates setzt sich der Bund dafür ein, dass klare Richtlinien und die notwendigen Grundlagen geschaffen werden, um eine Transformation hin zu einer nachhaltigen Wirtschaft voranzutreiben. Dafür ist auch die Privatwirtschaft gefordert, indem sie ambitionierte Ziele für eigene Beiträge zu einer nachhaltigen Entwicklung setzt, entsprechende Geschäftsmodelle kreiert und die Fortschritte ausweist. Deswegen ist es für Unternehmen von Interesse, eine nachhaltige Mobilität zu gestalten. EnergieSchweiz identifiziert zudem zwei Anreize: Geld sparen, weil eine nachhaltige Mobilität zu einer Effizienzsteigerung im Dienstreise- und Werkverkehr und zu Kosteneinsparungen führt; und glückliche Mitarbeitende, weil die bessere Erreichbarkeit zu höherer Standortattraktivität und Zufriedenheit bei den Mitarbeiter*innen und Kund*innen führt.



WAS SIND DIE NOTWENDIGEN RAHMENBEDINGUNGEN?

Gewisse Rahmenbedingungen erleichtern die Umsetzung von Nachhaltigkeitsmassnahmen im Bereich Pendelverkehr. Sie werden in vier Verhaltensweisen aufgeteilt: Wissen, Können, Tun, Zeigen.

WISSEN	○ Information und Fakten sammeln und darstellen ○ Mitarbeitende zur Thematik sensibilisieren ○ Pragmatischer Ansatz wählen, d.h. nicht zu kompliziert vorgehen, um die Mitarbeitenden bestmöglichst mitzunehmen ○ Mobilitätsverhalten der eigenen Mitarbeitenden kennen bzw. erheben
KÖNNEN	○ Massgeschneiderte Massnahmen definieren, welche für die eigenen Unternehmensstrukturen nutzbar sind ○ Ideologische Diskussionen beiseitelassen ○ Rahmenbedingungen und Unterstützung top-down schaffen
TUN	○ Mit einem Beispiel starten ○ Den Menschen, die motiviert sind, die Möglichkeit geben, dass sie sich positiv beteiligen können ○ Unterschiedliche Situationen berücksichtigen und Alternativen schaffen ○ Vorbildfunktion vom Management fordern
ZEIGEN	○ Regelmässige (und einfache) Berichterstattung über die erzielten Erfolge erstellen ○ Aufklären dass es sich bei diesem Thema um ein dynamisches Thema handelt und nicht bis auf die letzte Kommastelle messbar ist

WAS SIND DIE MÖGLICHEN MASSNAHMEN IM BEREICH PENDELVERKEHR?

Entscheidend für die Auswahl und die Umsetzung von Massnahmen im Bereich Pendelverkehr sind der Standort des Unternehmens und das Arbeitszeitmodell.



Standort: Der Standort eines Unternehmens hat einen Einfluss auf die Möglichkeiten für nachhaltige Mobilität, da es, je nachdem, mehr oder weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuss erreichbar ist. Es werden drei Standorte unterschieden: Städtischer Kernraum, Einflussgebiet städtischer Kerne (= Agglomeration), Gebiete ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne (= Land).



Arbeitszeitmodell: Flexible oder fixe Arbeitszeiten haben einen Einfluss auf die Mobilität, da es die Nachfrage steuert. Es wird üblicherweise zwischen Unternehmen unterschieden, die im primären (Landwirtschaft), sekundären (Industriesektor) oder tertiären Sektor (Dienstleistungen) tätig sind. Bei diesen Überlegungen zur Mobilität geht es jedoch nicht so sehr um den Sektor *per se*, sondern um die Auswirkungen, die dies auf die Arbeitszeiten hat, und ob Schichtbetrieb vorhanden ist oder nicht.

Die möglichen Massnahmen werden in der Folge nach diesen Kategorien unterschieden. Für die Anwendung der **Massnahmen-Matrix** gilt folgende Bemerkung: Ein Unternehmen sollte sich zuerst fragen, ob es im städtischen Kernraum, im Einflussgebiet städtischer Kerne oder ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne liegt. Als zweite Frage ist, ob fixe oder flexible Arbeitszeiten gelten. Das passende Feld stellt mögliche Massnahmen dar, die zu dieser Situation passen. Es können aber auch mehrere Felder zu einem Unternehmen passen. Die Liste ist nicht abschliessend. Die Zahlen in den Feldern entsprechen den Massnahmen, die unterhalb der Tabelle aufgeführt sind.

DIE MASSNAHMEN-MATRIX

	Städtischer Kernraum	Einflussgebiet städtischer Kerne	Ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne
Fixe Arbeitszeiten			
Flexible Arbeitszeiten			

* Die Massnahmen mit weissem Hintergrund (#) gelten nur bedingt für die angegebene Kategorie.

LISTE DER MASSNAHMEN

ÖV und Fahrrad



1. Beteiligung an ÖV-Abonnementen
2. Beteiligung an der Reparatur des Fahrrads
3. Beteiligung an Kauf eines Fahrrads / E-Fahrrads
4. Gedeckte und sichere Fahrradparkplätze
5. Garderoben und Duschen für Fahrradfahrer*innen zur Verfügung stellen
6. Kleines Reparaturset für Fahrräder zur Verfügung stellen (Luftpumpe etc.)

Parkplätze



7. Möglichst keine Parkplätze für die Mitarbeiter*innen zur Verfügung stellen
8. Firmeneigene Parkplätze bewirtschaften (Anzahl, Kosten, Distanz zwischen Arbeitsort und Wohnort, etc.)
9. Ladestationen für E-Fahrräder und E-Autos zur Verfügung stellen
10. Fixes Kontingent der Parkplätze für E-Autos reservieren

Homeoffice, Coworking, etc.



11. Homeoffice anbieten wo möglich
12. Flexible Arbeitszeiten anbieten wo möglich
13. Infrastruktur für Videokonferenzen entwickeln
14. Den Mitarbeiter*innen die Möglichkeit bieten, an für sie gut gelegenen Coworking Space zu arbeiten
15. Meetings bei welchen sich Mitarbeiter*innen von verschiedenen Niederlassungen und/oder anderen Unternehmen physisch treffen müssen an gut erschlossenen Orten durchführen (z.B. in Olten)

Partnerschaften



16. Partnerschaft mit Carsharing-Anbietern eingehen
17. Pool Fahrzeuge auch für private Fahrten zur Verfügung stellen
18. Partnerschaft mit Bikesharing-Anbietern eingehen
19. Den eigenen Mitarbeiter*innen Fahrräder zur Verfügung stellen, um beispielsweise vom nahegelegenen Bahnhof zum Unternehmen zu fahren
20. Bildung von Fahrgemeinschaften fördern
21. Kontakt mit den regionalen ÖV-Anbietern aufnehmen und allfälligen Partnerschaft eingehen (z.B. Ausbau der Infrastruktur mit neuer Bushaltestelle vor den KMU)
22. Partnerschaft mit den Unternehmen der Nachbarschaft, welche ähnliche Mobilitäts-herausforderungen zu bewältigen haben, suchen und gemeinsame Lösungen entwickeln
23. Fixe Shuttle-Bussen von dem/bis zum nächstgelegenen Bahnhof organisieren
24. Die Arbeitszeiten mit den ÖV-Fahrplänen abstimmen, um Wartezeiten zu vermeiden

Weiteres



25. Parkplätze nur für Autos der Energieeffizienzklassen A und B oder welche, die älter als fünf Jahre sind, zur Verfügung stellen
26. Finanzielle Beteiligung nur an privaten Autos der Energieeffizienzklasse A oder B anbieten

QUELLEN UND WEITERFÜHRENDE LINKS

Bundesamt für Statistik (online). Umweltauswirkungen. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/unfaelle-umweltauswirkungen/umweltauswirkungen.html> (Stand: 27.12.2022)

Kanton Waadt (2016). Plan de mobilité d'entreprise : un outil pour maîtriser le trafic pendulaire. Canton - Communes, Périodique pour les communes vaudoises 43. <https://info.vd.ch/canton-communes/2016/septembre/numero-43/plan-de-mobilite-dentreprise-un-outil-pour-maitriser-le-traffic-pendulaire> (Stand: 27.12.2022)

Marti, C. (2018). Maîtriser le trafic professionnel et des pendulaires - la gestion de la mobilité au Tessin. LITRA. <https://litra.ch/fr/news/maitriser-le-traffic-professionnel-et-des-pendulaires-la-gestion-de-la-mobilite-au-tessin/>

Mobility Management Suisse. Fachberatung. <https://mms-gms.ch/fachberatung/> (Stand: 27.12.2022) Mobilservice.

Startseite. <https://www.mobilservice.ch/de/> (Stand: 27.12.2022)

mobitool. Info. <https://www.energieschweiz.ch/programme/umweltrechner-verkehr/ueber-dieses-tool/> (Stand: 27.12.2022)

Trafikguide. Startseite. <https://trafik.guide> (Stand: 27.12.2022)

Icons: Flaticon.com

INFORMATIONEN

Dieser Leitfaden wurde im Rahmen einer Abschlussarbeit zum *CAS Sustainable Management 2022* an der Hochschule Luzern (Wirtschaft, Institut für Betriebs- und Regionalökonomie) erarbeitet. Dieser Leitfaden stellt die Meinung der Autor*innen dar und spiegeln nicht grundsätzlich die Meinung anderer Organisationen.

Autor*innen: Sebastian Odermatt, Marion Baud-Lavigne, Carlos Calzas Bolliger

Betreuung der Arbeit: Simone Durrer-Merkle

Leitung des CAS: Prof. Dr. Markus Zemp und Dr. Martin Brasser

Lucerne University of
Applied Sciences and Arts

**HOCHSCHULE
LUZERN**