

«Wo sonst sind Gewohnheiten wichtiger als Wirtschaftlichkeit?»

Betriebliches Mobilitätsmanagement senkt Kosten für den Arbeitsweg – massive Einsparungen

Arbeitgeber die sich darum kümmern, wie ihre Mitarbeiter zur Arbeit kommen, tun nicht nur diesen einen Gefallen. Sie sparen auch selber. Betriebliches Mobilitätsmanagement berücksichtigt neben ökologischen auch ökonomische und soziale Faktoren.

• VON CHRISTOPH AMMANN

Georg Sele macht sich keine Illusionen: «Wer seit 30 Jahren mit dem eigenen Auto zur Arbeit fährt, wird dies wohl auch noch den Rest seines Lebens so halten», sagt der Präsident des Verkehrs-Clubs Liechtenstein (VCL). Die Vorteile liegen auf der Hand: Man ist flexibel, muss auf keinen Fahrplan Rücksicht nehmen und ausser ein- und aussteigen kaum fünf Schritte laufen. Ein Parkplatz ist sowieso garantiert und in den meisten Fällen gratis. Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), das Velo oder die eigenen Füsse bestehen kaum. Die Folgen: Stau am Morgen, Stau am Mittag, Stau am Abend.

Erste Versuche

Damit zukünftig vermehrt vom motorisierten Verkehr auf andere Verkehrsmittel umgestiegen wird, befassen sich immer mehr Arbeitgeber in der Region mit «Betrieblichem Mobilitätsmanagement» (BM).

Georg Sele beschäftigt sich schon seit etlichen Jahren mit diesem Thema. Als Geschäftsleitungsmitglied der Balzner Inficon AG leistete er in den letzten Jahren einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung eines der ersten derartigen Konzepte in der Region – mit Erfolg (siehe Kasten). Bei der Einführung spielten neben dem Umweltgedanken ganz klar auch finanzielle Aspekte eine Rolle. «Es ist doch verrückt, wenn in einer Unternehmung 50 Prozent der Energie dafür aufgewendet werden, dass die Mitarbeiter überhaupt ihren Arbeitsplatz erreichen», sagt Georg Sele. Bei Betrieben im Dienstleistungssektor seien es wegen der energiearmen Arbeit sogar noch mehr.

Die Parkplatzfrage

BM will deshalb ganz gezielt den Anteil des Arbeitsverkehrs am gesamten Energieverbrauch senken. Über Erfolg oder Misserfolg des Konzepts entscheidet gemäss Sele die Parkplatzfrage.

«Wer nicht den Mut hat, die Parkplätze sauber zu bewirtschaften, ist zum Scheitern verurteilt. Solange es Gratisparkplätze gibt, wird sich wenig ändern.» Eine Studie der EPFL Lausanne bestätigt Seles Argumentation. Demnach fahren über 90 Prozent der Beschäftigten mit dem Auto zur Arbeit, wenn sie einen Gratisparkplatz auf sich haben. Muss zuerst noch ein Parkplatz gesucht werden oder ist dieser kostenpflichtig, so verringert sich der Anteil Autopendler auf unter 40 Prozent. «In diesem Bereich muss folglich angesetzt werden», sagt Georg Sele.

Gemäss Berechnungen regionaler Unternehmen kostet ein Parkplatz im Freien pro Jahr zwischen 500 und 1'000 Franken, Tiefgaragenplätze zwischen 2'000 und 5'000 Franken inklusive Unterhalt, Winterdienst und Reinigung. «Auch diese Kosten müssen ehrlicherweise berücksichtigt und den Benützern teilweise weiterverrechnet werden», sagt Sele. Dabei ist die Höhe der Parkgebühr nicht für alle gleich. Ein BM sieht vor, dass, wer keine Alternative zum Auto hat, weniger bezahlen muss. Dieses System, genannt Parkplatzmanagement, soll dazu führen, dass weniger Parkplätze nötig sind.

Zuckerbrot und Peitsche

Ein BM verlangt aber nicht nur Einschränkungen. Um den Umstieg für Autofahrer zu erleichtern, braucht es im Gegenzug Fördermassnahmen. Darunter fallen Informationen über das ÖV-Angebot, Zuschüsse an Abos, ein Umkleideraum für Velofahrer oder kostenloses Zurverfügungstellen eines Mobility-Autos, mit dem die Mitarbeiter private Besorgungen erledigen können, zum Beispiel den Wocheneinkauf.

Im ersten Moment mögen diese Massnahmen nach vielen unnötigen Ausgaben klingen, doch «wer eine ehrliche Rechnung macht, fährt mit einem BM bestimmt günstiger», ist Georg Sele überzeugt. Obwohl bislang vorwiegend Mittel- und Grossbetriebe derartige Konzepte realisiert haben, sei ein BM grundsätzlich für alle Unternehmungen interessant.

Einsparungen und gesündere Mitarbeiter

Georg Sele wundert sich: «Überall werden Sparmassnahmen ergriffen und müssen Kosten möglichst reduziert werden. Aber für Parkplätze gelten andere Regeln; Gewohnheiten zählen da scheinbar mehr als Wirtschaftlichkeit.» Nicht so bei Inficon: Wegen der Einführung eines BM konnte auf



In der Pole-Position: Velos und Mobility-Autos stehen am nächsten beim Betriebseingang. Eine von vielen Massnahmen, um umweltfreundliches Verhalten zu fördern. Bei der Inficon AG kommen noch 44 Prozent der Beschäftigten alleine mit dem Auto. Foto: V.com/Beham

den Bau eines zusätzlichen Tiefgaragengeschosses verzichtet werden. Einsparungen: 120'000 Franken pro Jahr.

Neben direkten finanziellen Einsparungen hat ein BM auch positive Auswirkungen auf soziale und sicherheitsspezifische Aspekte, welche sonst indirekt Kosten verursachen: Wer den Arbeitsweg – ganz oder teilweise – zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegt, bewegt sich mehr und lebt gesünder. Solche Mitarbeiter sind nachweislich weniger krank, was der Unternehmung Absenztage erspart. In dieselbe Kategorie fallen auch Verkehrsunfälle, wobei der ÖV deutlich sicherer ist als das Auto- oder Motorradfahren.

Einen weiteren Aspekt stellt der Stress dar, dem sich viele während einer Autofahrt aussetzen. Studien belegen, dass Stress sich negativ auf die Motivation auswirkt. Mitarbeiter melden sich eher krank, arbeiten unproduktiver oder machen Fehler, wodurch die Kundenzufriedenheit sinkt.

Die grossen Profiteure sind die Mitarbeiter

Es sind aber nicht nur die Unternehmen, welche bei den Parkplätzen sparen können. Mit einem BM profitieren die Beschäftigten selber am

meisten, selbst bei einem kurzen Arbeitsweg. Denn über ein Jahr läppert sich in jedem Fall eine beträchtliche Anzahl Kilometer und damit verbunden Fahrtkosten zusammen. Legt man noch eine Parkplatzgebühr dazu, ist das eine schöne Stange Geld. «Wer nur schon für den Arbeitsweg auf das Auto verzichtet, spart zwischen 4'000 und 6'000 Franken pro Jahr», rechnet Georg Sele vor. «Umsteigen zahlt sich aus – finanziell und wegen der besseren Gesundheit.»

Auto ist nicht tabu

Darum glaubt er auch nicht, das Unternehmen mit einem durchdachten betrieblichen Mobilitätsmanagement Mühe haben, Personal zu rekrutieren: «Es ist alles eine Frage der Information und der Unternehmenskultur. Beim BM geht es ja auch nicht darum, jemandem das Autofahren zu verbieten. Wer wirklich mit dem Auto kommen muss oder will, darf das auch.»

Beim aktuellen Angebot des ÖV in Liechtenstein, dem St. Galler Rheintal und Vorarlberg nennt Sele als Ziel einen ÖV-Anteil von 40 Prozent (heute 20 Prozent), 50 Prozent Autofahrer (75) und 10 Prozent Velofahrer und Fussgänger (5). Hoffnung, den Anteil

umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erhöhen, schöpft Sele vor allem daraus, dass wohl nur ein kleiner Teil der Berufstätigen auch während der Arbeit auf ihr eigenes Auto angewiesen ist.

Ausbau nötig

Für Georg Sele steht beim öffentlichen Verkehr in der Region noch nicht alles zum Besten. Deshalb setzt er sich für bessere Verbindungen zwischen Vorarlberg, Liechtenstein und der Schweiz ein. «Grosse Bedeutung kommt auch dem Ausbau der Bahnlinien St. Margrethen-Sargans und Feldkirch-Buchs zu.» Zudem müssten die Anschlüsse zwischen Bus und Zug auch in Stosszeiten gewährleistet sein.

Sele bedauert, dass oft das Auto aus der Garage geholt wird, obwohl der Arbeitsweg nur wenige 100 Meter lang ist: «19 Prozent der in Vaduz Beschäftigten wohnen auch in Vaduz. Doch damit diese vermehrt aus eigener Kraft zur Arbeit fahren oder laufen, braucht es noch Verbesserungen bei der Infrastruktur für den Langsamverkehr.»

Er hofft, dass durch solche Massnahmen umweltfreundliche Verkehrsmittel für noch mehr Beschäftigte attraktiver werden und die Verbreitung von BM weiter gefördert wird.

«Umweltfreundliches Verhalten honorieren»

Die Liechtensteinische Landesbank (LLB) war 1997 das erste Unternehmen im Vaduzer Zentrum, welches seine Parkplätze bewirtschaftete. Das Geld fliesst in einen Fonds für ökologisch orientierte Zwecke.

ca.- «Die Schaffung zusätzlicher Parkplätze beim Bau des neuen Kundengebäudes, die ungenügende Auslastung von fix reservierten hauseigenen Parkplätzen und die gleichzeitige Zumietung kostspieliger externer Parkplätze waren die Hauptgründe, die eine neue Parkplatzregelung notwendig machten», beschreibt Werner Meier, Leiter Personal bei der LLB, die Situation von 1997.

Seither verlangt die LLB für ihre Parkplätze eine Jahresgebühr zwischen 360 und 600 Franken. Am meisten bezahlt, wer in Vaduz wohnt, der

mittlere Preis gilt für Mitarbeiter aus Gemeinden mit «Liechtenstein-Bus»-Anschluss. Alle anderen bezahlen den günstigsten Tarif.

Mit diesen Einnahmen speist die LLB einen Fonds, aus dem z. B. Busabos oder Veloverlosungen finanziert werden. Wer nicht mit dem Auto kommt, kann immer wieder Punkte sammeln, die in Lohnzuschüsse umgewandelt werden. Seit einem Jahr stellt die LLB ihren Angestellten aus entfernteren Orten auch ein Erdgasauto zur Verfügung. Dieses kann gratis für eine Woche geliehen werden. Für Fahrten zwischen den LLB-Gebäuden wurden Velos angeschafft.

Momentan verzichten 36 Prozent der Vaduzer LLB-Mitarbeiter für den Arbeitsweg auf ihr Auto. Werner Meier gibt zu, dass dieser Wert «nicht überwältigend» ist. Für die LLB geht es aber um eine Bewusstseinsförderung. «Wir wollen unsere Mitarbeiter ermuntern, den ÖV zu benutzen. Es ist wichtig, dass wir umweltfreundliches Verhalten honorieren.»

«... plötzlich kommen eingefleischte Autofahrer mit dem Bus»

Inficon setzt betriebliches Mobilitätsmanagement seit fünf Jahren konsequent um. Ausgangspunkt war der hohe Energieverbrauch für die Arbeitswege der Beschäftigten.

ca.- «Dass unsere Mitarbeiter für den Arbeitsweg gleich viel Energie verbrauchen, wie im Betrieb bei der Arbeit verbraucht wird, war der Ansatzpunkt», erklärt Geschäftsleitungsmitglied Georg Sele. «Jeder nach ISO 14001 zertifizierte Betrieb muss seine Umweltleistung verbessern, zum Beispiel den Energieverbrauch senken. Die Arbeitswege werden aber leider von fast keinem Arbeitgeber berücksichtigt.» In «kritischen Diskussionen» und in Anbetracht der wirtschaftlichen und sozialen Vorteile entschied sich die Inficon-Geschäftsleitung für die Einführung eines BM – mit der Folge, dass heute 44 Prozent mit dem ÖV zur Arbeit kommen, gleich viele

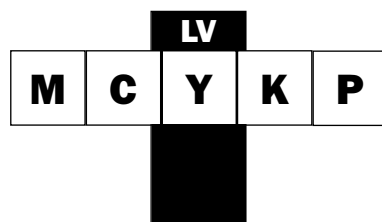
benutzen ihr Auto, 12 Prozent kommen mit dem Velo oder zu Fuss.

Mobilitätslotto

Um den Umstieg attraktiv zu machen, optimierte Inficon den Mobilitäts-Club mit weiteren Fördermassnahmen. Anreize sind z. B. ein Zuschuss von 330 Franken an ein ÖV-Abo oder die Gratisbenutzung von Mobility-Autos. Gemeinsam mit der Unaxis Balzers wird der öffentliche Busverkehr Buchs-Trübbach-Balzers mitfinanziert, damit zu Pendlerzeiten mehr Busse fahren. Unter denjenigen Mitarbeitern, die höchstens zweimal im Monat alleine mit dem Auto zur Arbeit fahren, werden monatlich 100 Franken verlost. Für Velofahrer wurden ein Umkleideraum mit Dusche und eine Reparaturrecke eingerichtet; an Velohelme zahlt Inficon 30 Franken. Ein Highlight ist das Mobilitätslotto, wo es während vier Wochen täglich 50 Franken zu gewinnen gibt. Aber nicht für alle: Wird ein Autofahrer gezogen, so

fliesst der Betrag in den Jackpot. Eine Aktion, die ihre Wirkung nicht verfehlt, wie Georg Sele sagt: «Plötzlich kommen auch einige eingefleischte Autofahrer mit dem Bus oder dem Velo.» Alle Fördermassnahmen inklusive Arbeitszeit sind Inficon pro Jahr 320'000 Franken wert. Dafür konnte auf ein zweites Tiefgaragengeschoss verzichtet werden, das jährlich Kosten von 440'000 Franken verursacht hätte. Verbleibt unter dem Strich ein Minderaufwand von 120'000 Franken.

Das Parkplatzmanagement funktioniert nach dem Prinzip der Zumutbarkeit. Es gibt klare Regeln, welcher Arbeitsweg ohne Auto zumutbar ist und welcher nicht. Die Fahrtzeit mit dem ÖV darf z. B. bis zu dreimal länger sein als mit dem Auto (höchstens aber eine Stunde). Wer trotzdem mit dem Auto kommt, bezahlt 720 Franken Parkgebühr pro Jahr, alle anderen 360 Franken. Mitglieder des Mobilitäts-Clubs dagegen können Parkplätze – falls sie einmal einen benötigen – kostenlos benutzen.



Wirtschaft