

Förderprogramme für Mobilitätsmanagement in Unternehmen „Mobilität im Fokus“ in Bern und „mobiclick“ in Biel

Im Rahmen des nationalen Programms „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ 2008-2012 von EnergieSchweiz für Gemeinden setzen sich interessierte Gemeinden und Organisationen für eine nachhaltige Mobilität in den ansässigen Unternehmen ein. Die **Energiestädte Bern und Köniz** engagieren sich seit 2007 als Projektpartner dieses Programms. Am 14.09.2010 trafen sich ca. 30 Unternehmensvertreter beider Gemeinden beim 2. Mobilitätsforum. Nachdem in der ersten Phase 2007/2008 13 Betriebe das kostenlose Beratungsangebot des Programms „Mobilität im Fokus“ genutzt hatten, wurde 2010 die zweite Erstberatungs-Staffel lanciert. In der **Agglomeration Biel** bieten sechs Gemeinden mit dem Programm „mobiclick“ eine Anlaufstelle für sämtliche Mobilitätsfragen und setzen Projekte zur Förderung der nachhaltigen Mobilität um. Die gleichnamige Internetplattform dient als zentrales Element der Kommunikation und Vernetzung. Im Rahmen eines Mobilitätsapéros am 02.09.2010 erhielten ca. 25 FirmenvertreterInnen der Region alle wichtigen Informationen über das betriebliche Mobilitätsmanagement. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ 2008-2012

www.energiestadt.ch

Stadt und Agglomeration Biel: Programm „mobiclick“

www.mobiclick.ch/de

Stadt Bern: Programm „Mobilität im Fokus“

www.bern.ch/leben_in_bern/sicherheit/umweltschutz/mobilitaet/mobilitaetsforum

Programme de promotion de la gestion de la mobilité en entreprise «Mobilität im Fokus» à Berne et «mobiclick» à Bienne

Le programme national «gestion de la mobilité dans les entreprises» 2008-2012 de SuisseEnergie pour les communes propose aux communes et organisations intéressées de s'engager en faveur d'une mobilité durable dans les entreprises. Les **cités de l'énergie Berne et Köniz** sont partenaires du programme depuis 2007. Le 14.09.2010, environ 30 représentants d'entreprises des deux communes se sont rencontrés lors du 2^{ème} forum mobilité. Suite aux 13 entreprises et administrations ayant profité d'un conseil mobilité gratuit durant la phase 2007/08 du programme «Mobilität im Fokus», une deuxième vague de conseils a été lancée début 2010. Avec leur programme «mobiclick», six communes de l'**agglomération de Bienne** offrent un guichet d'information pour toutes les questions de mobilité et mettent en place des projets de promotion de la mobilité durable. La plate-forme internet du même nom constitue un élément central de communication et de mise en réseau. Lors d'un apéro mobilité le 02.09.2010, environ 25 entrepreneurs de la région ont été informés des enjeux et possibilités de gestion de la mobilité en entreprise. (langue: français et allemand)

Pour plus d'informations:

Programme „gestion de la mobilité dans les entreprises“ 2008-2012

www.citedelenergie.ch

Ville et agglomération de Bienne: programme „mobiclick“

www.mobiclick.ch/fr

Berne: programme „Mobilität im Fokus“ (en allemand)

www.bern.ch/leben_in_bern/sicherheit/umweltschutz/mobilitaet/mobilitaetsforum

01.10.2010

„Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ Programmrundbrief vom 30. August 2010

1.	Zwischenbericht per 30. September 2010: Raster für Bericht	2
2.	Rechnungsstellung	2
3.	Zeitplan Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ MMU	2
4.	Kampagne Mobilitätsmanagement in der Gemeinde.....	3
5.	Analyse- und Evaluationstool: Hotline für Fragen.....	3
6.	Beispielsammlung: Mobilitätsmanagement in Unternehmen	4
7.	Übersicht Projektträger per 30. August 2010	4
8.	sanu Zertifikatskurs Mobilitätsmanagement und ECOMM 2011	5

Sehr geehrte Projektpartner und Interessierte

Das Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ 2008 – 2012 ist mit 21 Projektträgern und rund 120 angemeldeten Unternehmen gut „auf Kurs“. Der nächste Eingabetermin für neue Projekte ist der 30. September 2010; NEU wurde ein Zusatz-Termin am 20. Januar 2011 gesetzt.

Per 30. September 2010 ist der erste Zwischenbericht für bisherige Projektträger fällig. Mit dem unter Punkt 1 erstellten Raster möchten wir die Arbeit dafür erleichtern. Wir bitten Sie, uns anhand dieser Themen per 30. September 2010 einen kurzen, ca. 2-seitigen Bericht zukommen zu lassen.

Zur Orientierung haben wir unter Punkt 3 einen Zeitplan bis zum vorgesehenen Ende des Programms „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ erstellt. Eine Weiterführung des Programms ist geplant und sobald ein Entscheid seitens EnergieSchweiz vorliegt werden wir Sie gerne informieren.

Damit die im Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ vorgesehenen vollen Beiträge an die Projektträger bzw. ihre Unternehmen ausbezahlt werden können, ist die Verwendung des Analyse- und Evaluationstools notwendig. Dieses Tool wurde per März 2010 aktualisiert und ist auf der Plattform mobitool, für Bilanzierungs- und Planungsinstrumente aufgeschaltet bzw. über die Webseite von Energieschweiz verlinkt. Mehr dazu unter Punkt 5.

Kennen Sie die Beispielsammlung von Unternehmen mit einem Mobilitätsmanagement? Diese finden Sie auf der Plattform Mobilservice in der Rubrik „Praxis in Unternehmen“. Gerne nehmen wir dort weitere, gute Beispiele auf und wir sind Ihnen für Hinweise dankbar.

Wir danken Ihnen für die Zusammenarbeit und wünschen Ihnen viel Erfolg und spannende Begegnungen im Rahmen des Programms „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“.

Monika Tschannen-Süess
Programmleiterin

Unterlagen zum Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen: www.energiestadt.ch, rechte Spalte

1. Zwischenbericht per 30. September 2010: Raster für Bericht

Wie in den Verträgen vereinbart, erstellen die Projektträger per 30. September 2010 einen Zwischenbericht zum aktuellen Projektstand. Ausgenommen von dieser Pflicht sind die Vertragspartner, mit Abschluss per 17. Juni 2010 (Stadt Vevey und Spital Thurgau AG). Für sie wird der Zwischenbericht erst ab 2011 fällig.

Wir bitten die Projektverantwortlichen für diesen Bericht (ca. 2 Seiten) nachstehendes Raster zu verwenden und den **Zwischenbericht bis zum 30. September 2010** zu senden an: m.tschannen@rundum-mobil.ch

Raster für Zwischenbericht:

A. Status Vertrag

Angabe Projektträger und Vertragsnummer

Bestätigung Projektverantwortlicher und Projektleiter (unverändert zu Vertrag)

Anzahl teilnehmende Unternehmen: gibt es Abweichungen von der vertraglich vereinbarten Anzahl?

B. Stand Projekt

Gewählte Projektorganisation (Skizze oder Beschreibung)

Involvierte Partner (Fachbüros, Angebotspartner, involvierte Fachstellen der Gemeinde)

Durchgeführte Kommunikation (Mobilitäts-Apéro; Info-Broschüre, Medienmitteilungen); wenn vorhanden bitte beilegen

Anzahl interessierte Unternehmen

Namen der Unternehmen, welche ihre Teilnahme zugesagt haben und aktueller Stand je Unternehmen in der Projektabwicklung

Finanzen: bisher getätigte Investitionen (cash und Eigenleistung), geplante Ausgaben bis Projekt Ende.

C. Ausblick und Anregungen

Einbettung des Themas in der Strategie der Gemeinde bzw. Organisation (Verkehrs- und Siedlungsplanung; Wirtschaftsförderung, etc.)

Anregungen zuhanden der Programmleitung und der anderen Projektverantwortlichen

Unternehmen mit einem interessanten Mobilitätsmanagement, welche als gutes Beispiel kontaktiert werden könnten (mehr dazu siehe Rundbrief Punkt 6).

2. Rechnungsstellung

Neue Projektpartner haben Anrecht auf einen Aufbaubeitrag in der Höhe von CHF 5'000.-. Dieser Betrag kann in Rechnung gestellt werden, sobald das Projekt gestartet und vom ersten Unternehmen eine schriftliche Zusage zur Teilnahme am Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ vorliegt. Beiträge für Unternehmen können gemäss den Bedingungen im Pflichtenheft (liegt diesem Rundbrief nochmals bei) in Rechnung gestellt werden.

Der Bund muss erbrachte Leistungen periodengerecht verbuchen. Es ist deshalb wichtig, dass die Projektträger alle berechtigten Beitragstranchen bis Ende Oktober 2010 in Rechnung stellen.

3. Zeitplan Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ MMU

Der vorläufig letzte Eingabetermin zur Teilnahme am Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ wird auf den 20. Januar 2011 festgelegt. Es ist eine Weiterführung dieses Programms geplant, sobald ein Entscheid dazu vorliegt werden neue Eingabetermine bekannt gegeben.

Termin	Meilenstein	Zu beachten
30.9.2010	Termin für nächste Projekteingabe bei der Programmleitung	Unterlagen inkl. Checkliste für Antrag: www.energiestadt.ch / Rechte Spalte, Programm Mobilitätsmanagement
20.1.2011	Zusatz-Termin für Projekteingabe bei der Programmleitung	
30.6.2011	Unternehmen die am Programm teilnehmen müssen definitiv zugesagt haben.	Projektträger erstellt zuhanden der Programmleitung eine Liste mit den teilnehmenden Unternehmen
30.9.2011	Zwischenbericht 2011	Nächster Zwischenbericht zuhanden der Programmleitung erstellen.
30.6.2012	Alle teilnehmenden Unternehmen müssen Phase 2 abgeschlossen haben; Verrechnung der Beiträge	Der Projektträger prüft den Projektstand bei den Unternehmen und stellt der Programmleitung mit Bestätigung zum Projektstand Rechnung.
31.01.2013	Spätester Termin zur Abgabe der Wirkungsdaten der Unternehmen	Zusammen mit der Abgabe der Wirkungsdaten kann die letzte Tranche von CHF 1'000.- je Unternehmen bzw. Verwaltung in Rechnung gestellt werden.
31.01.2013	Schlussbericht des Projektträgers	Abgabe an die Programmleitung

Dieser Zeitplan ist für das beschlossene Programm bis Ende 2012 gültig. Bei Genehmigung der geplanten Weiterführung des Programms „Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Verwaltungen“ können die Abschlusstermine allenfalls verlängert werden. Die Projektträger werden über eine allfällige Programmverlängerung umgehend informiert.

Checkliste für Projekteingabe, Konzept, Pflichtenheft und alle weiteren Dokumente zum Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ finden Sie auf:
http://www.energiestadt.ch/d/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=268&Itemid=78&bg=home

4. Kampagne Mobilitätsmanagement in der Gemeinde

Mobilitätsmanagement in der Verwaltung der eigenen Gemeinde

Gemeinden die nur in ihrer eigenen Verwaltung ein Mobilitätsmanagement einführen möchten, können an der Kampagne „Mobilitätsmanagement in der Verwaltung“ teilnehmen. Auch sie profitieren von den Angeboten des Programms, werden zu den ERFA-Treffen eingeladen und erhalten gegen Abgabe der Resultate eine Erfolgsprämie von CHF 2'000.-. Anmeldungen sind bis Mitte 2011 möglich. Infos und Unterlagen unter: <http://www.energiestadt.ch/d/mobilitaetsmanagement.php>

5. Analyse- und Evaluationstool: Hotline für Fragen

Seit dem Frühjahr 2010 steht das neu überarbeitete Analyse- und Evaluationstool für das Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen zur Verfügung. Das Tool, insbesondere auch die zugrunde liegenden Umweltdaten, konnte in Zusammenarbeit mit den SBB aktualisiert werden. An der Lancierungsveranstaltung von www.mobitool.ch, der Plattform mit aktuellen Mobilitätsplanungs- und Bilanzierungswerkzeugen, fand auch eine Einführung bzw. Vertiefung zur Anwendung des Analyse- und Evaluationstools für das Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ statt. An den insgesamt drei Schulungsveranstaltungen in Bern, Bellinzona und Yverdon-les-Bains haben rund 70 Akteure aus dem Programm teilgenommen. Verbesserungen aus den Diskussionen sind eingeflossen und das Instrument steht jetzt zur Anwendung zur Verfügung.

Bei Fragen zur Nutzung können Sie sich an Gabriel Caduff oder die Programmleitung wenden:
E-Mail an: gabriel.caduff@tensor.ch und für dringende Fragen erhalten Sie zu Bürozeiten Auskunft unter
Hotline-Nr. 078 668 31 11
Programmleitung: m.tschannen@rundum-mobil.ch

Weitere Instrumente

Mobitool bietet nebst dem Analyse- und Evaluationstool auch den **Mobicheck** an. Damit kann die Relevanz der Mobilität im Vergleich mit den übrigen Tätigkeiten der Unternehmen grob berechnet werden. Diese Darstellung bietet einen guten Einstieg in die Diskussion zum Thema Mobilität in Unternehmen.

Der Verein **MobilityRating** bietet für Unternehmen und Büros ein Beurteilungstool an. Mit diesem kann ein Mobilitätskonzept des Unternehmens oder eine Standortbestimmung für geplante Unternehmens- bzw. Bürostandorte gemacht werden können. Das Rating zeigt die wichtigsten Elemente auf, mit welchen die induzierte Mobilität bezüglich Energieverbrauch und Effizienz optimiert werden können. MobilityRating fokussiert auf den Personenverkehr und ist für Unternehmen ab etwa 5-10 Mitarbeitenden konzipiert. Mehr dazu: www.mobilityrating.ch

6. Beispielsammlung: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Unternehmensbeispiele auf Mobilservice: Damit interessierten Unternehmen Beispiele gezeigt und sie für ein Mobilitätsmanagement motiviert werden können, stehen auf www.mobilservice.ch unter der Rubrik „Praxis Unternehmen“ 33 Unternehmensbeispiele aus der SVI-Studie zur Verfügung. Dank einer Datenbanklösung können die Beispiele nach verschiedenen Aspekten ausgewählt werden.

Gerne möchten wir die Datenbank mit weiteren guten Beispielen aus verschiedenen Unternehmen und Verwaltungen erweitern. Bitte melden Sie uns interessante Unternehmen, wir möchten sie gerne kontaktieren und für Informationen für ein gutes Beispiel anfragen.

7. Übersicht Projektträger per 30. August 2010

Projektträger	Anzahl Betriebe angemeldet
Stadt St. Gallen	Frau Karin Hungerbühler 2
ARGE EnergieSchweiz für Gemeinden	Kurt Egger, Nova Energie GmbH 10
Energieschweiz Herisau/Kt. AR	Bernhard Meier, Kantonsingenieur 2
Stadt Zürich	Ruedi Ott / Ruth Furrer 15
Stadt Thun	Christoph Diez 3
Stadt Baden	Wladimir Gorko 5
Ville de Nyon	Karin Magnollay 3
glow-Gemeinden	Barbara Neff 5
Oberwallis; Agglomeration Brig-Visp-Naters	Ivo Nanzer 6
LOSEMOS, Locarno	Fausto Castiglione 5
Ville de Lancy	Anne-Catherine Grasset 4
Bulle	Jean-Mard Morand 3
Yverdons-les-Bains	Marie Kolb 4

Projektträger		Anzahl Betriebe angemeldet
Basel-Stadt	Antje Hammer	15
Stadt Bern	Eliane Leuzinger	11
Gemeinde Köniz	H.P. Schmutz	3
Verein Seeland/Biel	Ruedi Hartmann / Jonas Schmid	7
Stadt Langenthal	Urs Affolter / Alain Perrenoud	4
Stadt Burgdorf	Susanne Szenkuti	6
Ville de Vevey	Michel Bloch, Vevey	3
Spital Thurgau AG	P. Ineichen; M. Fisch	3
Total 21 bewilligte Projekte		119

8. sanu Zertifikatskurs Mobilitätsmanagement und ECOMM 2011

Zertifikatskurs «Mobilitätsmanagement»

Anhand von Informationen und Beispielen werden im Zertifikatskurs aufgezeigt, wie ein Mobilitätsmanagement aufgebaut, umgesetzt und im Managementsystem verankert werden muss. sanu vermittelt während vier Tagen die nötigen Kompetenzen und bietet ein Coaching, um einen Mobilitätsplan effizient und mit der Akzeptanz der Beteiligten zu konzipieren und umzusetzen.

Zertifikatskurs «Mobilitätsmanagement»: 21./22. Sept. 2010 | 17. Nov. 2010 | 8. Dez. 2010 | 19. Januar 2011

Es hat noch freie Plätze - melden Sie sich direkt über's Internet an:

<<http://www.sanu.ch/html/angebot/seminare/GE10MO-de.cfm>>

ECOMM 2011

Die 15. ECOMM-Veranstaltung wird vom 18. bis 20. Mai 2011 in Toulouse, Frankreich durchgeführt. Nähere Informationen zum "call for papers" (voraussichtlich Herbst 2010) und zum Programm sind zu gegebener Zeit auf www.epomm.org ersichtlich.

Für Fragen steht Ihnen R. De Tommasi, synergio, Zürich (detommasi@synergio.ch) zur Verfügung.

Oktober 2008

Mehrjahres-Programm zur Förderung von Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Konzept

Öffentliches Dokument für Partner und Interessierte

Kurt Egger, Monika Tschannen, EnergieSchweiz für Gemeinden
Hermann Scherrer, Marktbereich Mobilität, EnergieSchweiz

1 Ausgangslage und Potenzial

EnergieSchweiz hat auf der Basis einer Pilotphase (2003/04) in Zusammenarbeit mit EnergieSchweiz für Gemeinden 2005 eine breite Kampagne zum Thema „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ lanciert. Im Rahmen der Kampagne „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ haben sich 28 Partnergemeinden engagiert, mit viel eigenen Ressourcen eine Projektorganisation aufgebaut und die Zusammenarbeit mit Unternehmen erfolgreich durchgeführt. Der erfolgreiche Verlauf der Kampagne mit 28 Partnergemeinden wie auch das Interesse von weiteren Gemeinden, in diesem Thema konkret tätig zu werden, haben die Verantwortlichen von EnergieSchweiz und EnergieSchweiz für Gemeinden überzeugt, die Thematik „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ in Form eines mehrjährigen Programms weiterzuführen.

Die Zwischenerhebung per Ende 2007 weist ein hohes finanzielles und personelles Engagement der Partner nach. Mit rund 2 Mio Franken engagieren sich die 24 Energiestädte, 3 weitere interessierte Gemeinden und eine private Stiftung in diesem Thema und ausnahmslos alle Partner wollen dieses Thema auch nach 2008 weiterführen. Per Ende Mai 2008 haben die Partnergemeinden die definitive Teilnahme von 113 Unternehmen gemeldet.

Die Kampagne wird im Dezember 2008 mit einer Zwischenerhebung bei allen teilnehmenden Unternehmen abgeschlossen und im ersten Quartal 2009 soll eine Wirkungsprognose vorliegen. Für diese Prognose arbeiten die Evaluatoren mit Faktoren aus dem Modell des SVI-Forschungsauftrages (SVI 2004/045). Erste Ergebnisse aus den laufenden Arbeiten stützen die Resultate aus der Schlussevaluation der Pilotphase¹ und internationalen Erhebungen.

Das Interesse ist nicht nur bei den an der Kampagne teilnehmenden Partnern gross, bis heute haben sich bei der Projektleitung bereits spontan weitere Interessierte als neue Partner gemeldet. Die Projektleitung schätzt für die nächsten 4 Jahre folgendes Potenzial: Mit insgesamt 15 neuen Vertragspartnern können jährlich je 30 weitere Unternehmen gewonnen werden.

Der Verkehr macht mit 40 Mio. Tonnen in der Schweiz rund 40% der gesamten CO₂-Emissionen aus. Wird das Potenzial, aufgrund der in der Pilotphase ausgewiesenen Wirkung bei 13 Unternehmen, auf eine steigende Durchdringung des Mobilitätsmanagements bei Unternehmen extrapoliert, kann von einer spürbaren Reduktion der CO₂-Emissionen in der Schweiz ausgegangen werden. Unter der Annahme, dass längerfristig 500 Unternehmen für ein Mobilitäts-Managementsystem gewonnen werden könnten, und pro Unternehmen 5 Massnahmen umgesetzt würden, ergäbe sich eine Reduktion von jährlich rund 250'000 Tonnen CO₂ bzw. eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr von mehr als 0.6%, was einen bedeutenden Beitrag am Reduktionsziel nach dem Kyoto-Protokoll darstellt.

2 Ziele und Weiterführung des Programms

Mobilitätsmanagement wird in Fachkreisen auch als Sammelbegriff für unterschiedlichste Softmassnahmen zur Förderung der Nachhaltigkeit im Mobilitätsbereich verwendet oder wie die österreichische Energieagentur "energy", Ausgabe 1/05, treffend schrieb: "Mobilitätsmanagement wird somit gleichsam als Software zur Hardware Infrastruktur betrachtet". Im Gegensatz dazu, **verstehen wir im vorliegenden Konzept Mobilitätsmanagement als mobilitätsspezifischen Teil des übergeordne-**

¹ Siehe dazu „Mobilitätsmanagement in Unternehmen Schlussevaluation der Pilotphase“, Sept. 2006, Bundesamt für Energie

ten Managementsystems, ganz im Sinne und in Anlehnung an bestehende, normierte Qualitäts- (ISO9000) und Umweltmanagementsysteme (ISO14001).

EnergieSchweiz für Gemeinden strebt längerfristig das Ziel an, dass sich das Thema „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ kraft seiner überzeugenden Wirkungen und mit Unterstützung von geeigneten Rahmenbedingungen auf allen Ebenen (Bund, Kantone, Gemeinden) ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand institutionalisiert. Für diesen Prozess kann EnergieSchweiz für Gemeinden den Lead übernehmen und als Katalysator wirken. Das Thema „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ soll über Mobilitätsstrategien in Kantonen und Gemeinden institutionalisiert werden, beispielsweise indem es auf allen relevanten Verfahrensebenen als geeignetes Planungsinstrument (an-)erkannt und gefördert wird.

Mit der Weiterführung des Modells sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Die bisherigen Partner werden motiviert, ihre eigenen Aktivitäten und die Zusammenarbeit mit den Unternehmen weiterzuführen.
- Im Zeitraum 2009 bis 2012 sollen 15 neue Partner gewonnen und weitere 120 Unternehmen ein Mobilitätsmanagement einführen.
- Es werden ERFA-Veranstaltungen durchgeführt, in welchen Prozesse und Resultate verglichen und im Hinblick auf langfristige Zielsetzungen zu Empfehlungen verdichtet werden.
- Vorhandene oder noch zu erarbeitende Instrumente (Analyse- und Evaluationstool, Checklisten und „Best-practice“ Beispiele) werden im Internet öffentlich zur Verfügung gestellt.

Basierend auf einer Auswertung der bisherigen Erfahrungen soll auf die Ende 2008 auslaufende Kampagne „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ ein mehrjähriges Programm in Form eines stehenden Angebotes folgen. Das bisherige Modell hat sich bewährt und soll in ähnlicher Form weitergeführt werden. Die wichtigsten Elemente sind:

- Projektträger sind Gemeinden (meist Energiestädte), Gemeindeverbände und Verbände, die im Rahmen eines mehrjährigen Programms Eigenleistungen erbringen und die beabsichtigen, Mobilitätsmanagement in mehreren Unternehmen gleichzeitig, lokal gebündelt einzuführen. Sie sind Vertragspartner von Energie Schweiz für Gemeinden.
- Das Programm bietet den Projektverantwortlichen und Mobilitätsmanagementberater/innen ERFA-Treffen und gezielte Schulungen vor allem im Bereich normierte Managementsysteme und wichtige Managementprozesse (insbesondere zu Zielsetzungs- und Kontrollprozessen) an.
- Das Programm stellt die zur Projektumsetzung und Kommunikation notwendigen Instrumente und Hilfsmittel zur Verfügung und stellt die Koordination mit den anderen Projektträgern und der Kommunikationsplanung des BFE/EnergieSchweiz sicher.

Die wichtigsten Erfolgsfaktoren des Modells der Projektpartnerschaft sind:

- Der Partner (Gemeinde oder Organisation) erhält eine Plattform über welche positive und konstruktive Kontakte zu Unternehmen aufgebaut werden können.
- Die Gemeinde unterstützt mit ordnungspolitischen Massnahmen diese Projektpartnerschaft: PP-Verordnung / Fahrtenmodell / Baubewilligungsverfahren / Auflagen im Rahmen Gestaltungsplan / LV-Konzept / ÖV-Angebot.
- Erfahrungen aus der laufenden Kampagne zeigen, dass die Gemeinden die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements zunehmend in der Planung und Weiterentwicklung von ESP (Entwicklungsschwerpunkten) aufnehmen. Erfolgt bereits frühzeitig eine integrierte Planung, können auf der Ebene Infrastruktur bereits günstige Voraussetzungen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement geschaffen werden (Einrichten von Car-Sharing Standorten, vernetzte Veloabstellanlagen und –verleiheangebote, Fusswegverbindungen, optimale öV-Erschliessung, etc.) Diese Entwicklung wird u.a. durch das Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ unterstützt.

- Das Programm ermöglicht die Bündelung von Anliegen und damit die Stärkung der Verhandlungsposition der Gemeinde gegenüber Anbietern / Unternehmen am Standort / Region / Kanton / Agglomerationsprogramm, etc. Gleichzeitig wird die Zusammenarbeit unter den Unternehmen gefördert, was auch deren Verhandlungsposition gegenüber Gemeinde / TU etc. stärkt.
- Die Zusammenarbeit mit Unternehmen ergibt für die Gemeinde eine Rückkoppelung zuhanden der Planung (z.B. Einfluss auf Angebotsplanung LV / ÖV).
- Energiestädte sind gewohnt, intern in Projektstrukturen wie auch mit externen Beratern effizient zusammenzuarbeiten.
- Das „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ ist ein wichtiges Element im Rahmen einer Mobilitätsstrategie. Ein Engagement in diesem Thema kann in vielen Gemeinden ein erster, konkreter Schritt zu einer umfassenden Strategie sein. Die Partnergemeinden werden von der Projektleitung angehalten, in der eigenen Verwaltung mit gutem Beispiel voran zu gehen.

3 Organisation und Zuständigkeiten

Das Erreichen der obgenannten Ziele soll mittels der nachfolgend dargestellten organisatorischen Regelungen sichergestellt werden. Die Regelungen ergänzen die separat festgelegten vertraglichen Abmachungen zwischen dem BFE und EnergieSchweiz für Gemeinden. Sie sollen insbesondere Klarheit schaffen bezüglich der Aufgaben, Zuständigkeiten und Kompetenzen in der Umsetzung des Programms (vgl. Organisationsstruktur im Anhang). Die Zuständigkeiten und Kompetenzen sind wie folgt geregelt.

EnergieSchweiz für Gemeinden

Für die vertraglichen Abmachungen ist bei EnergieSchweiz für Gemeinden die Geschäftsleitung verantwortlich. Ihr/e Vorsitzende/r ist Vertreter(in) im Lenkungsgremium und beauftragt eine für die operative Leitung des Programms verantwortliche Person.

EnergieSchweiz/BFE

Für das Vereinbaren von Zielen und Massnahmen und die Umsetzung der vertraglichen Abmachungen ist beim BFE der Marktbereich Mobilität zuständig. Dieser vertritt das Amt im Lenkungsgremium, ist für die Koordination innerhalb des Amtes verantwortlich und kommuniziert wichtige Entscheide vor allem mit der für EnergieSchweiz für Gemeinden zuständigen Stelle in der Sektion OG.

Lenkungsgremium

EnergieSchweiz für Gemeinden und EnergieSchweiz setzen gemeinsam ein Lenkungsgremium ein und bestimmen einen Ausschuss als Teil dieses Gremiums. Das Lenkungsgremium umfasst mitfinanzierende oder in anderer Form mittragende Partner (Kantone, EnAW, ÖBU, TU, Wissenschaft, etc.). Zu seinen Aufgaben gehören:

- Sie garantieren die Vernetzung und den Kommunikationsaustausch sowie das Generieren von Synergien unter den Partnern.
- Sie sind Multiplikatoren und Motivatoren im betreffenden Umfeld.
- Sie unterstützen die Umsetzung im eigenen Einflussbereich (z.B. Mobilitätsmanagement in der Bundesverwaltung, Mobilitätsmanagement in Agglomerationen).
- Sie unterstützen die Projektverantwortlichen in fachlichen Belangen.

Der Ausschuss trägt die strategische Verantwortung zur Umsetzung der Kampagne „Mobilitätsmanagement im Unternehmen“. Er trifft sich vierteljährlich. Im Ausschuss vertreten sind je ein/e Delegierte/r

des Bundesamtes für Energie und von EnergieSchweiz für Gemeinden. Bei gegenseitigem Einverständnis kann er sich um weitere Personen ergänzen. Im Ausschuss vertreten mit beratender Stimme ist auch die mit der operativen Umsetzung betraute Projektleitung. Zu den Aufgaben des Ausschusses gehören:

- Strategische Planung und Lenkung der Kampagne, in enger Abstimmung mit den vertraglichen Abmachungen und den strategischen Rahmenbedingungen des BFE und von EnergieSchweiz für Gemeinden. Genehmigung von allfälligen Anpassungen am Pflichtenheft oder Abweichungen von den vertraglichen Abmachungen.
- Vernetzung mit den anderen Aktivitäten des Amtes und von EnergieSchweiz für Gemeinden, vor allem auch im Hinblick auf die längerfristigen Zielsetzungen.
- Fachliche Unterstützung der operativen Leitung.
- Verabschieden des Instrumentenmixes, inkl. Auswahl der Instrumente und anderer Hilfsmittel zur Planung und Umsetzung der Kampagne, wozu u.a. die Kommunikationsplanung, Analysetools, Leitfäden und Checklisten sowie die Erfolgskontrolle gehören. Er begleitet die operative Leitung und entscheidet über die Auftragsvergabe an Dritte.
- Freigabe der Teilprojekte (Projektträger).
- Begutachten und Freigabe des Jahresplans, des Budgets sowie der Jahres- und Finanzberichte.
- Information und Einberufung des Lenkungsgremiums.

Projektleitung

EnergieSchweiz für Gemeinden beauftragt im Einverständnis mit dem Projektverantwortlichen im BFE die operative Leitung der Kampagne „Mobilitätsmanagement im Unternehmen“. Zu den Aufgaben der Projektleitung gehören:

- Operative Planung und Umsetzung gemäss den vertraglichen Abmachungen.
- Planung des Instrumentenmixes, wozu auch eine längerfristige Kommunikationsplanung gehört und Spezifikation der Instrumente zur Freigabe durch den Ausschuss.
- Prüfen der Anträge und Offerten mit Empfehlung an den Ausschuss.
- Abschliessen der Verträge mit den Projektträgern und den übrigen Auftragnehmern, nach Freigabe durch den Ausschuss.
- Sicherstellen der vertragskonformen Umsetzung der Aufträge und Teilprojekte, wobei auf die Erfüllung der Vorgaben des Pflichtenheftes für Projektträger/innen besonders zu achten ist.
- Fachliche Betreuung und Unterstützung sowie Koordination der Teilprojekte.
- Umsetzen des Kommunikationsplanes, inkl. Planung von Erfa-Anlässen sowie Informations- und Fachveranstaltungen.
- Rapportieren gegenüber dem Ausschuss und aufgrund spezifischer Abmachungen mit einzelnen Projektpartnern.
- Erstellen des Jahresberichtes zur Genehmigung durch den Ausschuss.
- Erstellen der Jahrespläne z.H. von Ausschuss und Lenkungsgremium.
- Controlling, Sicherstellen der Wirkungsanalyse und der Erfolgskontrolle.

4 Umsetzungsprogramm

EnergieSchweiz für Gemeinden verfolgt eine „Doppelstrategie“: Einerseits sollen Gemeinden und Gemeindeverbände motiviert werden, Mobilitätsmanagement bei ihren Unternehmen aktiv zu promoten und auf lokaler Ebene die Beispiele zu bündeln und damit eine gute Ausgangslage und Datengrundlage zu schaffen. Andererseits will EnergieSchweiz für Gemeinden mit den Resultaten und Beispielen aus der Praxis über Erfa- und Informationsanlässe die Kantone und Gemeinden aber auch Wirtschaftsorganisationen vom Schaffen langfristig wirkender Rahmenbedingungen überzeugen.

Das Pflichtenheft für Projektträger ist integraler Bestandteil des Konzeptes und regelt die Rechte und Pflichten der Programmpartner.

Folgende Massnahmen sind für die Umsetzung des mehrjährigen Programms vorgesehen:

Massnahmen	Termin
Information der Gemeinden und weiterer Partner über das mehrjährige Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“; insbesondere Aufzeigen der Verbindung zum Thema „Mobilitätsstrategien“.	ab Okt. 08
Schlussveranstaltung der Kampagne 2005 – 2008 und Lancierung des Mehrjahresprogramms Mobilitätsmanagement im Unternehmen anlässlich des Salon de la Mobilité in Neuchâtel.	Mai 2009
Durchführen von ERFA-Veranstaltungen in deutscher und französischer Sprache: Ziele sind einerseits die Umsetzung und die Wirkung des Programms kontinuierlich zu verbessern und andererseits über das Programm und seine Instrumente zu informieren, insb. Schulung der Projektpartner im Umgang mit dem Analyse- und Evaluationstool im Hinblick auf künftige Wirkungsnachweise, langfristig anzustrebende Ziele (z.B. Mobilitätsstrategien) und Rahmenbedingungen vorstellen und diskutieren.	jährlich
Vereinbarungen mit den Projektträgern.	laufend
Erstellen des Jahres- und Finanzberichtes, gemäss PHB.	jährlich
Erstellen eine Jahresplanes, inkl. Kommunikationsplan, gemäss PHB.	jährlich
Erfolgskontrolle durch externe Evaluatoren.	2010/11

5 Teilnahmebedingungen für Projektträger

Projektträger sind in der Regel Gemeinden, Gemeindeverbände und Verbände, die Eigenleistungen erbringen und die beabsichtigen, Mobilitätsmanagement in mehreren Unternehmen gleichzeitig, innerhalb eines Programms, lokal oder branchenspezifisch gebündelt einzuführen. Sie sind Vertragspartner von Energie Schweiz für Gemeinden.

Pflichten der Projektträger (Details gemäss Pflichtenheft)

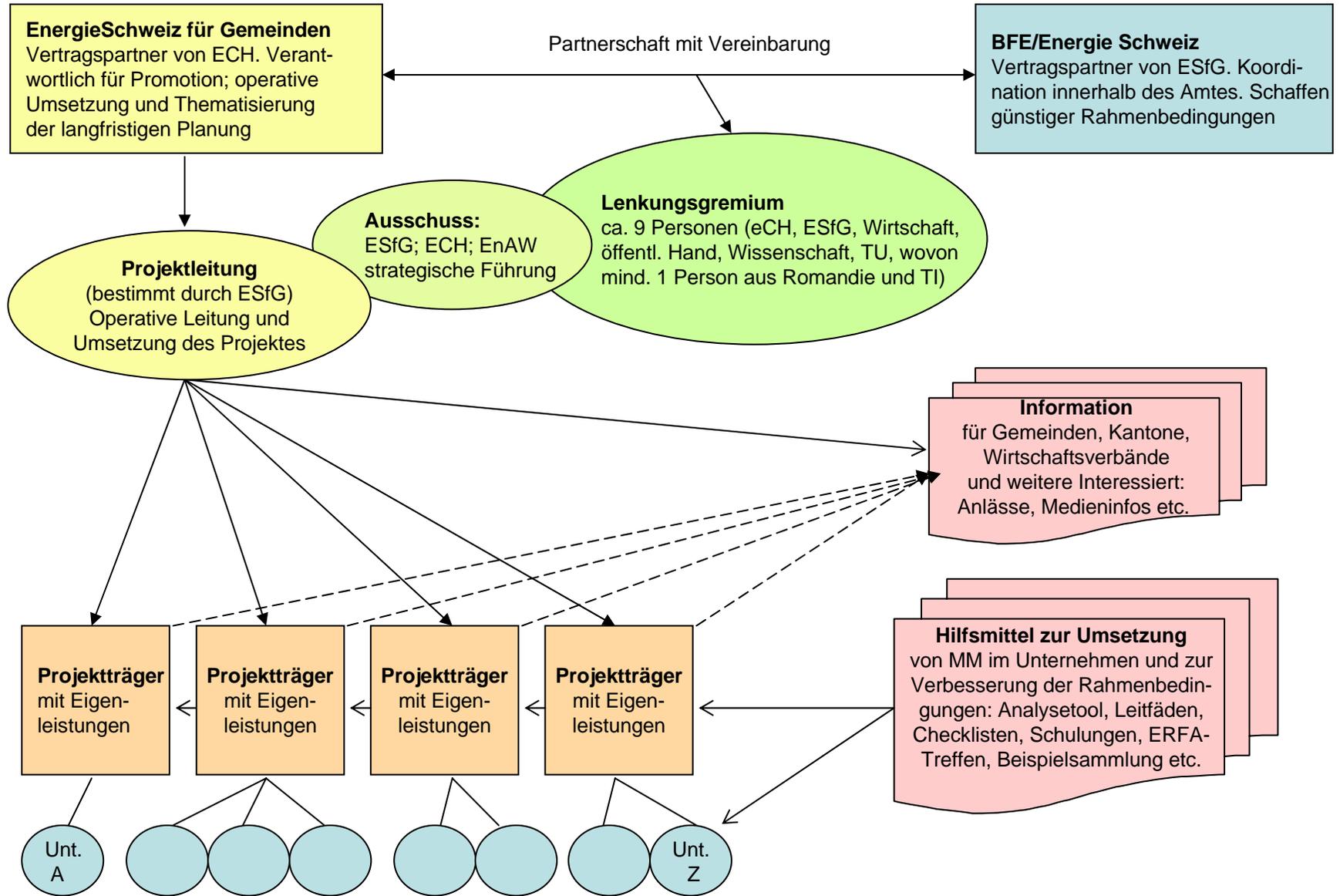
- Die Projektträger planen auf der Basis des Pflichtenheftes ein eigenes Mobilitätsmanagementprogramm und setzen dieses um.
- Die Projektträger müssen sicherstellen, dass die eingesetzten Berater/innen über alle im Pflichtenheft verlangten Qualifikationen verfügen.
- Die Projektträger verpflichten sich, selber oder über ihre Berater/innen an ERFA-Tagungen teilzunehmen und der Projektleitung die von ihr verlangten Unterlagen und Berichte zur Verfügung zu stellen. Sie verpflichten sich zudem, nach Auftrag von EnergieSchweiz für Gemeinden, zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt eine Erfolgskontrolle in den Unternehmen durchzuführen.
- In Publikationen ist zu vermerken, dass die Arbeiten durch finanzielle Mithilfe des BFE entstanden sind. Bei öffentlichen Auftritten und Kommunikationsmassnahmen ist mit dem Logo von EnergieSchweiz auf die Unterstützung durch das BFE hinzuweisen.
- Die Projektträger verpflichten sich, integriert im Energiestadtprogramm, für ein langfristiges Engagement für eine nachhaltige und energieeffiziente Verkehrspolitik und unterstützen EnergieSchweiz für Gemeinden in der Multiplikation von erfolgreichen Beispielen und wegweisenden Instrumenten und Rahmenbedingungen zur Förderung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen.
- Die Projektträger leisten an das Projekt einen mindestens gleichwertigen Beitrag wie das nationale Programm.

Unterstützung und Beiträge der Kampagne (Details gemäss Pflichtenheft)

- Das Programm bietet den Projektverantwortlichen und Mobilitätsmanagementberater/innen ERFA-Treffen und gezielte Schulungen u.a. im Bereich normierte Managementsysteme und wichtige Managementprozesse (insbesondere zu Zielsetzungs- und Kontrollprozessen) an.
- Das Programm stellt die zur Projektumsetzung und Kommunikation notwendigen Instrumente und Hilfsmittel zur Verfügung und stellt die Koordination mit den anderen Projektträgern und der Kommunikationsplanung des BFE/EnergieSchweiz sicher.
- Als Beitrag für den Aufbau der Trägerschaft sieht das Programm einen einmaligen Betrag von Fr. 5'000.- vor, sofern der Projektträger einen mindestens gleichwertigen Beitrag leistet und nicht bereits als Partner während der Pilotphase oder der Kampagne 2005 - 2008 einen Aufbaubeitrag erhalten hat (Details gemäss Pflichtenheft und Vertrag).
- Das Programm sieht einen Beitrag je beteiligtes Unternehmen von max. Fr. 5'000.- vor, welches gemäss den detaillierten Regelungen des Pflichtenheftes in Tranchen gestaffelt nach Erfolgskriterien an den Projektträger ausbezahlt wird.
- Im Falle von zu vielen Anmeldungen von Projektträgern werden Gemeinden, die Mitglied im Trägerverein Energiestadt sind, prioritär berücksichtigt.

Anhang: Organisationsstruktur

Organigramm für Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“



Checkliste für Projektanträge

Bitte reichen Sie den Antrag mit einem unterzeichneten Antragsschreiben und einem Beschrieb Ihres Mehrjahresprogramms ein.

Die Projekteingabe erfolgt per Post **und** elektronisch
Termine für Eingaben 2010: 30. Mai 2010 und 30. September 2010

Wir bitten Sie, nachstehende Kriterien sowie das Musterbudget für Ihren Antrag zu berücksichtigen:

1. Genaue Angabe des Projektträgers (Name, Funktion, Adresse)
Name, Funktion und Adresse des unterzeichnenden Vertragspartners
Name und Adresse der verantwortlichen Projektleitung
2. Kurzer Beschrieb der Ausgangslage und der Motivation des Antragsstellers, Ziel des Programms zur Förderung von Mobilitätsmanagement in Unternehmen.
3. Kurzer Abriss über das geplante Vorgehen für die Umsetzung, inkl. Terminplan (siehe dazu auch beispielhafte Skizze des Projektträgers Burgdorf zur Projektorganisation im Anhang)
4. Beteiligung weiterer Partner (Angabe der Partner und der Art der Beteiligung, z.B. Wirtschaftsvereinigung, Verkehrskonferenzen, etc.)
5. Beantragte Anzahl Unternehmen, die Mobilitätsmanagement einführen werden. (Diese Zahl dient uns als Richtwert zur Vertragserstellung und zur Budgetplanung.)
Hinweis: Die Auszahlung der Beiträge je Unternehmen erfolgt gestaffelt, aufgrund der nachgewiesenen Module. Die Vertragspartner sind daher angehalten, die Unterstützung durch das Programm den beteiligten Firmen in transparenter Form zu kommunizieren.
6. Beteiligung an der Erfolgskontrolle mittels dem vom Programm zur Verfügung gestellten Analyse- und Evaluationstool (siehe unter: www.energiestadt.ch)
7. Kostenübersicht/Budget für das Programm mit Ausweis der Leistungen des Antragsstellers. Leistungen der Projektträger haben mindestens den gleichen Umfang wie der Förderbeitrag. Siehe dazu nachstehendes Musterbudget
8. Angaben über die Qualifikationen der einzusetzenden Fachleute.
Die Beratung und Betreuung der Unternehmen muss durch ausgewiesene Fachleute erfolgen, die über ausreichend fundiertes Wissen und Erfahrungen aus den Bereichen nachhaltige und energieeffiziente Mobilität, Mobilitätsmassnahmen (Mobilität im umfassenden Sinne) sowie betriebliche Managementsysteme (insb. ISO-Normen) verfügen und die einen Mobilitätsplan in ein betriebliches Managementsystem integrieren können.

Für das Programm massgebende Informationen sind im Pflichtenheft und Konzept zum Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ festgehalten.

Alle Unterlagen finden Sie unter:

www.energiestadt.ch, rechte Spalte, Rubrik „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“

Checkliste für Projektanträge

**Musterbudget für Projekteingabe über die gesamte Projektdauer
 (bis 2012)
 „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“**

Kosten	Arbeits- tage (AT)*	Kosten intern	Kosten extern	Total
Aufwand Projektträger				
Projektleitung	5	3'200.-		
Aktivitäten des Projektträgers gemäss Vorgehen s. Pkt. 3 der Checkliste				
- Mobilitätsapéro	2	1'280.-		
- Cateringkosten			1'480.-	
- Kommunikation / Pressemitteilung Flyer	1	640.-		
- Sachkosten Flyer	1	640.-		
- Koordinationssitzung mit Angebotspartnern und Mobberatern bzw. Firmenvertretern	2	1'280.-	600.-	
- Etc.				
Erstberatungen in 10 Unternehmen			8'000.-	
Teilnahme an ERFA-Veranstaltungen	1	640.-		
Koordination und Berichterstattung	2	640.-	2'400.-	
Cash-Beiträge an teilnehmende Unternehmen von je CHF 3'500.- (Beispiel: 3 x 3'500.-)			10'500.-	
Total Aufwand Projektträger	13	8'320.-	22'980.-	31'300.-
Finanzierung		Projekt-träger	Energie Schweiz	
Total Kosten			31'300.-	31'300.-
Grundbeitrag EnergieSchweiz			- 5'000.-	
Beitrag für drei Unternehmen, max. je CHF 5'000.-			- 15'000.-	- 20'000.-
Eigenleistungen Projektträger			- 8'320.-	
Kosten Projektträger			2'980.-	- 11'300.-

* Stunden- bzw. Tagesansatz für interne Arbeiten und bei externen Aufträgen bitte angeben

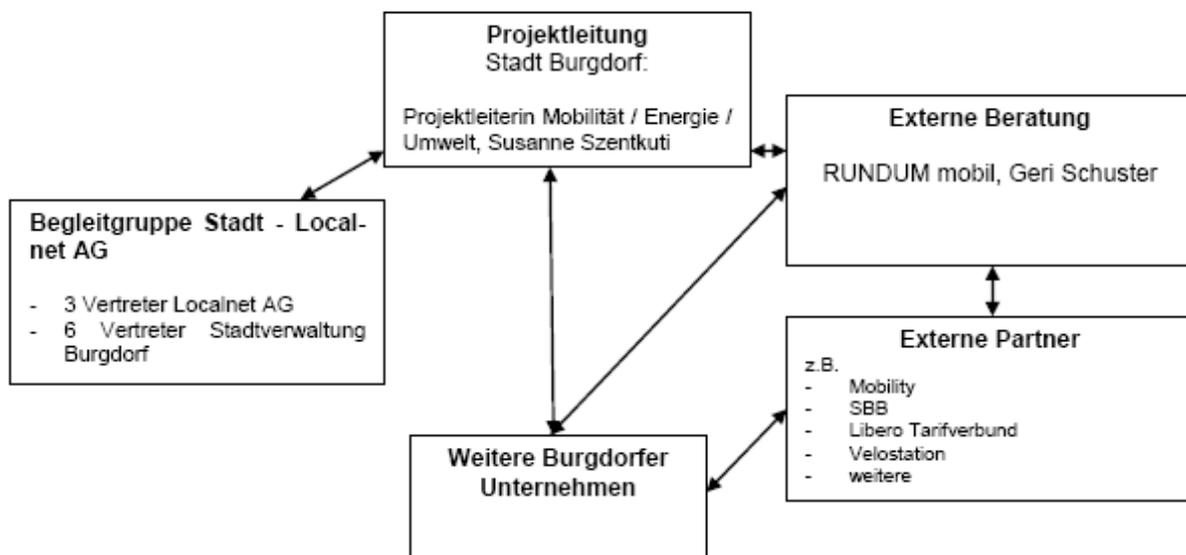
Ansatz intern pro Stunde / p/Tag: CHF 640.- p/Tag (Beispiel)
 Offerierte Ansätze externer Auftragnehmer: CHF 1'200.- p/Tag (Beispiel)

Checkliste für Projektanträge

Anhang: Musterhafte Darstellung der Projektorganisation

Aus dem Antrag der Stadt Burgdorf, Februar 2010:

5. Projektorganisation



Pflichtenheft für Projektträger Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“

1. Ziel des Pflichtenheftes und Definition der Projektträger

Dieses Pflichtenheft basiert auf dem Konzept zum mehrjährigen Programm „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ vom Oktober 2008 und richtet sich nach den darin festgelegten Zielen und Grundsätzen.

Ziel des Pflichtenheftes ist es, gleiche und klare Bedingungen für alle Projektträger zu schaffen und gleichzeitig Minimalanforderungen für die Qualität der Prozesse und Ergebnisse zu definieren, die Zielkonformität mit dem Konzept sowie den energetischen Wirkungsnachweis sicherzustellen. Im Pflichtenheft werden alle Elemente festgehalten, die für eine Unterstützung durch EnergieSchweiz und EnergieSchweiz für Gemeinden (ESfG) unerlässlich sind.

2. Pflichten der Projektträger

1. Projektträger und damit Vertragspartner von ESfG sind Gemeinden, Gemeindeverbände und Verbände, die mindestens im Ausmass der Fördermittel Eigenleistungen erbringen und die beabsichtigen, Mobilitätsmanagement in mehreren Unternehmen gleichzeitig in einem Programm, lokal oder branchenspezifisch gebündelt, einführen.
2. Die Vertragspartner bestätigen die Absicht, zum Thema „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ ein mehrjähriges, qualitätsgesichertes Programm zu planen und durchzuführen und sich in Zusammenarbeit mit der Projektleitung für die Formulierung von wegweisenden Rahmenbedingungen, im Sinne einer langfristigen Perspektive zu engagieren.
3. Die Vertragspartner verpflichten sich, für die Beratung und Unterstützung der Unternehmen ausgewiesene und erfahrene Fachleute einzusetzen, welche über ein fundiertes Wissen verfügen (siehe Beitragsberechtigung). EnergieSchweiz für Gemeinden unterstützt die Projektträger in der Suche und gegebenenfalls notwendigen Schulung von geeigneten BeraterInnen.
4. Die Projektträger nehmen selber oder über die beigezogenen BeraterInnen an ERFA-Veranstaltungen teil und stellen der Projektleitung die von ihr verlangten Unterlagen und Berichte zur Verfügung. Sie verpflichten sich, die umsetzenden Unternehmen sowie die beauftragten Berater zu motivieren, das zur Datenerhebung zur Verfügung gestellte Analyse- und Evaluationstool anzuwenden. Sie sind bereit, bei Evaluationen mit Wirkungsnachweis mitzuwirken.
5. In Publikationen ist zu vermerken, dass die Arbeiten durch finanzielle Mithilfe des BFE entstanden sind. Bei öffentlichen Auftritten und Kommunikationsmassnahmen ist mit dem Logo von EnergieSchweiz auf die Unterstützung durch das BFE hinzuweisen.
6. Im Rahmen des Energiestadtprogramms verpflichten sich die Projektträger für ein langfristiges Engagement für eine nachhaltige und energieeffiziente Verkehrspolitik und zur Unterstützung von EnergieSchweiz für Gemeinden in der Multiplikation von erfolgreichen Beispielen und wegweisenden Instrumenten und Rahmenbedingungen zur Förderung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen.

3. Unterstützung durch das Programm

Das Programm bietet den lokalen Projektträgern folgende Unterstützungen an:

- ERFA-Treffen und gezielte Schulungen u.a. im Bereich normierte Managementsysteme und wichtige Managementprozesse (insbesondere zu Zielsetzungs- und Kontrollprozessen) für die Projektverantwortlichen und Mobilitätsmanagementberater/innen.
- Zurverfügungstellung der zur Projektumsetzung notwendigen Instrumente und Hilfsmittel. Dazu gehört ein qualitatives und quantitatives Analyseinstrument in den Sprachen d / f / i, welches in den vorherigen Phasen ausgetestet und weiterentwickelt wurde.
- Koordination mit den anderen Projektträgern.
- Informationsveranstaltungen für Projektträger, mit dem Ziel, einerseits über das Programm vertieft zu informieren und die langfristig anzustrebenden Strategien und Rahmenbedingungen vorzustellen und zu diskutieren.
- Bereitstellung von wichtigen Informationen für Behörden, Unternehmen und Beratende. Dazu gehören allgemeine Informationen, Hilfsmittel, gute Beispiele und Angebote, wichtige Adressen etc.

Vertragspartner aus der Pilotphase und aus der Kampagne 2005-2008 werden ermuntert, ihre Projekte weiterzuführen, indem sie auf die bereits bestehenden Kontakte zu den Unternehmen aufbauen und im Sinne des neuen Pflichtenheftes weitere Unternehmen gewinnen. Für neu verpflichtete Unternehmen, die in der Pilotphase und in der Kampagne nicht beitragsberechtigt waren, gelten dieselben Beitragsbedingungen wie für neue Projektpartner. Die Beitragsberechtigung ist bis zum Abschluss der Bestandesaufnahme mit der Programmleitung vertraglich zu regeln.

4. Beiträge an lokale Projektträger

Das Programm leistet einerseits einen einmaligen Aufbaubeitrag an neue Projektträger und andererseits pro beteiligtes Unternehmen nach Erfolgskriterien gestaffelte Beiträge an den jeweiligen Projektträger. Projektträger, welche bereits während der Pilotphase oder der Kampagne 2005 - 2008 Aufbaubeiträge erhalten haben, haben einzig Anrecht auf Erfolgsbeiträge pro Unternehmen.

4.1 Der Aufbaubeitrag an neue Projektträger beträgt Fr. 5'000.-

Die Beitragsberechtigung ist gegeben, wenn

- ein qualitätsgesichertes Programm geplant ist und das Mobilitätsmanagement in mehreren Unternehmen lokal oder branchenspezifisch gebündelt eingeführt wird.
- die Standortgemeinde (sofern nicht Projektträger) und lokale Transportanbieter miteinbezogen sind.
- die Programmdauer mehrjährig ist (mind. 2 Jahre).
- Beratung und Betreuung der Unternehmen durch ausgewiesene und erfahrene Fachleute erfolgen, die über ausreichend fundiertes Wissen aus den Bereichen nachhaltige und energieeffiziente Mobilität (Mobilität im umfassenden Sinne), Mobilitätsmassnahmen sowie betriebliche Managementsysteme (insb. ISO-Normen) verfügen.
- das Programm innert 6 Monaten nach Vertragsunterzeichnung gestartet wird.

- der Projektträger mindestens im gleichen Betrag wie der Förderbeitrag Eigenleistungen erbringt.

Der Aufbaubeitrag ist fällig, sobald von mindestens einem Unternehmen die verbindliche (schriftliche) Zusage zur Teilnahme am Mehrjahresprogramm vorliegt.

4.2 Der Beitrag pro aktives Unternehmen beträgt maximal Fr. 5'000.-

Die Beitragsberechtigung ist gegeben, wenn das Unternehmen mindestens 50 Mitarbeitende beschäftigt. Diese Vorgabe gilt auch als erfüllt, wenn sich benachbarte kleinere Unternehmen zu einem Zweckverbund zusammenschliessen, sofern die Massnahmen bzw. Massnahmenpläne sinnvoll gebündelt und verknüpft werden können.

Beitragsberechtigt ist der jeweilige Vertragspartner. Dieser erhält die Beiträge gestaffelt aufgrund der nachgewiesenen Module. Die Auszahlung der Beiträge wird wie folgt ausgelöst:

Eine erste Tranche von CHF 1'000 wenn eine Bestandesaufnahme gemacht, die Ausgangslage mit den wichtigsten Daten im Tool der Projektleitung erfasst und das ausgefüllte und vom Unternehmen unterzeichnete Formular der Auftraggeberin zugestellt ist. Dieses steht ihr für anonyme Evaluationen zur Verfügung.

Eine zweite Tranche von CHF 3'000 sobald ein Massnahmenplan und die Integration des Mobilitätsmanagements in das Managementsystem des Unternehmens durch die oberste Leitung des Unternehmens beschlossen und eine erste neue, qualifizierte Massnahme (z.B. Kombination Parkplatzbewirtschaftung mit Fördermassnahmen z.G. ÖV/LV) umgesetzt sind. Diese Tranche kann bis spätestens 30. Juni 2012 verrechnet werden.

Eine letzte Tranche von CHF 1'000 wenn der Stand der Umsetzung ermittelt, das Damentool (Projektformular) aktualisiert und vom Unternehmen unterzeichnet sind und das Mobilitätsmanagement im Führungssystem des Unternehmens verankert sowie der Verbesserungsprozess (Schulung, Controlling etc.) nachweislich eingerichtet sind (rund 2 Jahre nach der ersten Tranche). Die Wirkungsdaten stehen der Auftraggeberin für eine Evaluation zur Verfügung. Die letzte Tranche kann bis Ende 2012 verrechnet werden.

Die Beiträge werden an die Projektträger als Vertragspartner von EnergieSchweiz für Gemeinden ausbezahlt. Die Projektträger sind jedoch angehalten, die Unterstützung den beteiligten Firmen in transparenter Form zu kommunizieren und einen Teil der Erfolgsbeiträge direkt an die erfolgreichen Unternehmen weitergeben (z.B. Tranchen 1 und 3 bei Eingabe der Formulare) oder indirekt durch das Bereitstellen von Beratungsleistungen.

Kontakt:

EnergieSchweiz für Gemeinden
Monika Tschannen, c/o Rundum) mobil GmbH, Buchholzstrasse 7a, 3604 Thun,
Tel. 033 334 00 25, Fax 033 334 00 29, info@rundum-mobil.ch

Bern, 19. Oktober 2008

Mobilitätsexperten von EnergieSchweiz für Gemeinden

Monsieur	Balme	David	Challenge Optimum		54, rue de Lausanne	1202	Genève	022 738 13 11		david.balme@optimum.ch
Herr	Blumenstein	Andreas	Büro für Mobilität AG		Hirschengraben 2	3011	Bern	031 311 93 63		andreas.blumenstein@bfmag.ch
Monsieur	Boillat	Patrick	Transitec Ingénieurs Conseils SA		Av. des Boveresses 17	1010	Lausanne	021 652 55 55		patrick.boillat@transitec.net
Frau	Brunner	Marianne	Ernst Basler & Partner		Mühlebachstrasse 11	8032	Zürich	044 395 16 15		marianne.brunner@ebp.ch
Herr	Camenzind	Michel	Suter von Känel. Wild Ag		Baumackerstr. 42	8050	Zürich	044 315 13 90		michael.camenzind@skw.ch
Herr	Custer	Lorenzo	Studio Associati SA	CP 4046	Via Zurigo 19	6900	Lugano	091 921 01 90		custer@sasa.ch
Monsieur	de Aragao	Pedro	Cert-Aragao, Ing. Conseils		Avenue Dapples 23	1006	Lausanne	021 601 40 40		cert-aragao@bluewin.ch
Herr	De Tommasi	Roberto	Synergo	Postfach 5284	Grubenstrasse 12	8045	Zürich	043 960 77 33		detommasi@synergo.ch
Signor	Della Bruna	Paolo	Studi Associati SA	CP 4046	Via Zurigo 19	6900	Lugano	091 910 17 30		dellabruna@sasa.ch
Frau	Dvoracek	Martina	Büro für Mobilität AG		Hirschengraben 2	3011	Bern	031 311 93 63		martina.dvoracek@bfmag.ch
Monsieur	Fellay	Sébastien	mobilitée sarl		Av. du Mail 1	1205	Genève	022 566 71 43		fellay@mobilidee.ch
Monsieur	Gasser	Philippe	CITEC Ingénieurs Conseils S.A.	CP 1711	47, route des acacias	1211	Genève	022 809 60 00		philippe.gasser@citec.ch
Frau	Hartmann	Karin	Pestalozzi & Stäheli		Aeschenplatz 2 (Turmhaus)	4052	Basel	061 361 04 04		karin.hartmann@profimobil.ch
Herr	Hartmann	Markus	Verkehrs- und Raumplanung		Schochenberg	9100	Herisau	071 352 53 39		hartmann-verkehrsplanung@bluewin.ch
Herr	Hartmann	Rudolf	Berz Hafner + Partner AG	Postfach 575	Fleiderweg 10	3000	Bern 14	031 388 60 60		r.hartmann@berz-hafner.ch
Madame	Henderson	Nathalie	CITEC Ingénieurs Conseils S.A.	CP 1711	47, route des acacias	1211	Genève	022 809 60 03		nathalie.henderson@citec.ch
Herr	Hilti	Wendel	Häseli & Hilti GmbH	Postfach 105	Turmhaus/Aeschenplatz 2	4052	Basel	061 283 00 00		wendel.hilti@profimobil.ch
Herr	Hoesli	Bruno	Hesse+Schwarze+Partner AG		Hofackerstrasse 13	8032	Zürich	044 421 38 38	079 480 29 63	b.hoesli@hsp-planer.ch
Frau	Kunz	Sandra	kunzmobil		Hinterkirchweg 6	4106	Therwil	061 721 04 47	079 355 96 30	kunzmobil@gmx.ch
Monsieur	Lovey	Julien	CITEC Ingénieurs Conseils S.A.	CP 1711	47, route des acacias	1211	Genève	022 809 60 13		julien.lovey@citec.ch
Frau	Luethi	Claudia	luethi + partner gmbh		Friedberghöhe 17	6004	Luzern	041 420 34 43	079 531 73 59	info@luethiundpartner.ch
Herr	Masciadri	Peter	Büro für Mobilität AG		Hirschengraben 2	3011	Bern	031 311 93 67	079 343 27 39	peter.masciadri@bfmag.ch
Herr	Michel	Urs	Planum		Ankerstr. 16A	8004	Zürich	044 240 19 10	079 704 57 49	planum-zrh@bluewin.ch
Monsieur	Perina	Alex			Rue Lentelus 59	3007	Bern	031 312 59 92	078 805 76 01	a.perina@cleflausannoise.ch
Herr	Pestalozzi	Christian	Pestalozzi & Stäheli		Aeschenplatz 2 (Turmhaus)	4052	Basel	061 361 04 04	078 737 28 50	christian.pestalozzi@profimobil.ch
Madame	Renard	Aline	Transitec Ingénieurs Conseils SA		Av. des Boveresses 17	1010	Lausanne	021 652 55 55		aline.renard@transitec.net
Monsieur	Savary	Jérôme	mobilitée sarl		Av. du Mail 1	1205	Genève	022 809 02 52		savary@mobilidee.ch
Monsieur	Schmid	Pierre-François	Transportplan		10, rue du Rhône	1950	Sion	027 322 94 64		pf.schmid@transportplan.ch
Herr	Schneider	Stefan	Planungsbüro Jud AG		Gladbachstrasse 33	8006	Zürich	044 262 11 44		schneider@jud-ag.ch
Herr	Schöbi	Daniel			Auf dem Damm 17	9000	St. Gallen	071 223 50 18	078 711 88 88	daniel.schoebi@gmx.ch
Herr	Schuster	Gerhard	Rundum) mobil GmbH		Obere Hauptgasse 20	3601	Thun	033 222 22 44		g.schuster@rundum-mobil.ch
Herr	Schwegler	Urs	Büro für Verkehrsplanung		Buomberg	8376	Fischingen	071 931 60 20		urs.schwegler@bluewin.ch
Herr	Schweizer	Thomas	Fussverkehr Schweiz		Klosbachstrasse 48	8032	Zürich	043 488 40 32	079 434 36 23	thomas.schweizer@fussverkehr.ch
Herr	Seger	Simon	Müller, Romann & Schuppisser		Birmensdorferstrasse 55	8004	Zürich	044 245 46 00		simon.seger@mrs-zh.ch
Herr	Steiner	Rolf	Verkehrsteiner		Hardeggerstrasse 12	3008	Bern	031 372 70 90	079 625 53 74	rs@verkehrsteiner.ch
Frau	Tschannen-Süess	Monika	Rundum) mobil GmbH		Buchholzstrasse 7a	3604	Thun	031 334 00 25	079 50 90 460	m.tschannen@rundum-mobil.ch
Herr	Vescoli	Peter	Geozug Ingenieure AG		Rigistr.37	6340	Baar	041 768 98 98		peter.vescoli@geozug.ch
Herr	Wälti	Martin	Büro für Mobilität AG		Hirschengraben 2	3011	Bern	031 311 93 63	079 467 99 36	martin.waelti@bfmag.ch

Die gelbmarkierten Experten haben im Rahmen der Kampagne "Mobilitätsmanagement in Unternehmen" ausgewiesene Erfahrungen.

Mobilitätsexperten aktiv im Rahmen der Kampagne MMU

Herr	Bösch	Jürg	E.Basler & Partner AG		Mühlebachstrasse 11	8032	Zürich	044 395 16 16		juerg.boesch@ebp.ch
Frau	Burch	Myrta	Promocom Group		Forchstrasse 239	8029	Zürich	044 388 71 78	079 231 60 26	myrta.burch@promocomgroup.ch
Frau	Dürr	Beatrice	Ernst Basler & Partner AG		Mühlebachstrasse 11	8032	Zürich	044 395 16 16		beatrice.duerr@ebp.ch
Frau	Gertsch	Ursula	Rundum mobil GmbH		Buchholzstrasse 7a	3604	Thun	033 334 00 25		u.gertsch@rundum-mobil.ch
Herr	Langendorf	Reiner	ecoprocess AG		St. Karli Strasse 8	6004	Luzern	041 312 18 35		r.langendorf@bluewin.ch
Frau	Seiz	Stefanie	my step GmbH		Bahnhofstrasse 230	8620	Wetzikon	043 488 07 04		stefanie.seiz@mystep.net
Frau	Spirgi	Heidi	Profimobil Basel		Turmhaus, Aeschenplatz 2	4052	Basel	061 273 53 02		heidi.spirgi@profimobil.ch

Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne Mobilitätsmanagement

Tensor Consulting AG
Langmauerweg 12
3011 Bern

Tel.: 031 318 77 57 / Fax: 031 318 77 41

E-mail: gabriel.caduff@tensor.ch

www.tensor.ch

[tensor]

synergo
Mobilität - Politik - Raum
Grubenstrasse 12
Postfach 5284
CH-8045 Zürich

Tel.: 043 960 77 33 / Fax: 043 960 77 39

E-mail: detommasi@synergo.ch

www.synergo.ch



Bern und Zürich, 14. September 2009

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
1 Ziele der Erfolgsprognose	2
2 Grundlagedaten	3
2.1 Datenerfassung	3
2.2 Qualität der Grundlagedaten.....	4
2.3 Qualität der Prognose	4
3 Resultate und prognostizierte Wirkungen	5
3.1 Repräsentativität der Beispiele.....	5
3.2 Tangierte Verkehrsarten.....	6
3.3 Massnahmenswerpunkte im Allgemeinen.....	8
3.4 Massnahmenswerpunkte zwischen den Verkehrsarten	11
3.5 Massnahmenswerpunkte nach Standort	12
3.6 Massnahmenswerpunkte nach Betriebsgrösse	13
3.7 Wirkungen der Kampagne.....	13
3.8 Wirkungen der Massnahmen nach Branche	15
4 Fazit.....	17
5 Empfehlungen	19
Literatur	20
Anhang 1: Fragebogen	
Anhang 2: Antworten Fragebogen	
Anhang 3: Zusatzauswertungen Massnahmen	

Zusammenfassung

Ziel dieses Berichtes ist die Massnahmen der laufenden Kampagne Mobilitätsmanagement in Unternehmen von EnergieSchweiz für Gemeinden zu analysieren und die Wirkungen auf der Basis des SVI-Simulationsmodells zu prognostizieren. Mit einem elektronischen Fragebogen und einer zusätzlichen manuellen Nacherfassung konnten 91 Mobilitätsmanagementsysteme unterschiedlicher Branchen evaluiert werden.

84% der Massnahmen zielen auf eine Verbesserung des Pendlerverkehrs, 53% auf eine Verbesserung der Dienst- und Geschäftsreisen und 23% auf eine Verbesserung des Kunden- und Besucherverkehrs. Der Güterverkehr lag nur in Einzelfällen innerhalb der Systemgrenze. Die Massnahmen werden – unter Berücksichtigung der Systemgrenze – bei denjenigen Verkehrsarten angesetzt, bei denen die grösste Umweltwirkung vermutet wird. Rund 67% der Unternehmen setzen ihre Massnahmen bei mehr als einer Verkehrsart an. Zu den am häufigsten geplanten oder bereits realisierten Massnahmen gehören Massnahmen in den Bereichen Kommunikation und Marketing, öV und Veloförderung. An vierter Stelle folgt mit der Parkplatzbewirtschaftung die Massnahme mit dem höchsten Wirkungspotential. Für Unternehmen auf dem Lande stehen Massnahmen zur Förderung des öV im Vordergrund.

Mit einer prognostizierten Reduktion von jährlich 330 t CO₂ je Unternehmen sind Mobilitätsmanagementsysteme wirksam. Mit erwarteten Kosten von durchschnittlich 230 CHF pro reduzierte Tonne CO₂ liegen die Ausgaben über dem für die Schweiz ermittelten Vermeidungskosten von bis zu 181 Franken/Tonne CO₂ (Grenzkosten). Die Mobilitätsmanagementsysteme sind vornehmlich Bedürfnis getrieben. Die an der Kampagne teilnehmenden Firmen haben im Durchschnitt erst 32% die Elemente eines Mobilitätsmanagementsystems vollständig umgesetzt. Mit Massnahmen in den Branchen unternehmensbezogene Dienstleistungen, öffentliche Verwaltung sowie Gesundheits- und Sozialwesen wird der Anteil MIV mit voraussichtlich bis zu 40% am deutlichsten reduziert werden können. Die Kosten bzw. Einsparungen der Massnahmen divergieren in enormem Ausmass.

Mobilitätsmanagementsysteme sind wirksame Instrumente, deren Nutzen durch grössere Verbreitung, systematischeres Vorgehen und bessere Instrumente erhöht werden kann. Die Einführung von Mobilitätsmanagementsystemen kann durch Rahmenbedingungen in den Standortgemeinden gefördert werden.

1 Ziele der Erfolgsprognose

Im Jahr 2005 hat EnergieSchweiz für Gemeinden nach Abschluss und Auswertung einer Pilotphase die Kampagne "Mobilitätsmanagement in Unternehmen" mit einer Pilotphase lanciert und will bis 2008 in insgesamt 100 grösseren Unternehmen ein Mobilitätsmanagement einführen, umsetzen und die Resultate messen. Mit den erreichten Resultaten der Pilotphase und weiteren Beispielen von Mobilitätsmanagementsystemen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein wurde in einer Studie der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI ein Simulationsmodell entwickelt (vgl. UVEK 2008), mit welchem auf der Basis weniger Parameter die erreichbaren Resultate von Mobilitätsmanagementsystemen simuliert werden können. Mit diesem Simulationsmodell sollen nun die Wirkungen der teilweise noch in Umsetzung befindlichen Massnahmen prognostiziert werden. Die Simulation der zu erwartenden Resultate ist erforderlich, da noch nicht alle Massnahmen abgeschlossen sind und zum heutigen Zeitpunkt die tatsächlichen Wirkungen noch nicht messbar sind. Die Mobilitätsmanagementsysteme sollen bezüglich folgender Kriterien beurteilt werden:

- der von den Massnahmen tangierten Verkehrsarten (Pendlerverkehr, Kunden- und Besucherverkehr, Dienst- und Geschäftsverkehr)
- der Massnahmenbereiche (ÖV-Förderung, Velo-Förderung, Parkplatzbewirtschaftung, CarSharing/Carpooling, Flottenbewirtschaftung, Kommunikation/Marketing)
- der Umsetzungstiefe des Mobilitätsmanagementsystemes (Planung, Entscheidung, Ausführung und Kontrolle)
- der prozentualen Veränderung des motorisierten Individualverkehrs (Δ MIV in %)
- der jährlichen Einsparungen an CO₂ (t CO₂/a)
- bzw. der jährlichen Einsparungen an Energie (kWh/a)
- der Kosten der Massnahmen (CHF) und
- der Kosten pro reduzierte t CO₂ (CHF/t CO₂)
- bzw. der Kosten pro reduzierte Energie (CHF/kWh)

Die Erhebung ist keine Evaluation der tatsächlich erreichten Resultate sondern eine Erfolgsprognose der bereits umgesetzten bzw. geplanten Massnahmen der Kampagnenteilnehmenden. Eine Evaluation der tatsächlich erreichten Resultate kann nach Abschluss der Massnahmen durch das von der Kampagnenleitung zur Verfügung gestellte Analyse- und Evaluationstool erfolgen.

2 Grundlagedaten

2.1 Datenerfassung

Anhand verschiedener Angaben sollen die Wirkungen der geplanten Massnahmen der Kampagne Mobilitätsmanagement prognostiziert werden. Basis der Prognose bilden Angaben zu den Firmen, den Branchen, zur Firmengrösse, zum Standort, zu den geplanten Massnahmen zur eingesparten Energie und zu den Kosten. Die Datenbeschaffung erfolgte durch die an der Kampagne beteiligten Projektteams bzw. Firmen. Mit einem standardisierten und web-basierten Fragebogen (siehe Anhang 1) wurden die wesentlichsten Parameter des Mobilitätsmanagements nachgefragt:

- Angaben zum Betrieb (Name, Adresse, Kontaktperson),
- Betriebsgrösse nach der Anzahl der Mitarbeitenden,
- Betriebsstruktur nach der Anzahl der Standorte,
- Standort unterschieden nach Zentrums-, Agglomerations- oder ländlichen Gemeinde,
- Branche gemäss der obersten Hierarchiestufe der NOGA-Klassifizierung (BFS 2002),
- Anstoss für die Einführung es Mobilitätsmanagementsystems (von aussen auferlegtes oder aus eigenem Antrieb eingeführtes Mobilitätsmanagementsystems),
- Umfang der umgesetzten Elemente eines Mobilitätsmanagementsystems (Planung, Entscheidung, Ausführung, Kontrolle),
- Verkehrsart mit der grössten Umweltwirkung im Einflussbereich des Unternehmens (Pendlerverkehr, Kunden- und Besucherverkehr, Dienst- und Geschäftsverkehr),
- die von den Massnahmen betroffenen Verkehrsarten (Pendlerverkehr, Kunden- und Besucherverkehr, Dienst- und Geschäftsverkehr),
- die von den Massnahmen betroffenen Massnahmenbereiche (ÖV-Förderung, Velo-Förderung, Parkplatzbewirtschaftung, CarSharing/Carpooling, Flottenbewirtschaftung, Kommunikation/Marketing),
- Kosten für den Aufbau des Mobilitätsmanagementsystems (Projektkosten),
- jährliche Kosten für die Aufrechterhaltung des Mobilitätsmanagementsystems (Betriebskosten),
- Kosten und Einnahmen aus den Massnahmen des Mobilitätsmanagements,
- Energieeinsparungen geplanter bzw. bereits umgesetzter Massnahmen.

2.2 Qualität der Grundlagedaten

Die mit Fragebogen erhobenen Informationen über die Mobilitätsmanagementsysteme wurden von den Unternehmen zur Verfügung gestellt und auf ihre Richtigkeit nicht überprüft. Insgesamt haben 24 Projektpartner zuhanden der Kampagnenleitung einen Schlussbericht abgegeben mit insgesamt 91 von den Verantwortlichen unterzeichneten Fragebogen. In dieser Erfolgsprognose wurden zusätzlich zu den Resultaten aus den 74 elektronisch eingereichten Fragebogen¹ die Berichte ausgewertet. Die Resultate des Fragebogens und die Auswertungen aus den Berichten wurden in einer elektronischen Tabelle zusammengefasst² und im sind Anhang 2 dargestellt.

Da sich aus dem Simulationsmodell keine energetischen Wirkungen von Mobilitätsmanagementsystemen bestimmen lassen, wurde versucht, die Reduktion des Energieverbrauches mit dem Fragebogen zu erheben. Von den insgesamt 91 Unternehmen haben deren 65 keine Angaben zum Energieverbrauch gemacht. Es ist ausserdem anzunehmen, dass die vorhandenen Daten oft geschätzt werden mussten. Verlässliche Aussagen zur Energieeinsparung können daher aufgrund dieser Erhebung keine gemacht werden. Diesbezüglich muss eine vertiefte Evaluation abgewartet werden.

2.3 Qualität der Prognose

Für die Berechnungen der Wirkungen wird das im Rahmen des SVI-Projektes entwickelte Simulationsmodell verwendet (UVEK 2008).

Dieses Simulationsmodell, auf der Basis der multiplen linearen Regression weist trotz der verhältnismässig geringen Anzahl der zu Grunde liegenden Beispiele eine erstaunlich hohe Güte auf. Über die Güte des Modells gibt das Bestimmtheitsmass Auskunft. Je näher der Wert des Bestimmtheitsmasses bei 1 ist, umso besser ist die Approximation der Resultate. Das Bestimmtheitsmass für die Veränderung des MIV von 0,9998 bildet die prognostizierten Resultate beinahe exakt ab. Auch die Simulation der Kosten der Massnahmen mit einem Bestimmtheitsmass von 0,98 und der Einsparungen der CO₂-Emissionen mit einem Bestimmtheitsmass 0,81 weisen eine hohe Güte aus.

Ausserdem ist mit mehr als 95% Wahrscheinlichkeit gegeben, dass die Zusammenhänge im Simulationsmodell nicht zufällig sind. Das Simulationsmodell ist somit für die Ermittlung der Wirkungen geeignet. Weitere Informationen können dem SVI-Bericht (UVEK 2008) entnommen werden.

¹ Der Fragebogen wurde im Internet unter der Adresse <http://ds1.dreifels.ch/energiestadt/page.asp?DH=641> zur Verfügung gestellt.

²Die Resultate des Fragebogens können im Internet unter der Adresse http://ds1.dreifels.ch/energiestadt/images/1_TextLog_20081117_Mobilitaet.txt als Textdatei heruntergeladen werden.

3 Resultate und prognostizierte Wirkungen

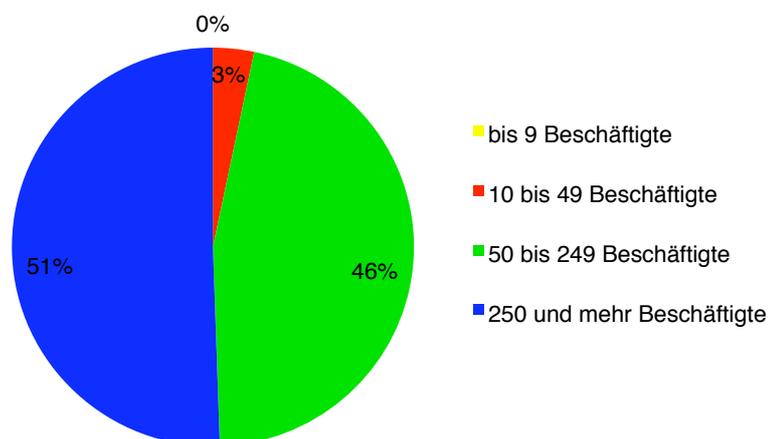
3.1 Repräsentativität der Beispiele

Für die Kampagne wurden ausschliesslich Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitenden zugelassen. In der Schweiz und im Fürstentum Lichtenstein beschäftigen allerdings 95% der Unternehmen weniger als 50 Mitarbeitende (vgl. Abbildung und Tabelle 3-1). Von den insgesamt 91 erfassten Unternehmen haben deren 81 das Mobilitätsmanagementsystem aus eigenem Antrieb eingeführt. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass kleine Unternehmen nur kleine Wirkungen mit Mobilitätsmanagementsystemen erzielen können. Laut SVI-Studie sind die erreichbaren Wirkungen tatsächlich von der Betriebsgrösse abhängig, der Einfluss der Betriebsgrösse ist allerdings marginal.

Tabelle 3-1: Firmengrössen und Mobilitätsmanagementsysteme

Mitarbeiterklassen	Anzahl Betriebe	in %	CH und FL
bis 9 Beschäftigte	0	0%	88%
10 bis 49 Beschäftigte	3	3%	10%
50 bis 249 Beschäftigte	42	46%	1.9%
250 und mehr Beschäftigte	46	51%	3%
Total Betriebe	91	100.0%	100%

Abbildung 3-1: Firmengrössen und Mobilitätsmanagementsysteme



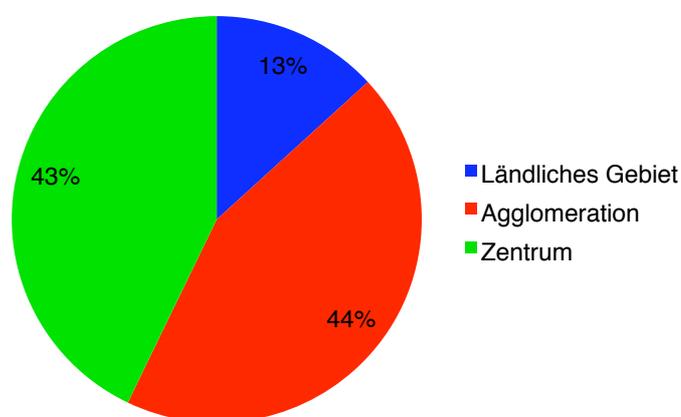
In Zentren und in Agglomerationen sind Mobilitätsmanagementsysteme aufgrund des vorherrschenden Problemdrucks und der Angebotsalternativen vermutlich von grösserem Interesse (vgl. Abbildung und

Tabelle 3-2) als in ländlichen Gebieten. Vermutlich ist das Bedürfnis nach Mobilitätsmanagementsystemen in ländlichen Gebieten geringer oder das Spektrum möglicher Massnahmen eingeschränkt. Ein weiterer möglicher Grund liegt in den Projekttrandbedingungen, wonach für die Kampagne ausschliesslich Gemeinden mit mehreren Betrieben mit mehr als 50 Mitarbeitenden zugelassen sind.

Tabelle 3-2: Geographische Positionierung der Unternehmen

Betriebsstandort	Anzahl Betriebe	in %
Ländliches Gebiet	12	13.19%
Agglomeration	40	43.96%
Zentrum	39	42.86%
Total Betriebe	91	100.0%

Abbildung 3-2: Geographische Positionierung der Unternehmen



3.2 Tangierte Verkehrsarten

Der Pendlerverkehr ist diejenige Verkehrsart, in der die meisten Betriebe Massnahmen bereits umgesetzt oder in Planung haben (vgl. Abbildung 3-3). Ebenfalls Beachtung wird aus Betriebssicht dem Dienst- und Geschäftsverkehr geschenkt. Hingegen spielen Massnahmen im Bereich des Kunden- und Besucherverkehrs eine eher untergeordnete Rolle.

Gleichwohl gibt es Betriebe, die bei mehreren Verkehrsarten mit Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ansetzen (vgl. Tabelle 3-3). Im Vordergrund steht dabei die Kombination Pendler- und Geschäftsverkehr. Massnahmen bei allen drei Verkehrsarten sind nur in wenigen Betrieben vorgesehen oder bereits umgesetzt. Hingegen konzentrieren sich rund ein Viertel der Betriebe ausnahmslos auf Massnahmen im Pendlerverkehr.

Die Betrachtung des Güterverkehrs ist kein zwingender Bestandteil der Kampagne und wurde daher auch von den meisten Betrieben nicht betrachtet.

Abbildung 3-3: Umsetzung / Planung von Massnahmen nach Verkehrsarten (einzeln)

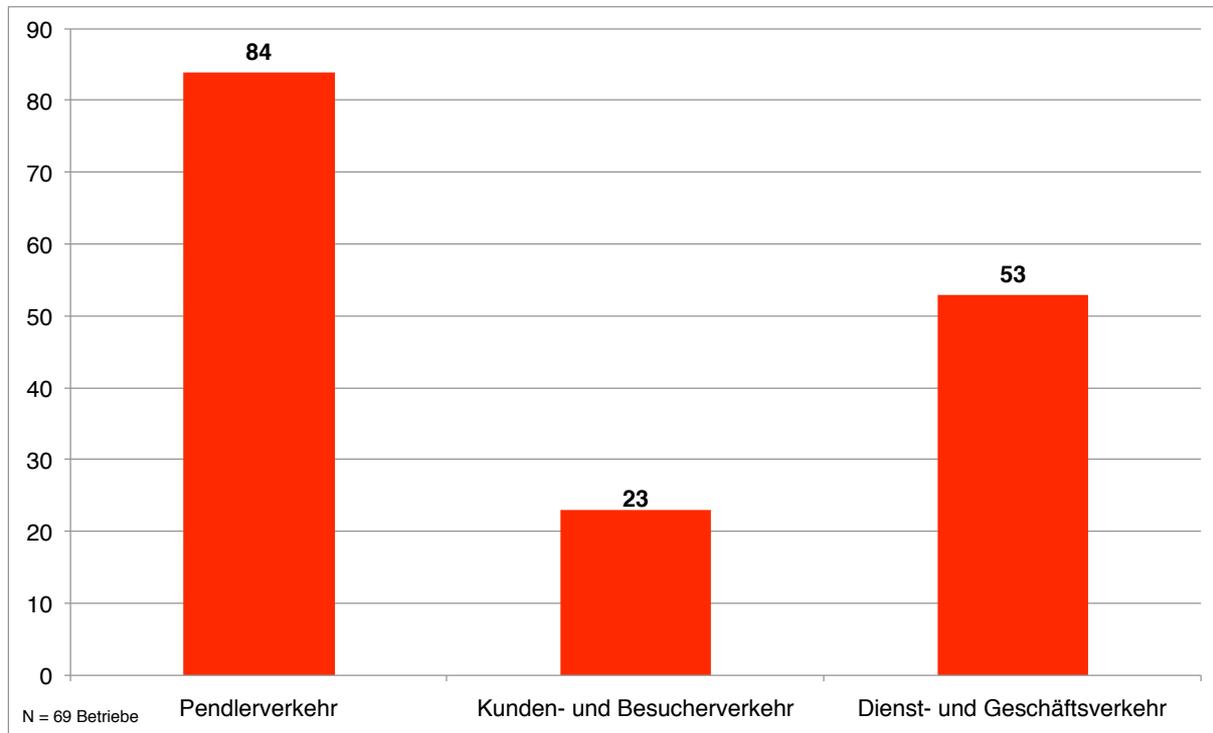


Tabelle 3-4: Umsetzung / Planung von Massnahmen nach Verkehrsarten (kombiniert)

Verkehrsarten	Anzahl Betriebe	in %
Pendler- und Dienst-/Geschäftsverkehr	35	38%
nur Pendlerverkehr	26	29%
Pendler- und Kunden-/Besucherverkehr	11	12%
Pendlerverkehr, Kunden-/Besucherverkehr und Dienst-/Geschäftsverkehr	12	13%
nur Dienst-/Geschäftsverkehr	7	8%
nur Kunden-/Besucherverkehr	0	0%
Kunden-/Besucherverkehr und Dienst-/Geschäftsverkehr	0	0%
Total Betriebe	91	100%

Bemerkenswert ist, dass 86 von 91 der Betriebe – wenn auch nicht nur – bei denjenigen Verkehrsarten mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements ansetzen, bei denen sie die grösste Umweltwirkung identifiziert haben (vgl. Tabelle 3-4).

Tabelle 3-5: Verkehrsarten und Umweltwirkung

Verkehrsarten	Anzahl Betriebe	
	grösste Umweltwirkung	davon Massnahmen im Bereich grösster Umweltwirkung umgesetzt bzw. geplant
Pendlerverkehr	72	70
Kunden- und Besucherverkehr	7	5
Dienst- und Geschäftsverkehr	12	11
Total Betriebe	91	86

3.3 Massnahmenswerpunkte im Allgemeinen

Den Bereichen Kommunikation/Marketing und ÖV-Förderung wird seitens der Betriebe ein grosses Gewicht beigemessen (vgl. Tabelle 3-5). Rund drei Viertel der Betriebe haben hier Massnahmen umgesetzt oder planen dies zu tun. Die Velo-Förderung geniesst bei mehr als der Hälfte der Betriebe einen hohen Stellenwert. Die Hälfte der Betriebe setzen Massnahmen in den Bereichen Parkplatzbewirtschaftung und Car-Sharing/Carpooling um. Insgesamt präsentiert sich ein ausgewogenes Bild: Sämtliche Massnahmenbereiche wurden bzw. werden bei der Umsetzung des Mobilitätsmanagements berücksichtigt.

Tabelle 3-6: Umsetzung/Planung von Massnahmen nach Massnahmenbereiche (einzeln)

Massnahmenbereiche	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe
Kommunikation / Marketing (K/M)	69	76%
ÖV-Förderung (ÖV)	66	73%
Velo-Förderung (Velo)	60	66%
Parkplatzbewirtschaftung (PP-B)	46	51%
CarSharing / Carpooling (CarS/P)	45	49%
Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz (FB/OF)	35	38%

Betriebe sind vielfach in mehreren Massnahmenbereichen mit der Umsetzung oder Planung von Massnahmen aktiv (vgl. Tabelle 3-6) Drei Viertel der Betriebe setzen Massnahmen in mindestens 3 Bereichen um bzw. haben dies bereits schon getan. Bedeutend weniger in der Anzahl sind diejenigen Betriebe, die entweder nur in einem oder in allen sechs Massnahmenbereichen Mobilitätsmanagement umsetzen.

Tabelle 3-7: Umsetzung/Planung von Massnahmen nach Massnahmenbereichen (kombiniert)

Umsetzung erfolgt/geplant in....	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe
3 Massnahmenbereichen	26	29%
5 Massnahmenbereichen	16	18%
4 Massnahmenbereichen	18	20%
2 Massnahmenbereichen	15	16%
nur 1 Massnahmenbereich	7	8%
in allen 6 Massnahmenbereichen	9	10%
Total Betriebe	91	100%

Obwohl die meisten Betriebe in verschiedenen Bereichen gleichzeitig Massnahmen umgesetzt haben oder planen, sind keine klaren Zusammenhänge in der Art der Kombinationen zwischen den Bereichen festzustellen (vgl. Tabelle 3-7). Die Zusammensetzung ist sehr heterogen.

In praktisch allen Betrieben, die Parkplatzbewirtschaftung eingeführt haben oder dies beabsichtigen, werden ebenfalls Massnahmen im Bereich der öV-Förderung berücksichtigt.

Am häufigsten werden alle 6 auftretenden Massnahmenkombinationen bzw. alle Massnahmenbereiche ohne die Flottenbewirtschaftung umgesetzt. Je rund 10% der Betriebe wenden diesen weitreichenden Mix an Massnahmen an.

Tabelle 3-8: Auftretende Kombinationen von Massnahmenbereichen

	Kombinationen von Massnahmenbereichen	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe
1 Massnahmenbereich	nur ÖV-Förderung	2	2%
	nur Velo-Förderung	1	1%
	nur Parkplatzbewirtschaftung	1	1%
	nur Flottenbewirtschaftung, Optimierung Fahrzeugeinsatz	2	2%
	nur Car-Sharing	1	1%
in 2 Massnahmenbereichen	ÖV / Velo	1	1%
	ÖV / PP-Bewirtschaftung	2	2%
	ÖV /Flottenbewirtschaftung	2	2%
	ÖV / K+M	1	1%
	Velo / K+M	3	3%
	Flottenbewirtschaftung / K+M	3	3%
	Car-Sharing/K+M	3	3%
in 3 Massnahmenbereichen	ÖV / Velo / PP-Bewirtschaftung	5	5%
	ÖV / Velo / K+M	5	5%
	ÖV / CarS+P / K+M	3	3%
	ÖV /Flottenbewirtschaftung / K+M	2	2%
	ÖV / PP-Bewirtschaftung /Car-Sharing	1	1%
	ÖV / PP-Bewirtschaftung / K+M	1	1%
	Velo / CarS+P / K+M	4	4%
	ÖV / Flottenbewirtschaftung / K+M	2	2%
	PP-Bewirtschaftung / CarS+P / K+M	2	2%
in 4 Massnahmenbereichen	ÖV / Velo / PP-Bewirtschaftung / CarS+P	2	2%
	ÖV / Velo / PP-Bewirtschaftung / Flottenbewirtschaftung	1	1%
	ÖV / Velo / PP-Bewirtschaftung / K+M	4	4%
	ÖV / Velo / CarS+P / K+M	1	1%
	ÖV / CarS+P / Flottenbewirtschaftung / K+M	1	1%
	ÖV / Velo / Flottenbewirtschaftung / K+M	5	5%
	ÖV / PP-Bewirtschaftung / CarS+P / Flottenbewirtschaftung	2	2%
	ÖV / PP-Bewirtschaftung / CarS+P / K+M	2	2%
	Velo / PP-Bewirtschaftung / CarS+P / K+M	1	1%
in 5 Massnahmenbereichen	ÖV / Velo / PP-Bewirtschaftung / CarS+P / K+M	9	10%
	ÖV / Velo / PP-Bewirtschaftung / Flottenbewirtschaftung / K+M	3	3%
	ÖV / Velo / CarS+P / Flottenbewirtschaftung / K+M	2	2%
	Velo / PP-Bewirtschaftung / CarS+P / Flottenbewirtschaftung / K+M	2	2%
	alle 6 Massnahmen kombiniert	9	10%
	Total Betriebe	91	100%

ÖV ÖV-Förderung
 Velo Velo-Förderung
 K/M Kommunikation / Marketing
 PP-B Parkplatzbewirtschaftung
 CarS/P CarSharing / Carpooling
 FB/OF Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz (FB/OF)

3.4 Massnahmenswerpunkte zwischen den Verkehrsarten

Es gibt keine unterschiedlichen Prioritätensetzungen in der Umsetzung bzw. Planung von Massnahmenbereichen zwischen den einzelnen Verkehrsarten (vgl. Tabelle 3-8). Sowohl beim Pendler-, Kunden- und Besucher- als auch im Dienst- und Geschäftsverkehr setzt die Mehrheit der Betriebe Massnahmen im Bereich öV-, Velo-Förderung oder Kommunikation/Marketing um. Der Parkplatzbewirtschaftung wird über alle Verkehrsarten hinweg eine mittlere Bedeutung zugemessen.

Der Massnahmenbereich Kommunikation/Marketing im Kunden- und Besucherverkehr hat relativ gesehen einen höheren Stellenwert als in den anderen Verkehrsarten.

Auffallend ist, dass im Dienst- und Geschäftsverkehr nicht der Massnahmenbereich Flottenbewirtschaftung/Optimierung Fahrzeugeinsatz von grösster Bedeutung ist, sondern Kommunikation/Marketing. Massnahmen im persönlichen Bereich werden offensichtlich Massnahmen im technischen Bereich vorgezogen.

Tabelle 3-9: Umsetzung/Planung von Massnahmen nach Massnahmenbereiche und Verkehrsarten (einzeln)

Massnahmenbereiche	Total		Pendlerverkehr (PV)		Kunden- und Besucherverkehr (KB)		Dienst- und Geschäftsverkehr (DG)	
	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe PV	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe KB	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe DG
K/M	69	76%	66	79%	20	87%	42	78%
ÖV	66	73%	64	76%	20	87%	39	72%
Velo	60	66%	58	69%	21	91%	39	72%
PP-B	46	51%	45	54%	17	74%	29	54%
CarS/P	45	50%	44	52%	14	61%	27	50%
FB/OF	35	39%	29	35%	9	39%	34	63%

ÖV ÖV-Förderung
 Velo Velo-Förderung
 K/M Kommunikation / Marketing
 PP-B Parkplatzbewirtschaftung
 CarS/P CarSharing / Carpooling
 FB/OF Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz

3.5 Massnahmenschwerpunkte nach Standort

Wird die Umsetzung bzw. Planung von Massnahmen in den Massnahmenbereichen mit dem Standort der Betriebe verknüpft, so ergibt sich ein kohärentes Bild (vgl. Tabelle 3-9). Die meisten Betriebe, unabhängig ihres Standortes, setzten primär Massnahmen in den Bereichen öV- und Velo-Förderung und Marketing/Kommunikation um.

Bei Betrieben, die in ländlichen Gebieten ihren Standort haben, ist der Massnahmenbereich öV-Förderung von zentraler Bedeutung. Alle Betriebe haben diesbezügliche Massnahmen umgesetzt oder beabsichtigen dies zu tun.

Betriebe in Agglomerationsgebieten und in Zentren setzen ihre Schwerpunkte bei den Massnahmenbereichen in etwa gleich. Auffallend ist jedoch, dass in Betrieben, die in Agglomerationen ihren Standort haben, der Massnahmenbereich Kommunikation/Marketing im Vergleich sehr bedeutsam ist. Über 80% haben diesbezügliche Massnahmen umgesetzt oder in Planung. Ein Zusammenhang dieser Schwerpunktsetzung mit dem Standort des Betriebs ist jedoch erkennbar.

Tabelle 3-10: Umsetzung/Planung von Massnahmen nach Massnahmenbereiche und Standorte (einzeln)

Massnahmenbereiche	Total		Ländliches Gebiet (LG)		Agglomeration (A)		Zentrum (Z)	
	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe LG	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe A	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe Z
K/M	69	76%	8	53%	35	83%	28	72%
ÖV	66	73%	13	87%	27	64%	31	80%
Velo	60	66%	8	53%	24	57%	30	77%
PP-B	46	51%	6	40%	21	50%	20	51%
CarS/P	45	50%	6	40%	24	57%	16	41%
FB/OF	35	39%	3	20%	17	41%	17	44%

ÖV ÖV-Förderung
 Velo Velo-Förderung
 K/M Kommunikation / Marketing
 PP-B Parkplatzbewirtschaftung
 CarS/P CarSharing / Carpooling
 FB/OF Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz

3.6 Massnahmenswerpunkte nach Betriebsgrösse

Die Schwerpunktsetzung bei den Massnahmenbereichen präsentiert sich im Besonderen bei „mittleren“ und „grossen“ Betrieben in einem ähnlichen Ausmass (vgl. Tabelle 3-10). Von zentraler Bedeutung sind auch hier die Massnahmenbereiche öV-, Velo-Förderung sowie Kommunikation/Marketing. Der Parkplatzbewirtschaftung wird relativ gesehen bei den mittleren Betrieben mehr Bedeutung beigemessen als bei den grossen. Ein diesbezüglicher Zusammenhang, der auf die Betriebsgrösse zurückzuführen ist, wird nicht vermutet.

Tabelle 3-11: Umsetzung/Planung von Massnahmen nach Massnahmenbereiche und Betriebsgrösse (einzeln)

	Total		10 bis 49 Beschäftigte (Kleine Unternehmen) (KU)		50 bis 249 Beschäftigte (Mittlere Unternehmen) (MU)		250 und mehr Beschäftigte (Grosse Unternehmen) (GU)	
	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe KU	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe MU	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe GU
K/M	69	76%	3	100%	28	65%	38	84%
ÖV	66	73%	1	33%	33	77%	32	71%
Velo	60	66%	2	67%	30	70%	28	62%
PP-B	46	51%	1	33%	23	54%	22	49%
CarS/P	45	50%	2	67%	18	42%	25	56%
FB/OF	35	39%	2	67%	18	42%	15	33%

ÖV ÖV-Förderung
 Velo Velo-Förderung
 K/M Kommunikation / Marketing
 PP-B Parkplatzbewirtschaftung
 CarS/P CarSharing / Carpooling
 FB/OF Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz

3.7 Wirkungen der Kampagne

Mit prognostizierten Ausgaben von durchschnittlich 230 CHF pro reduzierte Tonne CO₂ liegen die Massnahmen im Mobilitätsmanagements deutlich über den für die Schweiz ermittelten durchschnittlichen Kosten für die Reduktion von CO₂. Gemäss einer jüngsten Modellstudie (Ecoplan 2008) führt die Reduktion von 20 Prozent der Inlandemissionen zu Vermeidungskosten von 181 Franken/Tonne CO₂ (Grenzkosten). Diese Grenzkosten sind für die Schweiz höher als diejenigen, die bei gleichem Reduktionsziel für die EU (bis 123 Franken/Tonne CO₂) oder für die anderen Industrieländer (bis 95 Franken/Tonne CO₂) berechnet wurden. Im Vergleich zu den ausgewiesenen Kosten pro reduzierte Tonne CO₂ der Pilotunternehmen von rund 130 CHF sind die prognostizierten Aufwände nun deutlich angestiegen.

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Pro Unternehmen können im Schnitt jährlich rund 330 t CO₂ eingespart und der Anteil des MIV kann um 22% verringert werden. Die Massnahmen sind gegenüber den Pilotbetrieben deutlich wirksamer. Zum Vergleich konnte der durchschnittliche Pilotbetrieb rund 150 Tonnen CO₂ einsparen und den Anteil des MIV um 16% reduzieren.

Mobilitätsmanagementsysteme werden nach wie vor Bedürfnis getrieben und nicht systematisch umgesetzt. Die Einführung von Mobilitätsmanagementsystemen ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Die an der Kampagne teilnehmenden Firmen haben nur zu 77% die Elemente eines Mobilitätsmanagementsystems vollständig umgesetzt. Nur rund ein Drittel der Unternehmen haben Kontrollmechanismen eingeführt (vgl. Tabelle 3-11). Der geringe Umsetzungsgrad der Kontrollinstrumente äussert sich auch in den unzureichenden Angaben über die energetischen Wirkungen der Massnahmen.

Tabelle 3-12: Umsetzungsgrad der Elemente eines Mobilitätsmanagementsystems

Systemelemente	Umsetzungsgrad
Planung	98%
Entscheidung	88%
Ausführung	88%
Kontrolle	35%

Ob vollständig umgesetzte Mobilitätsmanagementsysteme wirksamer sind als Bedürfnis getriebene, konnte weder in der SVI-Studie noch mit den hier vorliegenden Daten statistisch erhärtet werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass Erfahrung ein systematisches Vorgehen zu einem gewissen Teil kompensieren kann³.

³ Im Problemlösungsprozess kommen unterschiedliche Verfahren zum Einsatz. Klein (vgl. Klein 1998 oder 2003) hat Entscheidungsprozesse unter erschwerten Bedingungen untersucht. Er kommt dabei zum Schluss, dass Intuition ein Schlüsselement für den Erfolg ist. Tatsächlich liegt der Unterschied zwischen Intuition und systematischem Problemlösungsprozess darin, dass mit Intuition solange nach Lösungsvarianten gesucht wird, bis die erste Variante gefunden ist, welche die Randbedingungen erfüllt. Im systematischen Problemlösungsprozess (vgl. Daenzer/Huber 2002) bzw. mit einem Managementsystem (vgl. ISO 2004 oder SNV 2008) werden verschiedene Lösungsvarianten erarbeitet, welche die Randbedingungen erfüllen. Zur Realisierung gelangt schliesslich die Variante, welche zusätzlich formulierte Ziele am besten erfüllt. Intuition nach Klein stellt somit keinen Widerspruch gegen Systematik dar, vielmehr ist die Entscheidungsfindung nach Klein ein gekürzter Problemlösungszyklus, bei welchem durch Erfahrung Systematik mindestens teilweise kompensiert werden kann.

3.8 Wirkungen der Massnahmen nach Branche

Die Beurteilung der Wirkungen der umgesetzten Massnahmen, beispielsweise nach den tangierten Verkehrsarten oder der Betriebsgrösse, bringt keine neuen Erkenntnisse, da es sich bei diesen Parametern um abhängige Variablen des Simulationsmodells handelt. Als unabhängige Variable können die Wirkungen nach Branche gegliedert werden (vgl. Tabelle 3-12).

Tabelle 3-13: Durchschnittliche Wirkungen der Massnahmen pro Betrieb geordnet nach Branche

Branche	Anzahl Betriebe	Veränderung MIV %	Umwelt-effektivität t CO ₂	Kosten CHF	Umwelt-effizienz CHF/t CO ₂
Herstellung von Waren, Industrie	24	-20	282	69'938	248
Energie- und Wasserversorgung ⁴	1	2	-24	-96'026	3'989
Bau	7	-14	395	25'345	64
Handel, Reparatur von Gebrauchsgütern	6	-12	218	16'749	77
Beherbergungs- und Gaststätten	–	–	–	–	–
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	2	-13	397	43'398	109
Kredit- und Versicherungswesen	3	-19	529	9402	18
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	2	-40	190	126'360	665
Öffentliche Verwaltung	19	-29	530	127'176	240
Erziehung und Unterricht	8	-23	242	82'423	340
Gesundheits- und Sozialwesen	17	-25	243	94'456	389
Sonstige öffentliche Dienstleistungen	2	-18	221	19'178	87

Aus den Prognosen geht hervor, dass mit Massnahmen in den Branchen unternehmensbezogene Dienstleistungen, öffentliche Verwaltung und im Gesundheits- und Sozialwesen der MIV im grössten Umfang reduziert werden kann. In diesen Branchen wurden aber auch die teuersten Massnahmen umgesetzt. Die Vermutung, dass es sich hierbei um grosse Unternehmen mit grossem Potenzial handelt kann nicht bestätigt werden. Zwar erreichen grössere Unternehmen auch grössere Wirkungen, der Zusammenhang zwischen Betriebsgrösse und Wirkung ist allerdings vernachlässigbar klein (UVEK 2008). In der SVI-Studie konnte kein statistisch zuverlässiger Zusammenhang zwischen den Kosten und der Wirkung von Massnahmen nachgewiesen werden konnte. Mit den vorliegenden Resultaten wird diese Tatsache erhärtet.

⁴ Nur ein Unternehmen in dieser Branche

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Die für die Umwelt effektivsten Massnahmen wurden in den Betrieben der Branchen „öffentliche Verwaltung“, „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ und „Bau“ ergriffen.

Diese Beurteilung trifft auf die vorliegenden Mobilitätsmanagementsysteme zu, eine Verallgemeinerung auf die verschiedenen Branchen ist nicht zulässig, da innerhalb der Branchen die Stichprobenumfänge zu klein sein dürften. Über die erreichte Reduktion der Energie können keine Aussagen vorgenommen werden, da von den insgesamt 91 Unternehmen gerade mal deren 26 Angaben gemacht haben.

4 Fazit

In allen Verkehrsarten aktiv mit Schwerpunkt im Pendlerverkehr

Die Betriebe setzen in allen Verkehrsarten Massnahmen des Mobilitätsmanagements um. Am häufigsten wird der Pendlerverkehr behandelt.

Kombinationen finden vor allem zwischen Pendler- und Dienst-/Geschäftsverkehr statt

Oftmals werden verschiedene Verkehrsarten gleichzeitig behandelt, wobei die Kombination Pendler- und Dienst-/Geschäftsverkehr im Vordergrund steht.

Betriebe setzen bei den Verkehrsarten an, wo sie die grössten Umweltwirkungen identifiziert haben

Obwohl vielfach verschiedene Verkehrsarten behandelt werden, wurde von den Betrieben sichergestellt, dass diejenigen mit der grössten Umweltwirkung berücksichtigt sind. Es ist zu vermuten, dass der Umweltaspekt ein wichtiger Grund für die Betriebe ist, im Mobilitätsmanagement aktiv zu sein.

Es sind Massnahmen in sämtlichen Massnahmenbereichen geplant oder bereits umgesetzt

Die Betriebe setzen in allen Bereichen Massnahmen um, vielfach in Kombination zwischen diesen. Im Vordergrund stehen die Bereiche öV-Förderung, Velo-Förderung sowie Kommunikation/Marketing. Auch die Parkplatzbewirtschaftung geniesst einen hohen Stellenwert.

Die Parkplatzbewirtschaftung ist mindestens mit der öV-Förderung gekoppelt.

Die Wirkung des Mobilitätsmanagements steigt, wenn der Massnahmen-Mix stimmt. Zentral ist dabei die Kombination Parkplatzbewirtschaftung mit öV-Förderung. Praktisch alle Betriebe, die Parkplatzbewirtschaftung eingeführt haben oder beabsichtigen dies zu tun, haben oder planen auch Massnahmen im Bereich der öV-Förderung.

Keine unterschiedlichen Prioritätensetzungen bei den Massnahmenbereichen zwischen den Verkehrsarten

Innerhalb der Verkehrsarten sind die gewählten Massnahmenbereiche gleich. In jeder Verkehrsart sind die Schwerpunkte gleich gesetzt.

Standorte und Betriebsgrösse haben keinen Einfluss auf die Wahl der Massnahmenbereiche

Weder der Standort (Zentrum, Agglomeration oder ländliches Gebiet) noch die Betriebsgrösse („klein“, „mittel“ oder „gross“) hat einen Einfluss auf die Wahl der Massnahmenbereiche, in denen die Betriebe aktiv sind.

Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Bereich Mobilitätsmanagement sind verhältnismässig teuer

Mit Aufwendungen von durchschnittlich 230 CHF pro reduzierte Tonne CO₂ sind Mobilitätsmanagementsysteme teure Instrumente im Kampf gegen den Klimawandel. Die Reduktion des MIV-Anteils führt allerdings auch zur Reduktion von verkehrsbedingten Kollateralschäden.

Mobilitätsmanagementsysteme sind wirksam

Mit den in der Kampagne eingeführten Mobilitätsmanagementsystemen können nicht nur die CO₂-Emissionen um durchschnittlich 330 t pro Jahr verringert werden, sondern auch der Anteil des MIV kann um 22% reduziert werden.

Der Umsetzungsgrad von Mobilitätsmanagementsystemen ist unzureichend

Die an der Kampagne teilnehmenden Firmen haben nur zu 77% die Elemente eines Mobilitätsmanagementsystems vollständig umgesetzt. Mobilitätsmanagementsysteme werden vornehmlich aus konkreten Bedürfnissen heraus umgesetzt. Der Güterverkehr findet nach wie vor keine Berücksichtigung. Statistisch kann nicht nachgewiesen werden, ob vollständig implementierte Mobilitätsmanagementsysteme wirksamer sind als Teilsysteme.

Der Erfolg von Mobilitätsmanagementsystemen hängt nicht von der Firmengrösse oder von den Aufwänden ab

Grosse Wirkungen von Mobilitätsmanagementsystemen können sowohl von kleinen als auch von grossen Unternehmen erzielt werden. Dabei ist der Aufwand, welcher für die Realisierung von Massnahmen eingesetzt wird, nicht von Bedeutung. Die Beispiele aus der Kampagne zeigen, dass Massnahmen mit grosser Wirkung sowohl Kosten als auch Einsparungen generieren können.

5 Empfehlungen

E1: Mobilitätsmanagementsysteme weiter fördern

Mobilitätsmanagementsysteme sind wirkungsvolle Instrumente zur Reduktion der CO₂-Emissionen und des MIV. Die Kosten pro reduzierter Tonne CO₂ liegen zwar über den schweizerischen und europäischen Werten, Mobilitätsmanagementsysteme unterstützen aber auch die Reduktion verkehrsbedingter Kollateralschäden.

E2: Das Wissen über Managementsysteme ist zu steigern

Die Auswertung der Kampagne zeigt, dass Mobilitätsmanagement nicht systematisch implementiert wird. Die fehlende Systematik äussert sich vermutlich auch darin, dass sich zwischen den Wirkungen grosse Unterschiede zeigen. Intuition und Erfahrung können Systematik nur teilweise kompensieren.

E3: Die Hilfsinstrumente für Mobilitätsmanagementsysteme sind zu verbessern

Mit dem SVI-Simulationsmodell können auf der Basis von Massnahmenkategorien (öV-Förderung, Velo-Förderung, Parkplatzbewirtschaftung, CarSharing/Carpooling, Flottenbewirtschaftung, Kommunikation/Marketing) Wirkungen prognostiziert werden. Für die Beurteilung der Wirkungen einzelner Massnahmen (Nutzung von Videokonferenzen, Einführung von Gebührenmodellen, usw.) war die Anzahl Beispiele zu gering. Mit den Resultaten der Evaluation der Kampagne kann das SVI-Simulationsmodell verbessert werden.

E4: Der Güterverkehr ist in Mobilitätsmanagementsystemen zu integrieren

Der Strassengüterverkehr ist an die Kapazitätsgrenzen gestossen. Massnahmen zur Verbesserung des Güterverkehrs wären dringend erforderlich. Mit der Betrachtung des Güterverkehrs innerhalb von Mobilitätsmanagementsystemen könnten allenfalls Verbesserungen erzielt werden.

Literatur

- BFS 2002 Bundesamt für Statistik: NOGA Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige Erläuterungen, Neuchâtel 2002
- Daenzer/Huber 2002 Systems Engineering Methodik und Praxis, Zürich 2002
- Ecoplan 2008 Ecoplan: Volkswirtschaftliche Auswirkungen von CO₂-Abgaben und Emissionshandel für das Jahr 2020, Bern 2008
- ISO 2004 International Organization for Standardization: Environmental management systems – Requirements with guidance for use (ISO 14001:2004), Genf 2004
- Klein 1998 Klein, G.: Sources of power: how people make decisions, Massachusetts 1998
- Klein 2003 Klein, G: Intuition at work: why developing your gut instincts will make you better at what you do, 2003
- SNV 2008 Schweizerische Normen-Vereinigung: Führungsprozesse in Organisationen, Winterthur 2008
- UVEK 2008 Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK): Mobilitätsmanagement in Betrieben – Motive und Wirksamkeit, ARGE synergo-[tensor], Bern 2008

Anhang 1: Fragebogen



Evaluation zur Kampagne Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Anhand verschiedener Angaben und Kriterien sollen die Wirkungen der umgesetzten bzw. geplanten Massnahmen der Kampagne Mobilitätsmanagement prognostiziert werden. Basis der Prognose bilden Angaben der Firmen zur Branche, zur Firmengrösse, zum Standort, zu den geplanten Massnahmen, zur eingesparten Energie und zu den Kosten. Die Erhebung ist keine Evaluation sondern eine Erfolgsprognose über die im Rahmen des Mobilitätsmanagements geplanten oder bereits umgesetzten Massnahmen.

Hinweis: Das Formular kann auf bestimmten Firefox-Browser-Versionen nicht vollständig ausgedruckt werden. -> Browser Safari oder Internet-Explorer verwenden.

Grundlagedaten für die Wirkungsabschätzung

Name des Betriebes:	<input type="text"/>
Adresse:	<input type="text"/>
Kontaktperson:	<input type="text"/>
Betriebsgrösse:	<input type="text"/> [Anzahl Mitarbeitende]
Betriebstruktur:	<input type="text"/> [Anzahl Standorte]
Standort:	<input type="checkbox"/> ländliches Gebiet <input type="checkbox"/> Agglomeration <input type="checkbox"/> Zentrum
Branche:	<input type="text"/> [nach NOGA Code] Klassifizierung gemäss der obersten NOGA Hierarchiestufe (siehe http://promotion.bern.ch/cgi/Noqa.html)
Anstoss:	<input type="radio"/> von aussen auferlegtes MMS (z.B. Auflagen im Rahmen von Bau- oder Konzessionsbewilligungen, Vereinbarung von Umweltzielen mit dem Bund, Kanton oder der Gemeinde) <input type="radio"/> aus eigenem Antrieb eingeführtes MMS (z.B. Parkplatzprobleme am Betriebsstandort, Kosteneinsparungen, bessere Erreichbarkeit des Betriebsstandortes, höhere Mitarbeitermotivation und Gesundheitsförderung, Umweltbewusstsein, Imagesteigerung)

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Umgesetzte MMS Elemente

<input type="checkbox"/>	Planung (Analyse der bedeutenden Verkehrsarten)
<input type="checkbox"/>	Entscheidung (überprüfbare Ziele, konkrete Massnahmen, Entschluss GL)
<input type="checkbox"/>	Ausführung (Umsetzung von Massnahmen)
<input type="checkbox"/>	Kontrolle (Erfolgskontrolle/Audits)

Verkehrsart mit grösster Umweltwirkung bezogen auf Ihr Unternehmen, bitte aufsteigend nummerieren (1: grösste Umweltwirkung; 2: mittlere Umweltwirkung; 3: geringste Umweltwirkung):

<input type="checkbox"/>	Pendlerverkehr
<input type="checkbox"/>	Kunden- und Besucherverkehr
<input type="checkbox"/>	Dienst- und Geschäftsverkehr

Die geplanten bzw. umgesetzten Massnahmen betreffen folgende Verkehrsarten (mehrfach Nennungen möglich):

<input type="checkbox"/>	Pendlerverkehr
<input type="checkbox"/>	Kunden- und Besucherverkehr
<input type="checkbox"/>	Dienst- und Geschäftsverkehr

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Massnahmen:

<input type="checkbox"/>	ÖV-Förderung (z.B. Ökobonus, Verbesserung öV-Anschlüsse (-Infrastruktur), Verbesserung öV-Fahrplan, finanzielle Unterstützung für die ÖV-Nutzung/Jobticket)
<input type="checkbox"/>	Velo-Förderung (z.B. Schaffung von Velo-Abstellplätzen, Installation von Duschen, Einrichten einer Velo-Service-Station, Vergünstigung Velo-Vignette/Helm/Velo-Bekleidung, Erstellen von Velowegen, Velo-Sicherheitskurse, Beschaffung von Firmenvelos, Teilnahme an Kampagne "Bike to Work")
<input type="checkbox"/>	Parkplatzbewirtschaftung (z.B. Einführung Gebührenmodell, Umsetzung Nutzungsreglement, Reduktion Parkplatzzahl)
<input type="checkbox"/>	Car-Sharing / Carpooling (z.B. Mitgliedschaft Mobility CarSharing oder Business CarSharing, Installation einer Plattform zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften/Carpooling)
<input type="checkbox"/>	Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz (z.B. Beschaffung energieeffizienter Fahrzeuge, Nutzung von Gas-/Hybrid-/Ethanol-/Elektrofahrzeugen, Optimierung Spesenreglemente (Förderung ÖV), Eco-Drive [®] -Fahrtrainingskurse, CO ₂ -Kompensation, Massnahmen zur Verbrauchsminderung (systematische Reifendruckkontrolle usw.), Teleworking, Videokonferenzen)
<input type="checkbox"/>	Kommunikation / Marketing (z.B. Durchführung Velo-Gesundheitswoche/Bike-Treff, Mobilitätswettbewerb, Informationsveranstaltungen, Einführung Benützung Mobility-Fahrzeuge, Mobilitätsberatung)

Kosten und Wirkung

Kosten für Aufbau des Mobilitätsmanagements:	<input type="text"/> (Projektkosten in CHF)
Kosten für den Betrieb des Mobilitätsmanagements:	<input type="text"/> (pro Jahr in CHF)
Einnahmen und Kosteneinsparungen durch Massnahmen des Mobilitätsmanagement:	<input type="text"/> (pro Jahr in CHF)
erwartete Energieeinsparung geplanter Massnahmen:	<input type="text"/> [kWh]
erreichte Energieeinsparung realisierter Massnahmen:	<input type="text"/> [kWh]

1. Schritt: Formular ausdrucken und von der Firma unterzeichnen lassen. -> **ausdrucken**
Das unterzeichnete Formular der Projektleitung (Partnergemeinde) abgeben.

2. Schritt: Formular absenden für die elektronische Auswertung.

Abschicken

Anhang 2: Antworten Fragebogen

Daten vom 23.02.2009 bereinigt und anonymisiert

Datum	Sprache	M100	M101	M102	M103	M104	M105	M106	M107	M108	M109	M200	M201	M202	M203	M204	M205	M206	M207	M208	M209	M210	M211	M212	M213	M214	M215	M300	M301	M302	M303	M304	
06.02	fr	1.	1.	1.	90	1	1			9	2	1	1	1		1	3	2	1		1	1	1	1	1		1						
06.02	fr	2.	2.	2.	200	9			1	9	2	1	1			1	3	2	1		1												
06.02	fr	3.	3.	3.	360	17			1	9	2	1	1	1		1	3	2	1		1	1	1	1	1	1	1						
09.02	de	4.	4.	4.	240	1	1			1	2	1	1	1		1	3	2	1	1		1		1			1	1	1	0	1		
04.02	de	5.	5.	5.	95	2			1	11	2	1	1	1		1	2	3	1	1		1	1			1	2000	500	0	35700	35700		
28.01	de	6.	6.	6.	150	4	1	1		6	2	1	1	1	1	2	3	1	1		1	1	1		1	1	1	0	10000	12000	199000	199000	
06.02	fr	7.	7.	7.	430	2	1			4	2	1	1	1		1	3	2	1			1			1	1							
28.01	de	8.	8.	8.	4'100	6			1	7	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
04.02	de	9.	9.	9.	130				1	3	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1	1		1			5000	11700	0				
10.02	de	10.	10.	10.	139	1		1		1	2	1	1	1		1	3	2	1					1	1	1						57100	
09.02	de	11.	11.	11.	240	1			1	8	2	1	1			1	2	3	1			1	1	1	1		6972	0	0				

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Datum	Sprache	M100	M101	M102	M103	M104	M105	M106	M107	M108	M109	M200	M201	M202	M203	M204	M205	M206	M207	M208	M209	M210	M211	M212	M213	M214	M215	M300	M301	M302	M303	M304	
29.01	de	12.	12.	12.	400	1			1	9	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1	1	1			1	1						
29.01	de	13.	13.	13.	310	1			1	1	2	1	1	1		1	3	2	1			1	1				1						
10.02	de	14.	14.	14.	350	3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	3	2	1			1	1					4700	64800	0			
09.02	fr	15.	15.	15.	70	1			1	11	2	1	1	1	1	2	3	1			1	1					15000	1000					
10.02	de	16.	16.	16.	900	1			1	1	2	1	1	1		1	3	2	1		1	1	1			1	1						
29.01	de	17.	17.	17.	1300	1			1	7	2	1	1	1		1	3	2	1		1	1	1			1	8000	11500					
04.02	de	18.	18.	18.	356	1			1	9	2	1	1	1	1	1		2	1		1	1	1	1	1	1	18000	5000	6000				
28.01	fr	19.	19.	19.	45	1			1	10	2	1	1	1		1	2	3	1	1		1	1		1	1							
03.02	de	20.	20.	20.	133	8			1	4	2	1	1	1	1	1	2	3	1					1				3600	1200	62000			
05.02	de	21.	21.	21.	700	1		1		1	2	1	1	1		1	3	2	1			1	1		1	1	0	100000	0				
09.02	de	22.	22.	22.	600	1			1	3	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1	1				1	1	0	16260	0	60000	60000	
10.02	de	23.	23.	23.	310	4		1		10	2	1				1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1							

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Datum	Sprache	M100	M101	M102	M103	M104	M105	M106	M107	M108	M109	M200	M201	M202	M203	M204	M205	M206	M207	M208	M209	M210	M211	M212	M213	M214	M215	M300	M301	M302	M303	M304	
04.02	de	24.	24.	24.	950	27		1	1	4	2	1	1	1	1	2		1	1		1	1				1	1	10000	344000	195000			
06.02	fr	25.	25.	25.	410	1	1			1	2	1	1			1	3	2	1														
10.02	de	26.	26.	26.	70	4		1		9	2	1	1	1		1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17250	11000				
10.02	de	27.	27.	27.	280	12		1		9	2	1	1	1		1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5000	7000			4000	
07.02	de	28.	28.	28.	255	30		1		9	2	1	1	1	1	1	2	3	1			1	1	1			1	74500	2500	-			
09.02	de	29.	29.	29.	70	1		1		9	2	1	1	1		1	2	3	1		1		1	1	1	1	1	10000	10000		0	1	
09.02	de	30.	30.	30.	52	1	1			9	2	1	1	1		2	1	3	1	1		1	1				1	1	1000	1000	0		1
09.02	de	31.	31.	31.	30	1		1		2	1	1	1	1	1	2	3	1			1						1	1	500	5000	1	0	1
04.02	de	32.	32.	32.	200	3			1	8	2	1	1	1		2	3	1	1		1	1	1	1	1			3000	17300	0	11900	11900	
10.02	de	33.	33.	33.	178	1		1		10	2	1	1	1		1	3	2	1	1	1	1	1	1	1			5000	7000				
04.02	de	34.	34.	34.	170	1			1	3	2	1	1	1				1			1						1	5000	12000	6000			
09.02	de	35.	35.	35.	600	2			1	7	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1	1	1	1			1	1	22000	10 000			
27.01	de	36.	36.	36.	140	5			1	3	2	1	1	1	1	2	3	1	1		1	1	1	1	1			1	15000	22500	0		
09.02	de	37.	37.	37.	88	1			1	1	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1	1					1	500	5040	0	5000	35000	

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Datum	Sprache	M100	M101	M102	M103	M104	M105	M106	M107	M108	M109	M200	M201	M202	M203	M204	M205	M206	M207	M208	M209	M210	M211	M212	M213	M214	M215	M300	M301	M302	M303	M304
10.02	de	38.	38.	38.	250	1		1		11	2	1	1	1		2	1	3	1	1	1		1	1	1		1	60000	5000	60000		
10.02	de	39.	39.	39.	72	3		1		4	2	1	1	1		3	2	1	1		1	1	1			1	1	10000		0.00		15000
09.02	de	40.	40.	40.	500	2		1		9	2		1	1		1	3	2	1		1		1			1	1	1000	1000	0	0	17000
09.02	de	41.	41.	41.	128	1		1		10	2	1	1	1	1	1	3	2	1			1	1	1				30000	4960	7000	0	9400
09.02	de	42.	42.	42.	160	1	1			11	2	1	1	1		1	2	3	1	1		1	1	1				0	5000	0	0	1300
06.02	fr	43.	43.	43.	345	1	1			1	2	1				2	3	1	1			1										
10.02	de	44.	44.	44.	75	1		1		1	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1		1		1	1		6000	4000	0	40000	10000
10.02	de	45.	45.	45.	140	1		1		11	2	1	1	1		1	2	3	1	1	1	1	1	1			1	6500		950.-		5400
06.02	fr	46.	46.	46.	1100	1	1			1	2	1	1	1	1	1	3	2	1			1		1	1		1					
09.02	de	47.	47.	47.	398	1			1	1	2	1		1		1	3	2	1		1	1	1	1		1		1	1	1	0	161000
06.02	fr	48.	48.	48.	600	2	1			1	2	1	1	1		1	3	2	1			1										
06.02	fr	49.	49.	49.	680	1			1	1	2	1				1	2	3	1			1	1	1	1		1					
27.01	fr	50.	50.	50.	700	1		1		1	2	1																				

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Datum	Sprache	M100	M101	M102	M103	M104	M105	M106	M107	M108	M109	M200	M201	M202	M203	M204	M205	M206	M207	M208	M209	M210	M211	M212	M213	M214	M215	M300	M301	M302	M303	M304	
10.02	de	51.	51.	51.	125	1		1		11	2	1	1	1		1	2	3	1	1		1	1	1			1						
09.02	de	52.	52.	52.	330	1	1			11	1	1		1		1	2	3	1			1	1				1	1000	0	0	0	5244	
04.02	de	53.	53.	53.	350	1			1	11	2	1	1	1		1	2	3	1			1	1	1			10000	2000	0	89200	89200		
09.02	de	54.	54.	54.	52	2	1	1		3	1	1	1	1		1	3	2	1		1	1	1	1			4000	2000	1000	0	10000		
29.01	de	55.	55.	55.	120	1			1	10	2	1	1	1		2	1	3	1	1			1				1						
29.01	de	56.	56.	56.	200	2			1	12	2	1	1	1		1	2	3	1		1	1	1				1		10000	12000			
07.02	de	57.	57.	57.	65	1		1		11	2	1	1	1	1	1	2	3	1			1	1	1			1	25000	750	-			
26.01	de	58.	58.	58.	600	11 in C H		1		1	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1	1		1	1		1			67000	--	--	
09.02	de	59.	59.	59.	970	1		1		11	1	1		1		1	2	3	1				1				1	10000					1
06.02	de	60.	60.	60.	398	1			1	11	2	1	1	1		2	3	1	1		1		1			1	1	13400 0					
09.02	de	61.	61.	61.	900	1			1	11	2	1	1	1	1	1	2	3	1	1		1	1	1	1		1	60000	0	0			
19.02	de	62.	62.	62.	700	10			1	9	2	1	1	1		1	3	2	1		1		1		1		1	20000	10000				

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Datum	Sprache	M100	M101	M102	M103	M104	M105	M106	M107	M108	M109	M200	M201	M202	M203	M204	M205	M206	M207	M208	M209	M210	M211	M212	M213	M214	M215	M300	M301	M302	M303	M304
09.02	de	63.	63.	63.	680	21		1		9	2	1		1		1	2	3	1		1					1	1	10000				1
10.02	de	64.	64.	64.	23	1			1	9	2	1	1	1	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1					
09.02	de	65.	65.	65.	520	1			1	11	2	1	1	1	1	1	3	2	1		1	1	1	1	1	1	1	70000	50000			1
09.02	de	66.	66.	66.	93	1		1		1	1	1	1	1		1	3	2			1					1	220	0	0	0	0	
09.02	de	67.	67.	67.	140	1		1		3	2	1	1	1		2	3	1			1	1				1	4000	5000	4000	43000	18000	
28.01	fr	68.	68.	68.	50	1			1	12	2	1				1	3	2	1													
10.02	de	69.	69.	69.	800	3			1	11	2	1	1	1	1	1	2	3				1	1				1	25000	2000	0		
12.02	de	70.	70.	70.	125	2		1		9	2	1	1	1		1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7000	7200			
10.02	de	71.	71.	71.	120	3		1		9	2	1	1	1		1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1					
10.02	de	72.	72.	72.	350	1		1		1	2		1	1		2	1	3	1	1		1	1	1	1	1	1	16500	5500			
10.02	de	73.	73.	73.	200	1		1		1	2	1	1	1		1	3	2	1		1	1	1	1		1	1	20000				
09.02	de	74.	74.	74.	95	1	1			11	1	1		1		1	2	3	1			1	1	1			1	1	0		1	

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Legende:

1. Grundlagedaten für die Wirkungsabschätzung

M100	Name des Betriebes
M101	Adresse
M102	Kontaktperson
M103	Betriebsgrösse [Anzahl Mitarbeitende]
M104	Betriebstruktur [Anzahl Standorte]
	<i>Standort (ON = Feld angekreuzt):</i>
M105	ländliches Gebiet
M106	Agglomeration
M107	Zentrum
M108	Branche [nach NOGA Code]
M109	Anstoss: 1 = von aussen auferlegtes MMS 2 = aus eigenem Antrieb eingeführtes MMS

2. Umgesetzte MMS Elemente

M200	Planung (Analyse der bedeutenden Verkehrsarten)
M201	Entscheidung (überprüfbare Ziele, konkrete Massnahmen, Entschluss GL)
M202	Ausführung (Umsetzung von Massnahmen)
M203	Kontrolle (Erfolgskontrolle/Audits)
	<i>Verkehrsart mit grösster Umweltwirkung bezogen auf Ihr Unternehmen, aufsteigend nummerieren (1: grösste Umweltwirkung; 2: mittlere Umweltwirkung; 3: geringste Umweltwirkung)</i>
M204	Pendlerverkehr
M205	Kunden- und Besucherverkehr
M206	Dienst- und Geschäftsverkehr
	<i>Die geplanten bzw. umgesetzten Massnahmen betreffen folgende Verkehrsarten (mehrfach Nennungen möglich; ON = Feld angekreuzt):</i>
M207	Pendlerverkehr
M208	Kunden- und Besucherverkehr
M209	Dienst- und Geschäftsverkehr

Massnahmen (ON = Feld angekreuzt):

M210	ÖV-Förderung
M211	Velo-Förderung
M212	Parkplatzbewirtschaftung
M213	Car-Sharing / Carpooling
M214	Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz
M215	Kommunikation / Marketing

3. Kosten und Wirkung

M300	Kosten für Aufbau des Mobilitätsmanagements (Projektkosten in CHF)
M301	Kosten für den Betrieb des Mobilitätsmanagements (pro Jahr in CHF)
M302	Einnahmen und Kosteneinsparungen durch Massnahmen des Mobilitätsmanagement (pro Jahr in CHF)
M303	erwartete Energieeinsparung geplanter Massnahmen [kWh]
M304	erreichte Energieeinsparung realisierter Massnahmen [kWh]

Anhang 3: Zusatzauswertungen Massnahmen

Tabelle A-3.1: Umsetzung/Planung von Massnahmen nach Massnahmenbereichen und Verkehrsarten (kombiniert)

Massnahmenbereiche	Total		nur Pendlerverkehr (PV)		nur Geschäftsverkehr (GV)		Pendler- und Kundenverkehr (PV/KV)		Pendler- und Geschäftsverkehr (PV/GV)		Pendler-, Kunden- und Geschäftsverkehr (PV/KV/GV)	
	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe nur PV	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe nur GV	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe PV/KV	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe PV/GV	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe PV/KV/GV
ÖV	52	75%	14	82%	2	33%	7	78%	22	76%	7	88%
Velo	51	74%	11	65%	2	33%	8	89%	22	76%	8	100%
K/M	50	72%	10	59%	2	33%	7	78%	23	79%	8	100%
PP-B	38	55%	10	59%	1	17%	5	56%	14	48%	8	100%
CarS/P	29	42%	6	35%	1	17%	4	44%	12	41%	6	75%
FB/OF	26	38%	0	0%	5	83%	1	11%	16	55%	4	50%

ÖV ÖV-Förderung
 Velo Velo-Förderung
 K/M Kommunikation / Marketing
 PP-B Parkplatzbewirtschaftung
 CarS/P CarSharing / Carpooling
 FB/OF Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz

EnergieSchweiz: Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Erfolgsprognose Kampagne

Tabelle A-3.2: Umsetzung/Planung von Massnahmen nach Massnahmenbereichen und Standorte (kombiniert)

Massnahmenbereiche	Total		nur ländliches Gebiet (LG)		nur Agglomeration (A)		nur Zentrum (Z)		Ländliches Gebiet und Agglomeration (LG+A)*		Agglomeration und Zentrum (A+Z)*		an allen drei Standorten (LG, A, Z)*	
	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe LG	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe A	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe Z	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe LG+A	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe A+Z	Anzahl Betriebe	in % vom Total der Betriebe LG,A+Z
ÖV	52	75%	10	100%	17	65%	21	72%	2	100%	1	100%	1	100%
Velo	51	74%	5	50%	20	77%	24	83%	2	100%	0	0%	0	0%
PP-B	38	55%	5	50%	17	65%	15	52%	1	50%	0	0%	0	0%
CarS/P	29	42%	4	40%	12	46%	12	41%	1	50%	0	0%	0	0%
FB/OF	26	38%	1	10%	12	46%	11	38%	1	50%	1	100%	0	0%
K/M	50	72%	5	50%	23	88%	20	69%	1	50%	1	100%	0	0%

ÖV ÖV-Förderung
 Velo Velo-Förderung
 K/M Kommunikation / Marketing
 PP-B Parkplatzbewirtschaftung
 CarS/P CarSharing / Carpooling
 FB/OF Flottenbewirtschaftung / Optimierung Fahrzeugeinsatz

* Betriebe, die über verschiedene Standorte verfügen