

Polyfeld Muttentz

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Eine Information für Grundeigentümer/innen und Investor/innen

November 2011

Impressum

Auftraggeber

*Gemeinde MuttENZ
Kirchplatz 3
4132 MuttENZ*

Autoren

ARGE profimobil

*Karin Hartmann
Wendel Hilti*

*Pestalozzi & Stäheli, Basel
Häseli & Hilti, Basel*

Inhaltsverzeichnis

1 Betriebliches Mobilitätsmanagement – Was ist das?	4
2 Mobilitätsmanagement im Polyfeld Muttenz	5
2.1 Masterplan	5
2.2 Bestehendes Mobilitätsangebot	5
2.2.1 Öffentlicher Verkehr	5
2.2.2 Langsamverkehr	6
2.2.3 Motorisierter Verkehr	6
3 Handlungsfelder für Firmen im Bereich Pendlerverkehr	7
3.1 Das Push- und Pullprinzip	7
3.2 Handlungsfeld I: Parkplatzbewirtschaftung (Push-Massnahme)	8
3.3 Handlungsfeld II: Finanzielle Anreize (Pull-Massnahme)	8
3.4 Handlungsfeld III: Förderung Langsamverkehr und E-Mobilität (Pull-Massnahme)	9
3.5 Handlungsfeld IV: Information (Pull-Massnahme)	10
3.6 Handlungsfeld V: Sensibilisierung (Pull-Massnahme)	10
3.7 Massnahmenpaket Pendlerverkehr	10
4 Massnahmenbeispiele für weitere Mobilitätsbereiche	12
5 Vorgehen	12

1 Betriebliches Mobilitätsmanagement – Was ist das?

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement werden firmenspezifische Mobilitätskonzepte erstellt. Ziel ist es, die betriebsbezogene Mobilität hinsichtlich ihrer Umweltwirkung und ihrer Wirtschaftlichkeit zu optimieren. Betriebliches Mobilitätsmanagement spricht sämtliche Mobilitätsbereiche an, vom Pendler- über den Geschäftsreise- und Kundenverkehr bis zum Güterverkehr.

Die betriebbezogene Mobilität ist ein bedeutender ökonomischer Faktor für Unternehmen. Ein optimales Parkplatzangebot, optimierte Kosten für Treibstoff und Fuhrpark sowie eine gute Erreichbarkeit des Firmenstandortes für Mitarbeitende, Kunden und Geschäftspartner wirken sich deshalb positiv auf die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens aus. Gleichzeitig leistet ein Unternehmen mit Mobilitätsmanagement auch einen Beitrag zum Umweltschutz, indem beispielsweise die Mitarbeitenden mit verschiedenen Anreizen motiviert werden, für ihren Arbeitsweg oder für Dienstfahrten vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder aufs Velo umzusteigen.

Mobilitätsmanagement hat viele gewinnbringende Faktoren.



Abbildung 1: Gewinnbringende Faktoren von Mobilitätsmanagement

2 Mobilitätsmanagement im Polyfeld Muttenz

2.1 Masterplan

Mit dem Masterplan Polyfeld Muttenz liegt ein übergeordnetes Steuerungsinstrument für die angestrebte Arealentwicklung vor. Der Kanton Basel-Landschaft und die Gemeinde Muttenz verfolgen darin gemeinsam das Ziel einer nachhaltigen städtebaulichen, wirtschaftlichen, ökologischen und funktionalen Aufwertung des Polyfelds Muttenz. Der Masterplan zeigt die generellen städtebaulichen und planerischen Vorgaben für die kommenden Projekte auf und beschreibt die angestrebten Qualitätsanforderungen. Er dient somit als Zielvorgabe sowohl für die Standort- und Projektentwicklung der drei kantonalen Vorhaben (FHNW, SEK II Schulen, Nachnutzung Deponie), als auch für die weitere Umsetzung in grundeigentümergebundene Planungsinstrumente.

Im Teil Verkehr des Masterplans wird die angestrebte verkehrliche Entwicklung aufgezeigt. Das Polyfeld Muttenz als Arbeitsplatzgebiet, Bildungsstandort und Wohnquartier soll eine ausgezeichnete und quartierverträgliche Verkehrserschliessung erhalten. Angestrebt wird eine konsequente Verlagerung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr auf der einen Seite und eine Lenkung und Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs auf der anderen Seite. Letzteres soll insbesondere durch eine entsprechende Parkierungsregelung (zentrales Parking) sowie durch ein wirkungsvolles betriebliches Mobilitätsmanagement erreicht werden.

2.2 Bestehendes Mobilitätsangebot

2.2.1 Öffentlicher Verkehr

Eine wichtige Grundbedingung für eine erfolgreiche Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen ist eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Das Polyfeld Muttenz ist bereits heute mit Bahn, Bus und Tram gut erschlossen:

- Am Bahnhof Muttenz verkehren 2 S-Bahn-Linien jeweils im 30 Minuten Takt.
- Die Buslinien 47 und 63, welche auf der Kriegackerstrasse fahren, erreichen in den Hauptverkehrszeiten eine Kursfolge von rund 6 Bussen pro Stunde.
- Die Tramlinie 14 liegt zwar etwas ausserhalb des Polyfeld Muttenz, kann aber mit einer entsprechenden Aufwertung der Fusswege gut vernetzt werden.

Im Rahmen der Arealentwicklung werden zudem weitere Optimierungen für den öffentlichen Verkehr geprüft, so zum Beispiel eine neue Haltestellenanordnung der Busse oder eine neue Haltestelle beim Knoten Birsfelderstrasse/St. Jakob-Strasse (Rennbahnkreuzung) für die Buslinie 63 bzw. die Tramlinie 14.

Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist eine wichtige Voraussetzung für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement. Das Polyfeld ist bereits heute gut mit Bahn, Bus und Tram erschlossen. Weitere Verbesserungen sind geplant.



Abbildung 2: Bahnhof Muttenz – Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr

2.2.2 Langsamverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr soll gezielt gefördert werden. So wird das Strassennetz durch ein dichtes Wegnetz ergänzt und damit eine optimale Erschliessung des Polyfeld Muttenz für den Langsamverkehr geschaffen. Zu allen Teilgebieten führen grosszügig gestaltete Wege für den Fuss- und Veloverkehr.

An wichtigen Orten wie z. B. Bahnhof, Fachhochschule, SEK II Schulen und beim Sammelparkhaus wird ein grosses Angebot an gut erreichbaren und überdachten Veloabstellplätzen errichtet. Auch innerhalb der übrigen Teilgebiete sind für den Veloverkehr ausreichend und komfortable Abstellplätze anzubieten. Für die stark an Bedeutung zunehmenden Elektrofahrräder ist die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen (Aufladestation, Steckdosen, etc.)

2.2.3 Motorisierter Verkehr

Auf dem Deponie-Standort Feldreben im Teilgebiet 7 am Westrand des Polyfeld Muttenz soll ein Sammelparkhaus erstellt werden. Insbesondere die Fachhochschule, die SEK II Schulen sowie weitere neue Bebauungen auf dem Teilgebiet 7 sollen den grössten Teil ihres Parkplatzbedarfs in diesem Sammelparkhaus abdecken. Damit werden die zentralen Bereiche des Polyfeld Muttenz vom Verkehr entlastet.

Angestrebt wird, dass in den übrigen Teilgebieten nicht mehr als die gesetzlich geforderte Mindestzahl an Parkplätzen erstellt werden darf. Es wird darauf geachtet, dass die Entwicklung jedes einzelnen Teilgebietes mit der dazugehörigen Parkierung flexibel und unabhängig von den anderen Teilgebieten möglich ist. Der Bedarf an Parkplätzen soll mehrheitlich unterirdisch angeboten werden. Strassenparkierung ist nicht vorgesehen.

3 Handlungsfelder für Firmen im Bereich Pendlerverkehr

3.1 Das Push- und Pullprinzip

Wie können Sie in Ihrem Unternehmen Mobilitätsmanagement planen und umsetzen? Am wirkungsvollsten ist es, wenn Ihr Konzept einen ausgewogenen Mix aus sogenannten Push- und Pullmassnahmen enthält. Mit Pushmassnahmen reglementieren Sie den motorisierten Verkehr und versuchen damit PW-(Allein)-Fahrten zu vermeiden. Typische Pushmassnahmen sind z.B. Beschränkungen bei der Parkplatzvergabe, Parkplatzgebühren oder aber auch Spesenregelungen, welche den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr bevorzugen.

Mit Pullmassnahmen schaffen Sie Anreize zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs bzw. zur Effizienzsteigerung des motorisierten Verkehrs. Typische Pullmassnahmen sind z.B. finanzielle Anreize, Verbesserung der Infrastruktur für Velofahrer/innen oder auch die Förderung von Fahrgemeinschaften.

Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement beinhaltet einen ausgewogenen Mix aus Push- und Pullmassnahmen.

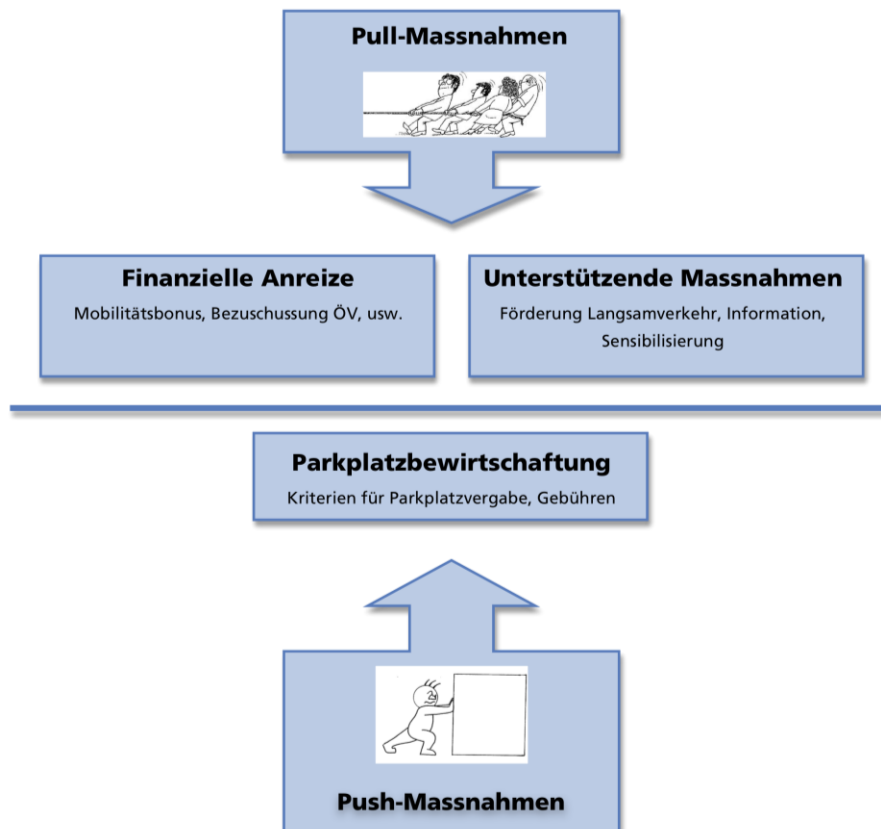


Abbildung 3: Beispiel für Push- und Pullmassnahmen

3.2 Handlungsfeld I: Parkplatzbewirtschaftung (Push-Massnahme)

Die Kernmassnahme von Mobilitätsmanagement auf der Push-Seite ist die Parkplatzbewirtschaftung. Mit der Parkplatzbewirtschaftung können Sie die Nachfrage nach Parkplätzen steuern. Dies geschieht über:

- die Festlegung von Kriterien für die Vergabe der Parkplätze und/oder
- die Festlegung eines Gebührenmodells

Es gibt diverse Varianten für eine Parkplatzbewirtschaftung. Welche Sie wählen, hängt von den Zielen und auch von den Rahmenbedingungen Ihres Unternehmens ab. Die Bewirtschaftung der Parkplätze können Sie im Rahmen eines Parkierungsreglements regeln.

Beispiel: Mobilitätsmanagement bei der Firma Muster AG in Muttenz

Viele Mitarbeitende der Firma Muster AG mit Sitz in Muttenz sind unzufrieden mit der Parkplatzsituation. Sie beklagen sich darüber, dass es zu wenig Parkiermöglichkeiten gibt und verlangen ein grösseres Angebot an Parkplätzen.

Da Parkplätze teuer sind, möchte die Geschäftsleitung nicht noch mehr Parkplätze anmieten. Sie entscheidet sich deshalb, eine Parkplatzbewirtschaftung einzuführen. Ziel ist es, bei der Vergabe der Parkplätze diejenigen Mitarbeitenden zu bevorzugen, die aufgrund von schlechten ÖV-Anbindungen eher auf das Auto angewiesen sind. Zudem möchte die Firma einen Anreiz schaffen, damit die Mitarbeitenden vermehrt auf den öffentlichen Verkehr bzw. auf den Fuss- und Veloverkehr umsteigen. Sie entscheidet sich deshalb für das folgende Modell.

Neu erhalten nur noch Mitarbeitende einen Parkplatz, die 45 min. und mehr mit dem öffentlichen Verkehr von zu Hause bis zum Arbeitsplatz benötigen. Die Mitarbeitenden zahlen zudem eine Parkplatzgebühr. Mitarbeitende, die auf einen Parkplatz verzichten, erhalten dafür einen Bonus (siehe unten).

3.3 Handlungsfeld II: Finanzielle Anreize (Pull-Massnahme)

Als Kernmassnahme auf der Pull-Seite gelten die finanziellen Anreize. Mit der Vergabe von finanziellen Anreizen sollen die Mitarbeitenden motiviert werden, auf den öffentlichen Verkehr bzw. auf den Langsamverkehr umzusteigen. Beispiele für finanzielle Anreize sind z. B. die Bezuschussung des öffentlichen Verkehrs oder die Ausschüttung eines Mobilitätsbonus.

Beispiel: Mobilitätsmanagement bei der Firma Muster AG in Muttenz

Die Geschäftsleitung der Firma Muster AG möchte neben der Parkplatzbewirtschaftung auch einen Bonus für diejenigen Mitarbeitenden einführen, welche auf einen Parkplatz verzichten. Damit sollen die Mitarbeitenden motiviert werden, auf den öffentlichen Verkehr bzw. den Langsamverkehr umzusteigen. Die Mitarbeitenden erhalten deshalb neu einen finanziellen Beitrag in Form von Reka-Rail-Checks. Damit können sie alle Billette und Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs bezahlen.

3.4 Handlungsfeld III: Förderung Langsamverkehr und E-Mobilität (Pull-Massnahme)

Velofahren schont die Umwelt und fördert die Gesundheit Ihrer Mitarbeitenden. Damit mehr Mitarbeitende mit dem Velo zur Arbeit fahren, braucht es in erster Linie gute Rahmenbedingungen. Eine davon sind sicherlich gute Velowege zum Firmenstandort. Für diese sind in der Regel die Kantone und Gemeinden verantwortlich. In Ihrer Verantwortung liegt dagegen das Angebot von zentralen, sicheren und überdachten Veloabstellanlagen sowie von Duschen und Umkleidemöglichkeiten.

Des Weiteren können Sie Ihre Mitarbeitenden mit Aktionen und kleinen „Geschenken“ motivieren, ihre Arbeitswege mit dem Velo zurückzulegen. Beispiele dafür sind Veloreparaturtage, Abgabe von Velovignetten, Teilnahme an der nationalen Aktion Bike to Work, Velotouren, vergünstigte Abgabe von Velohelmen, usw.

Velofahren ist gesund und schont die Umwelt. Mit einem guten Angebot an überdachten, zentralen und sicheren Veloabstellanlagen können Sie zu einer Förderung des Veloverkehrs auf dem Arbeitsweg beitragen.



Abbildung 4: Velofahren ist gesund und schont die Umwelt

Mit einfachen Massnahmen können Sie zudem auch einen Beitrag zur Förderung der E-Mobilität leisten. Nutzer/innen von Elektrowelos und ElektroscOOTern können Sie unterstützen, indem Sie ihnen Abstellplätze mit einer Steckdose zur Verfügung stellen. Damit E-Mobilität wirklich umweltfreundlich ist, ist es wichtig, dass der Strom aus erneuerbaren Energien kommt, am besten aus dem vor Ort produzierten Solarstrom.

3.5 Handlungsfeld IV: Information (Pull-Massnahme)

Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr oder auf den Langsamverkehr fällt Ihren Mitarbeitenden leichter, wenn sie gut über alle möglichen Alternativen zum Auto informiert werden und diese Informationen vor allem leicht zugänglich sind. Bieten Sie deshalb alle für Ihr Unternehmen relevanten Mobilitätsinformationen gebündelt an, z. B. im Intranet oder in Form einer Infomappe. Wichtige Informationen sind z. B. die Links zu den Transportunternehmen, zu Fahrplänen (z. B. SBB-Tür-zu-Tür-Fahrplan), Mobility-CarSharing, Velorouten, Routenplaner oder aber firmenspezifische Informationen wie Parkierungs- und Spesenreglement, Karte mit Standorten der Veloabstellplätze und Duschen/Umkleiden, Infos zu Aktionen und Angeboten (z. B. verbilligte Velohelme), usw.

3.6 Handlungsfeld V: Sensibilisierung (Pull-Massnahme)

Mit Sensibilisierungsmassnahmen können Sie das Thema Mobilität regelmässig auf den Tisch bringen. Sie regen damit die Mitarbeitenden (und die Geschäftsleitung!) an, sich immer wieder über das eigene Mobilitätsverhalten Gedanken zu machen. Mit Aktionen und Wettbewerben können Sie auf eine witzige und spielerische Art und Weise die Mobilität immer wieder ins Gespräch bringen. Beispiele dafür sind die Aktion „Bike to Work“, das Mobilotto (Wettbewerb) oder auch Aktionstage an denen beispielsweise E-Bikes getestet oder Velohelme vergünstigt gekauft werden können.

3.7 Massnahmenpaket Pendlerverkehr

Ein wirkungsvolles und erfolgreiches betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst einen bunten Strauss an Massnahmen, die aufeinander abgestimmt sind und sich gegenseitig ergänzen und unterstützen. Wie bei allen Changemanagement-Prozessen ist es wichtig, dass die entscheidenden Player früh in den Prozess einbezogen werden und die ganze Belegschaft regelmässig über die geplanten Schritte informiert wird (Kommunikation).

Beispiel für ein Massnahmenpaket im Mobilitätsbereich Pendlerverkehr. Neben den beiden Kernmassnahmen Parkplatzbewirtschaftung und finanzielle Anreize sind auch die unterstützenden Massnahmen sowie die begleitende Kommunikation wichtige Bestandteile für eine erfolgreiche Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes.

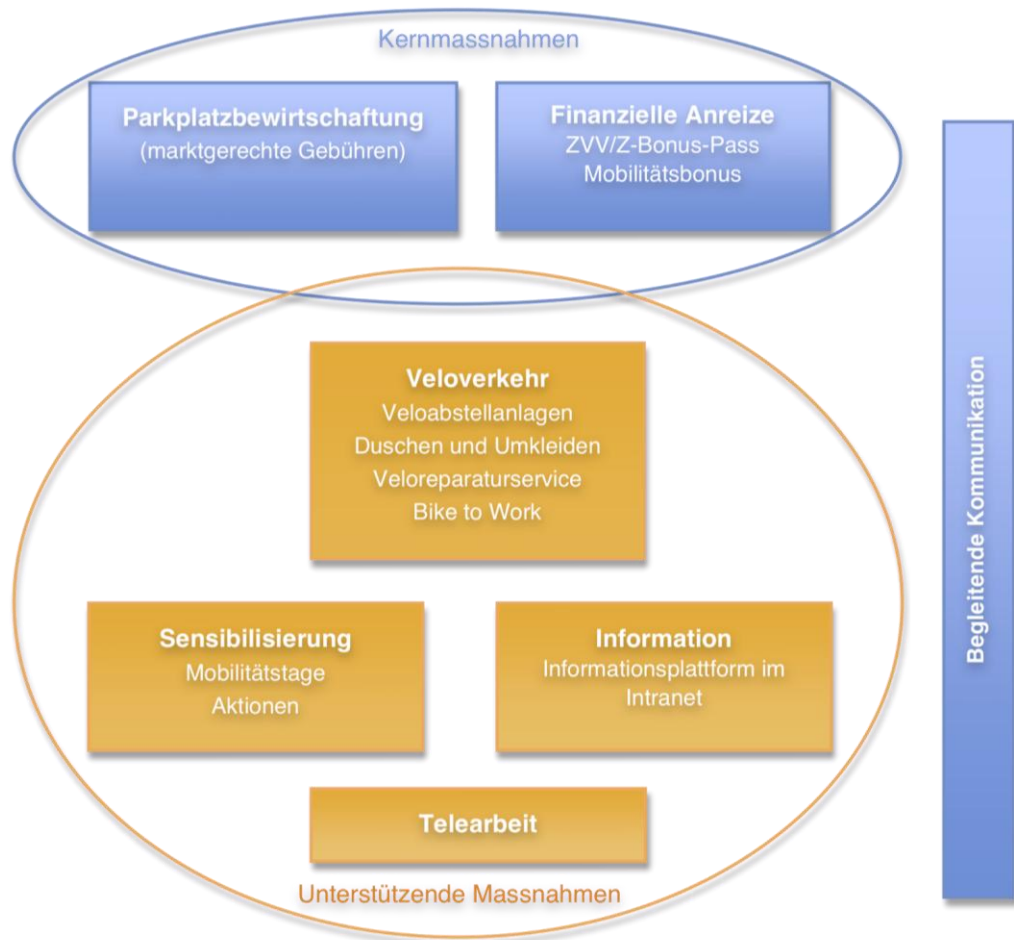


Abbildung 5: Massnahmenpaket im Bereich Pendlerverkehr

4 Massnahmenbeispiele für weitere Mobilitätsbereiche

Neben dem Pendlerverkehr können Firmen auch in anderen Mobilitätsbereichen wie z. B. dem Geschäftsreiseverkehr, dem Kundenverkehr oder im Güterverkehr Massnahmen umsetzen. Die Optimierung der Mobilitätsprozesse in diesen Mobilitätsbereichen hat neben dem ökologischen meist auch einen grossen ökonomischen Nutzen für das Unternehmen.

Geschäftsreiseverkehr	Kundenverkehr	Güterverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung des Spesenreglements hinsichtlich Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Dienstfahrten • Ökologische Kriterien für die betriebeigene Fahrzeugflotte • Mobility Business CarSharing • Eco-Drive-Kurse für Mitarbeitende • Nutzung von IT-Kommunikationsmittel • usw. 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebot von vergünstigten ÖV-Billettes • Bewirtschaftung der Parkplätze für Kunden • Information/Kommunikation • Shuttleservice bei Anlässen und Schulungen • usw. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ökologische Kriterien für die betriebeigene Fahrzeugflotte • Optimierung der Logistik Routenplanung, Fahrzeugwahl • Eco-Drive-Kurse für Chauffeure • Citylogistik • usw.

Abbildung 6: Beispiele für Massnahmen in weiteren Mobilitätsbereichen

5 Vorgehen

Ist-Analyse der betrieblichen Mobilität

In einer ersten Phase werden die Eckdaten der betrieblichen Mobilität aufgenommen und analysiert. Für die Analyse des Pendlerverkehrs beispielsweise kann eine Mitarbeitendenbefragung zum Mobilitätsverhalten oder eine Analyse der Wegzeiten Wohnort-Arbeitsort mit dem öffentlichen Verkehr sinnvoll sein. Welche Daten erhoben werden, ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich und abhängig von der Relevanz der einzelnen Mobilitätsbereiche.

Massnahmenplanung

Aufbauend auf der Analysephase wird ein mögliches Massnahmenpaket zusammengestellt. Dieses Massnahmenpaket beinhaltet einen bunten Strauss an Massnahmen, die aufeinander abgestimmt sind und sich gegenseitig ergänzen und unterstützen. Sinnvollerweise werden diese Massnahmen, z. B. im Rahmen eines Workshops, mit den wichtigsten Playern diskutiert und optimiert.

Umsetzung der Massnahmen

Nach einer positiven Entscheidung durch die Geschäftsleitung kann mit der Umsetzungsplanung begonnen werden. Abhängig vom erarbeiteten Massnahmenpaket muss beispielsweise ein Parkierungsreglement erstellt, das Jobticket organisiert oder neue Firmenvelos bestellt werden. Wichtig ist, dass der Umsetzungszeitpunkt bzw. –zeitraum sowie die Zuständigkeiten klar definiert werden. Sinnvollerweise wird die Umsetzungsphase mit einer positiv besetzten Massnahme eröffnet. Alle neuen Massnahmen müssen gut kommuniziert werden.

Begleitung durch einen Mobilitätsberater / eine Mobilitätsberaterin

Mobilitätsberater/innen unterstützen interessierte Firmen bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen. Auf der Webseite von Mobileservice (<http://www.mobilservice.ch/>) finden Sie neben vielen Beispielen für Mobilitätsmanagement in Unternehmen auch eine Adressliste mit ausgewiesenen Mobilitätsberater/innen aus der ganzen Schweiz.

Direkter Link zur Adressliste der Mobilitätsberater/innen:

www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/expertenpool.html

Kontaktstelle bei der Gemeinde Muttenz

Gemeinde Muttenz

Abteilung Umwelt

Frau Patricia Enzmann

Kirchplatz 3

4132 Muttenz

www.muttenz.ch

Der Gemeinderat hat mit Beschluss-Nr. 596 vom 16. November 2011 dieses Dokument gutgeheissen und empfiehlt jeder Unternehmung resp. Organisation im Polyfeld Muttenz ein betriebliches Mobilitätsmanagement umzusetzen. Sie tragen damit zu einer quartierverträglichen Mobilität bei und positionieren sich als fortschrittliche, zukunftsorientierte Unternehmung.

IM NAMEN DES GEMEINDERATES

Der Präsident

Der Verwalter



Peter Vogt



Sebastian Helmy

November 2011