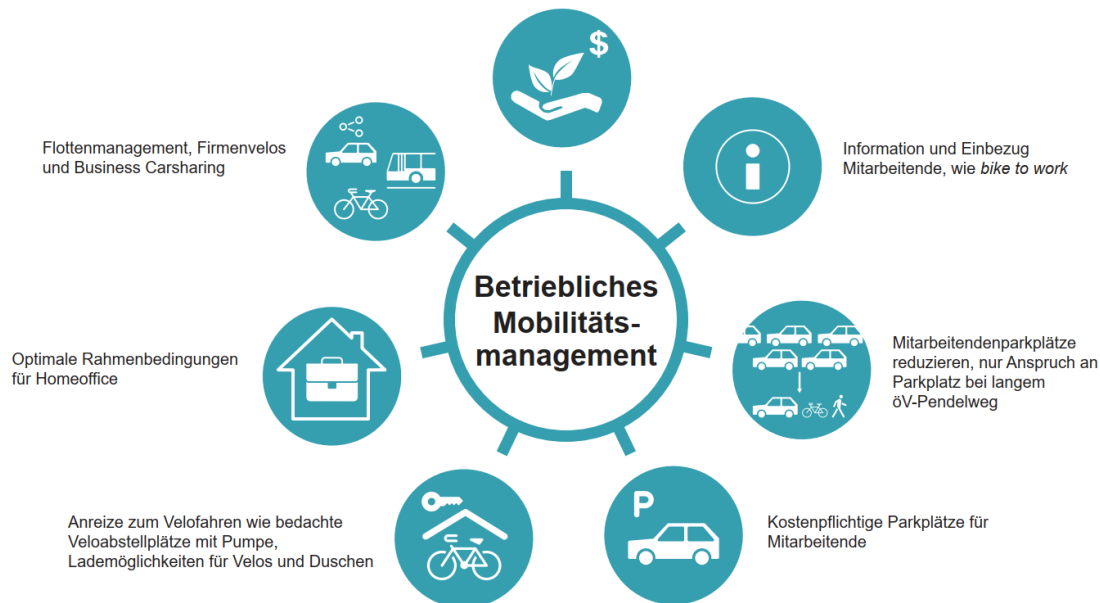


MM01 Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Mobilitätsbonus für umweltfreundliches Pendeln



Beschrieb der Massnahme

Der Pendelverkehr trägt massgeblich zur hohen Auslastung des Strassennetzes in den Hauptverkehrszeiten bei. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement sollen Anreize geschaffen werden, den Pendelweg vermehrt mit dem öV, zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Städte und Gemeinden sollen regional abgestimmt die Einführung, Umsetzung und das Controlling eines betrieblichen Mobilitätsmanagements bei allen Unternehmen fördern. Die kommunalen Verwaltungen gehen mit gutem Beispiel voran. Für Unternehmen ab 50 Mitarbeitenden soll die Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts (betriebliches Mobilitätsmanagement) im Rahmen des Baugesuchs mit verpflichtenden Vorgaben (entsprechend den GVK-Zielen) obligatorisch sein. Die Gemeinden sollen das in ihrer Bau- und Nutzungsordnung festsetzen (Beispiel Stadt Baden BNO § 61).

Die Repla soll zusammen mit den Gemeinden und dem Kanton zusätzlich einen Leitfaden zur Erstellung von Mobilitätskonzepten inkl. einer Sammlung guter Beispiele erarbeiten. Die Repla kann weitere Anreize setzen, beispielsweise Prämierung guter Konzepte, finanzielle oder fachliche Unterstützung. Das betriebliche Mobilitätsmanagement eines Unternehmens soll eine Auswahl der folgenden Elemente beinhalten:

- Kostenpflichtige Parkplätze für Mitarbeitende; kein Anspruch, wenn öV-Pendelweg kürzer als 45 min ist
- Mobilitätsbonus (zum Beispiel Beiträge an Halbtax, A-Welle, Lohnbestandteil, o.ä.) für umweltbewusstes Pendeln (finanziert durch die MA-Parkplatz-Gebühren-Einnahmen), vgl. oben
- Parkplätze reduzieren und an Verkehrsdrehscheibe „auslagern“
- Flottenmanagement statt fix zugeteilter Dienstfahrzeuge, firmeneigene Mobility-Abos und „Dienstvelos“
- Verbesserung Velo-Infrastruktur (überdachte und nahe Veloparkplätze, Duschen, Pumpen)
- Optimale Rahmenbedingungen für Home-Office
- Sensibilisierung (Bike-to-Work, Velofahr-/Flickkurs, etc.)

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung

Gemeinden und Städte

Beteiligte

Kanton, Replas und Unternehmen

Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.

Herleitung aus Lagebeurteilung

Im Raum Baden und Umgebung gibt es (Stand 2021) rund 5'400 Betriebe mit über 46'000 Mitarbeitenden. Davon arbeiten rund 26'000 in der Stadt Baden, wobei gut 80% nicht in der Stadt wohnen und davon rund die Hälfte (ca. 11'000) in einer der am GVK Raum Baden uU beteiligten Gemeinden. Der resultierende Pendlerverkehr v.a. Richtung Baden trägt massgeblich zur hohen Auslastung des Verkehrs- und insbesondere des Strassennetzes in den Hauptverkehrszeiten bei.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09)
- Velovorzugsrouten (FV02 bis FV04), Behebung von Schwachstellen auf Hauptrouten (FV05 bis FV08)
- Aufwertung Verkehrsdrehscheiben (BB06 bis BB08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM01

- Wirkung**
- Die Massnahme fördert eine flächensparende Arbeitsmobilität, indem MIV-Fahrten eingespart und auf öV bzw. Fuss-/Veloverkehr verlagert werden. Beispiele aus der Region zeigen, dass dabei bis zu 30% aller Fahrten vom MIV auf andere Verkehrsmittel umgelagert werden können (siehe Best Practice-Beispiele unten). Besonders wirksam sind die Bewirtschaftung von Parkplätzen sowie Mobilitätsboni für Mitarbeitende, die mit dem öV, zu Fuss oder mit dem Velo pendeln.
 - Weniger Autofahrten während der Hauptverkehrszeiten leistet einen wichtigen Beitrag zu einem berechenbaren Verkehrsfluss bzw. einer stabileren Erreichbarkeit für den verbleibenden Autoverkehr.



Flächensparende
Mobilität



Rahmenbedingungen
Arbeits- und
Bildungsverkehr



Stabile
Erreichbarkeit für
den Autoverkehr

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

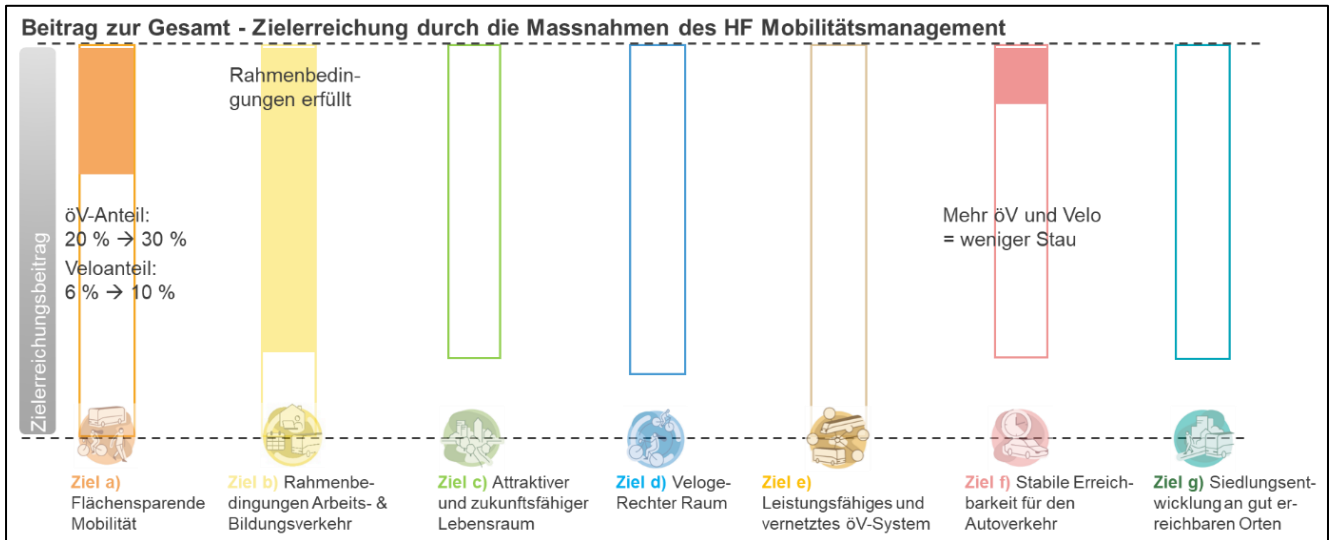
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und

Entwurf für Online-Partizipation

Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die fünf Massnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement enthalten unabdingbare Unterstützungsmassnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel "flächensparende Mobilität"). Zudem werden die Rahmenbedingungen im Arbeits- und Bildungsverkehr so verändert, dass die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten abnehmen. Damit werden auch Staus reduziert, was die Zuverlässigkeit des MIV erhöht.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Mobilitätsmanagement"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement Kanton Aargau
www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/aargaumobil/umsetzungskonzept-mobilitaetsmanagement
- Impulsberatung für Unternehmen
www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/aargaumobil/unternehmen-standortbetreiber
- Innovationsfonds Mobilitätsmanagement Kanton Aargau
www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/aargaumobil/innovative-projekte

Ergänzende Informationen

Unterstützende Massnahmen aus dem GVK

Folgende Massnahmen des GVK Raum Baden und Umgebung unterstützen die Förderung des betrieblichen MM:

- An MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09) könnten Mitarbeitendenparkplätze geschaffen werden, die Unternehmen mit Standort im Zentrum mieten und dafür im Gegenzug an ihrem Firmenstandort nicht mehr erstellen / mieten müssten. Damit würde die kombinierte Mobilität gefördert und MIV-Fahrleistung reduziert. Die entsprechenden Regelungen zur Parkplatzerstellungspflicht in den kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen (MM03) müssten dazu angepasst werden. (Beispiel [Weil am Rhein, Rheincenter](#))
- Velovorzugsrouten (FV02 bis FV04) sowie die Behebung von Schwachstellen auf Velorouten (FV05 bis FV12) machen das Pendeln per Velo für Angestellte attraktiver.

Aufgewertete Verkehrsdrehscheiben (BB06 bis BB08), schlanke Anschlüsse und ein stabiler Fahrplan fördern den Umstieg auf den öV.

Best-Practice: Kantonsspital Baden (KSB)

Engpässe beim Parkplatzangebot führten beim Kantonsspital Baden zu steigender Unzufriedenheit bei Personal, Patienten und Besuchern. Mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und eines Ökobonus konnte das Problem entschärft sowie die Zahl der Mitarbeitenden, die nicht mit dem Auto zur Arbeit fahren, massiv erhöht werden.

Folgende Massnahmen wurden umgesetzt:

Organisatorische Massnahmen / Anreize

- Alle Parkplätze auf dem KSB-Areal sind rund um die Uhr kostenpflichtig (Ausnahmen Notfall).
- Ladestationen für E-Bikes stehen gratis zur Verfügung.
- Anspruch auf eine Parkbewilligung haben nur Mitarbeitende, deren Arbeitsweg zwischen 6:00 und 18:00 Uhr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mehr als 35 min beträgt.
- Die Parkbewilligung gewährt keinen Anspruch auf einen freien Parkplatz (Ausnahmen Geschäftsleitung, Chef- und Leitende Ärzte).
- Mitarbeitenden, die den Arbeitsweg mit dem öV, dem Velo, zu Fuss oder in Fahrgemeinschaft zurücklegen, wird aufgrund ihres umweltfreundlichen Verhaltens ein Ökobonus (800 Franken) ausbezahlt.
- Teilnahme am Business CarSharing von Mobility

Bauliche Massnahmen

- Bereitstellung gedeckter Velo-Abstellplätze und einer Velopumpstation; Sanierung Duschen und Umkleidekabinen; Verbesserung der Wegweisung und des Velowegnetzes
- Bereitstellung spezieller Gratis-Parkplätze für Spät-, Nacht-, Pikettdienst oder Notfalleinsätze sowie Wochenenddienste
- Einrichtung eines Mobility-Standortes auf dem KSB-Areal

Information und Bewusstseinsbildung

- Durchführung einer Velohelmaktion, Velogesundheitswoche; Abgabe einer Velowegkarte; wöchentlicher Bike-Treff; Teilnahme an "bike to work"
- Demonstration für Reservation und Benützung des Mobility-Fahrzeuges.

Die periodische Überprüfung und Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes ist zentral, zudem müssen die Infrastrukturen bzw. die Anbindung gerade bei grösseren Institutionen für öV und Velo attraktiver sein als diejenigen für das Auto, also Bushaltestellen und Veloabstellplätze näher bei Haupteingängen liegen als das Parkhaus.

Das anvisierte Ziel von rund 30% Umsteigenden ist erreicht worden. Der Aufbau des Mobilitätsmodells kostete einmalig CHF 310'000.-. Die Ausgaben für den Ökobonus werden durch die Einnahmen der Parkplatz-Bewirtschaftung finanziert. Nach Abschreibung der Investitionen ist das Mobilitätsmodell kostenneutral ausgestaltet.

Quelle: [Weisung Mobilität und Parkierung](#), Kantonsspital Baden 2022 und www.mobilservice.ch -> Kantonsspital Baden AG 2021

Ergänzende Informationen

Best-Practice: Paul Scherrer Institut PSI, Villigen

Das PSI will als umweltbewusste Arbeitgeberin ihre Mitarbeitenden mit attraktiven Angeboten für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten motivieren. Dabei will das PSI eine Vorbildrolle im sparsamen Umgang mit Ressourcen und Energien einnehmen. Ausserdem gab es für die Mitarbeitenden im Schichtbetrieb am Abend keine Postautoverbindungen mehr vom bzw. zum Betriebsstandort in Villigen. Deshalb wurden folgende Massnahmen ergriffen:

Bauliche Massnahmen

- Die bestehenden Veloabstellanlagen wurden optimiert (Anzahl, Lage und Ausstattung).
- Garderoben und Duschkmöglichkeiten wurden den Bedürfnissen der Nutzenden angepasst.

Organisatorische Massnahmen / Anreize

- Es wurde ein Veloverleihsystem eingeführt.
- Es wird jährlich ein Mobilitätsbonus in Form von REKA-Checks ausbezahlt.
- Die Parkgebühren pro Jahr wurden erhöht. Jahreskartenbezüger können keinen Mobilitätsbonus beziehen, Tagesparkgebühren sind verhältnismässig hoch angesetzt.
- Die Mitfahrzentrale Hitchhike für regelmässiges Pendeln oder einzelne Fahrten wurde eingeführt.

Information und Bewusstseinsbildung

- Gemeinsam mit Kanton und Gemeinde wurden der Anschluss von und zum PSI an das kantonale Velonetz und zu den umliegenden Bahnhöfen signalisiert. Velowege wurden partiell neu markiert.
- Mit Aktionen und Veranstaltungen wird nachhaltige Mobilität zum Thema gemacht. 2018/2019 lief eine Veranstaltungsreihe „How to get to PSI“, um die Mitarbeitenden für ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren.

Bereits mehr als die Hälfte der Mitarbeitenden kommen mit dem ÖV oder dem Velo zur Arbeit. Das gesetzte Ziel einer Verlagerung von 5-10% der MIV-Pendelnden auf den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr (bis Ende 2019) konnte mit der Erhöhung der Parkgebühren im Mai 2019 bereits realisiert werden.

Die Parkplatzsituation hat sich entspannt und das Ziel, denjenigen Mitarbeitenden Parkplätze bereitstellen zu können, welche auf das Auto angewiesen sind, konnte umgesetzt werden.

Quelle: www.mobilservice.ch -> Paul Scherrer Institut (2019) und Corporate Carpooling www.hitchhike.ch