

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2005)

**Heft:** 6

**Artikel:** badenmobil : Mobilitätsmanagement und Beratung für Unternehmen

**Autor:** Gorko, Wladimir

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957289>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# badenmobil<sup>1</sup>

## Mobilitätsmanagement und Beratung für Unternehmen

22

► Wladimir Gorko,  
Dipl. Architekt ETH /  
Raumplaner NDS/ETH,  
Stadt Baden, Entwick-  
lungsplanung, E-Mail:  
info@badenmobil.ch

1998 wurde im Badener Planungsleitbild<sup>2</sup> die Mobilität als einer von acht städtischen Handlungsschwerpunkten beschlossen. Schon mit der Wortwahl «Mobilität» statt «Verkehr» wurde ein Signal gesetzt. Nicht die Strasse allein bzw. die beiden Hauptverkehrsträger: motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr (ÖV) sollen in Baden im Mittelpunkt des kommunalen Handelns stehen, sondern die Mobilität als ein gesellschaftliches Grundphänomen.

Ausgelöst durch das Regionale Verkehrskonzept 1989<sup>3</sup> befanden sich in Baden mehrere verkehrsinfrastrukturelle Bauvorhaben<sup>4</sup> in der Umsetzung oder in der fortgeschrittenen Projektierung. Gleichzeitig setzte sich die Einsicht durch, dass für den weiteren Ausbau der Infrastruktur sowohl die Ressourcen als auch der Raum zunehmend knapp werden. Baden suchte nach neuen Wegen, um die stets wachsenden Mobilitätsansprüche zu befriedigen.

### Erste Erfahrung

Der entscheidende Impuls kam von Baden Nord, denn in diesem dichten, hervorragend durch ÖV erschlossenen Stadtquartier war die Sensibilisierung für Erschliessungsanliegen stark ausgeprägt. Unter dem als «Chance Baden Nord» bekannten Entwicklungsrichtplan (ERP), wurde seinerzeit die Anzahl an Parkplätzen limitiert. Zudem verpflichtete der ERP den Quartierentwickler zum Einsatz von stadtverträglichen Mitteln zur Erschliessung des Quartiers. Zusätzlich wirkten die hohen Arealumnutzungskosten sowie die Erstellungskosten der Parkieranlagen für eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung ein. Damit waren die Zeiten der kostenlosen Parkplätze vorbei. Als die ABB 1998 beschloss, die Teile der ABB Utility Systems AG in Baden Nord zu konzentrieren, nutzte man die Gunst der Stunde, den Mitarbeitenden ein neues Mobilitätsreglement anzubieten.

Das mit der ABB Immobilien AG initiierte Projekt kann aus heutiger Sicht als voller Erfolg bewertet werden. Für ABB Utility Automation AG wurde ein Modell entwickelt, dessen Kern ein jährlicher Ökobonus bildet. Zum Bezug sind Mitarbeitende berechtigt, die mit dem ÖV zur Arbeit fah-

ren bzw. auf einen Parkplatz verzichten. Ergänzend dazu wurde der Einsatz von Mobility Fahrzeugen für Dienstzwecke forciert. Die im Januar 2003 eingeführte Regelung hatte zur Folge, dass ABB Utility Automation AG weniger Parkplätze als angenommen benötigte und damit ihre Erschliessungskosten erheblich senken konnte. Der ÖV-Anteil (Modalsplitt) erreichte 80%. Ab 1. Januar 2005 übernahmen alle ABB Gesellschaften das modifizierte Utility-Modell.

Parallel wurde unter Beteiligung von lokalen Verkehrsanbietern das Konzept einer regionalen Mobilitätszentrale erarbeitet. Beide Projekte waren die Geburtsstunde des Programms «badenmobil».

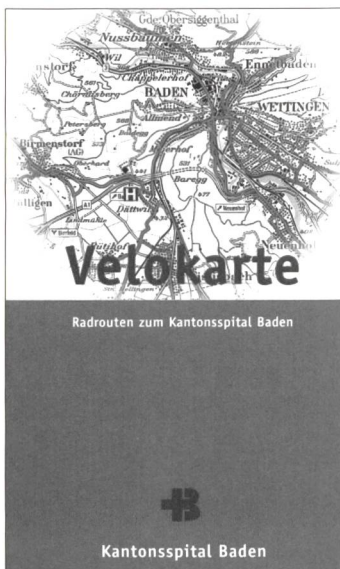
### Erfolg beflügelt – badenmobil wird regional

Im Sommer 2003 wurde eine neue Trägerschaft des Programms gebildet. Neben der Stadt Baden beteiligen sich der Kanton Aargau und der Verkehrsverband Aargau-Ost am Programm. Die Zielsetzung «Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität» ist unverändert geblieben. Auch die zwei Tätigkeitsfelder: «Aufbau einer regionalen Mobilitätszentrale» sowie das «Mobilitätsmanagement für Unternehmen» wurden fortgesetzt. Die beiden Zielsetzungen wurden inzwischen auch ins neue regionale Verkehrsleitbild<sup>5</sup> 2005 übernommen. Neu daran war der klar formulierte Auftrag und der auf die Gemeinden der «Baden Regio» (ehemals Regionale Planungsgruppe Baden-Wettingen) ausgedehnte Wirkungsgrad. Die Dauer des Programms wurde bis Ende 2006 verlängert.

### Mobilitätsmanagement für Unternehmen

Angesichts der fehlenden gesetzlichen Regelungen wurde das Mobilitätsmanagement für Unternehmen als «Hilfe zur Selbsthilfe» konzipiert. Die Teilnahme<sup>6</sup> am Programm ist freiwillig und steht jedem Unternehmen in der Region mit hundert und mehr Beschäftigten offen.

Vom Programm her wird Kontakt mit den Unternehmen gesucht, um den Dialog anzuregen. Um die Verantwortlichen für die Mobilitätsproblematik zu sensibilisieren wurde ein Werkzeugkasten<sup>7</sup>





mit Problemfeldern und möglichen Massnahmen erarbeitet. Im zweiten Schritt wird eine unverbindliche, kostenlose Initialberatung angeboten. Diese dient der vertieften Analyse sowie der Konkretisierung der Aufgabestellung des nachfolgenden Projekts. Kommt ein Projekt zustande, steuert badenmobil einen Beitrag an die externen Projektkosten (Fachberatung) bei. Sämtliche Beratungen werden durch externe Fachkräfte durchgeführt.

### Kantonsspital sucht 300 Umsteiger

Analog wie in Baden Nord war ein Parkplatzmangel der Auslöser für die Zusammenarbeit mit dem Kantonsspital Baden (KSB). Mit der zunehmenden Konzentration der Spitaldienste in Baden spitzte sich in den letzten Jahren die Parkplatzsituation zu. Wild parkierte Autos verstellten das ganze Areal, hinderten die Patienten an der Zufahrt und störten die Spitaldienste erheblich. Im Vorfeld des Projektes wurden verschiedene Lösungen erwogen. Die «einfachste» Lösung, der Ausbau des Parkhauses wurde aus Raum- und Kostengründen verworfen. Erste Analyse der Wohnorte ergab ermunternde Resultate. Für einen nicht unbedeutenden Teil von Mitarbeitenden wäre ein Umsteigen vom Auto auf andere Verkehrsmittel opportun. Die Spitalleitung wollte jedoch das Problem nicht allein durch Zwangsmassnahmen lösen. Das neue Mobilitätsmodell sollte, damit längerfristig tragbar auf soliden Grundlagen gestellt werden. Hier war das Mobilitätsmanagement mit seiner Methodik (Freiwilligkeit, Kostenwahrheit und Anreize) der richtige Lösungsansatz. Am 1. Mai 2005 wurde das neue Mobilitätsmodell im KSB eingeführt. Die Resultate lassen sich sehen, auf Anhieb wurden 300 Umsteigende gefunden. Der Modal-Splitt sank

## Résumé

### badenmobil' – gestion de la mobilité

En 1998, dans le cadre du modèle d'aménagement urbain de la ville de Baden, on décida de concentrer les efforts sur la question de la mobilité, plaçant ainsi ce phénomène social de base au centre de l'action de la commune. En même temps, on constata qu'il n'y avait plus ni ressources ni espace pour continuer à développer l'infrastructure existante. La ville de Baden chercha alors d'autres moyens pour satisfaire aux exigences toujours croissantes de la mobilité.

L'impulsion déterminante vint de Baden Nord, quand ABB décida en 1998 de réunir toutes les parties d'ABB Utility Systems SA dans cette partie de la ville. On profita de l'occasion pour proposer aux collaborateurs un nouveau modèle de mobilité basé sur un bonus écologique annuel. Grâce à ce modèle, la part des transports publics dans la répartition modale atteignit 80%.

En été 2003, un nouvel organisme responsable du programme put être formé. Outre la ville de Baden, le canton d'Argovie et la société des transports publics Aarau-Ost y participèrent également. L'objectif «Promotion d'une mobilité durable et viable à long terme» ainsi que les deux champs d'activité «Développement d'une centrale de mobilité régionale» et «Gestion de la mobilité pour les entreprises» furent conservés.

Au vu du manque de réglementations législatives, la gestion de la mobilité pour les entreprises est conçue comme une «aide à l'entraide». La participation au programme est volontaire, elle est ouverte à toute entreprise de plus de cent employés. Pour encourager le contact avec ces dernières, une «boîte à outils» présentant différents problèmes et les mesures possibles pour les traiter a été élaborée. Une consultation initiale gratuite est aussi offerte. Elle aide à procéder à une analyse approfondie de la situation et à concrétiser les données du problème. Lors de la mise en œuvre d'un projet, badenmobil apporte une contribution financière aux coûts externes (consultation spécialisée).

Les consultations sont effectuées par des experts externes. Chaque année, cinq à huit entreprises sont approchées. Jusqu'à présent, il en est résulté une collaboration avec l'hôpital cantonal et les écoles primaires de Baden. D'autres projets sont en cours.



Weitere Informationen und ausführliche Berichte zu den erwähnten Projekten sind unter [www.badenmobil.ch](http://www.badenmobil.ch) zugänglich.



von rund 85% auf 55%. Tagsüber sind beim KSB immer freie Parkplätze vorhanden.

Entscheidend zum Erfolg trugen die eingeführten Anreize (Bonus) begleitet mit aktiver Veloförderung und ergänzt um ein Mobility-CarSharing Angebot bei. Dank einer offenen und intensiven Kommunikation während der Dauer des Projektes wurde eine ausgesprochen gute Akzeptanz bei den Mitarbeitern erreicht.

Auch in Baden-Dättwil wurde die Jumbo Market AG als Projektpartner gewonnen. Daraus entstand ein Projekt mit etwas veränderten Schwerpunkten. Nebst Kundenparkplatzbewirtschaftung – ein Novum in Dättwil – wurden Massnahmen zur Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs für Shopping erarbeitet. Die Auswertung der Resultate ist noch offen.

## Schluss

Welche Schlussfolgerungen können aus dem bisherigen Verlauf des Programms badenmobil gezogen werden? Dass alle drei initiierten Projekte erfolgreich abgeschlossen worden sind, deutet bestimmt nicht auf eine 100% Erfolgsquote. Viele der Firmenanfragen blieben erfolglos. Der gute Abschluss der Projekte zeigt lediglich, dass die Erfolgsfaktoren nicht nur im Projektablauf stecken. Wird ein Projekt in Angriff genommen, ist ein positiver Abschluss, dank dem zweistufigen Verfahren relativ sicher.

Weil badenmobil auf der Freiwilligkeit basiert, ist die Überzeugungsarbeit ein wichtigster Erfolgsfaktor. Den ersten Kontakt mit der Firma zu knüpfen, plausible Handlungsfelder ermitteln, das Nutzenpotential anzeigen, um daraus eine für beide Partner akzeptable Aufgabestellung entstehen zu lassen sind weitere Aufgaben des Programms. Hier ist Geduld ange-

bracht. Die Chancen sind von der Lage des Unternehmens abhängig. Je städtischer und zentraler die Lage der Firma desto grösser der Kostendruck und die Bereitschaft neue Wege zu suchen. In Agglomerationsgemeinden hat die Erschliessungsproblematik hingegen keinen hohen Stellenwert. Dazu wirkt noch ein «föderalistischer Reflex», da badenmobil als städtisches Programm wahrgenommen wird.

Zurzeit ist ein Projekt bei der Volksschule Baden in der Bearbeitung. Zwei weitere werden vorbereitet. Zu mehreren Firmen in der Region bestehen Kontakte. ■

## Fussnoten

<sup>1</sup> Programm badenmobil

Trägerschaft: 2001-2002: Stadt Baden, ABB Immobilien AG, ab 2003: Stadt Baden, Kanton Aargau, Verkehrsverband Aargau-Ost mit Unterstützung durch EnergieSchweiz

Programmleitung: Wladimir Gorko, Stadt Baden, Frank Ruede, Kt. Aargau, Fachberater: Stefan Schneider, Planungsbüro Jud, Zürich Mitwirkende Fachberater und Fachbüros: Jörg Bosch, Ernst Basler + Partner, Zürich / Stefan Schneider Planungsbüro Jud, Zürich / Erich Willi, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg / Roberto De Tommasi, synergo, Zürich

<sup>2</sup> Stadt Baden, Planungsleitbild 1998, Bericht 2002. [www.planungsleitbildbaden.ch](http://www.planungsleitbildbaden.ch)

<sup>3</sup> Regionales Verkehrskonzept Baden-Wettingen, Regionale Planungsgruppe Baden-Wettingen, 1989

<sup>4</sup> Ausbau des Badener Bahnhofes, weitere Vorhaben: neuer Limmatübergang zwischen Baden-Wettingen, Ausbau der Bruggerstrasse mit Busbevorzugungsmassnahmen, die Umfahrung Bäder- und Zentrumszone in Ennetbaden.

<sup>5</sup> Baden Regio, Leitbild Verkehr 2005, Bericht und Anhang, April 2003

<sup>6</sup> Programm badenmobil – Leitfaden, siehe [www.badenmobil.ch](http://www.badenmobil.ch)

<sup>7</sup> «Mobilitätsmanagement in Agglomerationsprogrammen – Werkzeugkasten Kt. Aargau»

## Raum- und andere Relevanzen

# Ausmisten!

Es liegt wohl in der Natur der Sache oder genauer gesagt: im Wesen der Gesetze, dass sie im Lauf der Zeit immer weiter verfeinert, präzisiert und zisiert werden. Dass dabei die Transparenz und Verständlichkeit verloren gehen, liegt auf der Hand, jedenfalls für Zeitgenossen ausserhalb der Juristen-zunft.

Wer blickt beispielsweise bei den abermals revidierten Vorschriften von Artikel 16 und 24 des Raumplanungsgesetzes noch genau durch? Ehrlich, Hand aufs Herz – wüssten Sie, verehrte Berufs- und LeidensgenossInnen, welche An- oder Umbauten in welchen Kombinationen mit Besenbeiz, Heubad und Molkenkosmetik sowie Anlagen zur Energieerzeugung aus Biomasse noch zulässig sind, falls die Schwiegertochter des landwirtschaftlich tätigen Eigentümers einen geringfügigen Teil ihres Einkommens aus naturnahem Bauernhoftourismus mit der nebenamtlichen Tätigkeit auf einer Pferde-Rekonvaleszenz-Station verknüpft?

Sie wissen es nicht? Dann sollten Sie sich nach einem *Case-Manager* umsehen. Dabei handelt es sich um einen neuen Beruf in der Raumplanung, in Analogie zum dahinsiechenden Gesundheitswesen. Dort spähen nämlich eigens angestellte Fachspezialisten der Krankenkassen Hausärzte und Patien-

ten aus mit dem einzigen Ziel, die Kosten für die Versicherungen möglichst tief zu halten. Ob sie dabei der Öffentlichkeit Mehrkosten aufbürden, etwa wenn statt einer verweigerten Rehabilitation ein verlängerter Aufenthalt im Akutspital nötig wird, spielt gar keine Rolle. Hauptsache, die Krankenkasse profitiert. Das gibt's doch gar nicht, werden Sie denken. Gibt's doch, Fälle dieser Art sind verbürgt.

Aber zurück zum Metier: Wenn es so weiter geht, wie jetzt beim 16er und 24er RPG, dann winken Raumplanungsjuristen goldene Zeiten als *Case-Manager*. Kein Bauer dürfte bei seinen Projekten in Zukunft ohne solche Spezialisten auskommen. Dabei hatten die Väter des RPG genau das Gegenteil im Sinn, nämlich ein handliches, allgemein verständliches, plausibles Gesetz zu verfassen. Am Anfang hat's auch funktioniert. Auf den Weg ins düstere Paragraphendickicht geriet die Branche erst, als sie von der Agrarbürokratie unterwandert wurde und naiv jeden Mist für bare Münze hielt, den ihr die Schreibtisch-Heu- und -aktenwender vorlegten. Bauernprobleme auf dem Rücken der Raumplanung lösen geht nicht. Und wenn Landwirte nicht mehr auf dem Land wirteten, dann gehören sie auch nicht mehr in die Landwirtschaftszone. Punkt. ■

Xaver Zeugenberg