



Jackpot am Arbeitsplatz Pilotprojekt bei der Seewer AG, Burgdorf

Abschlussbericht



Kanton Bern



büro für mobilität ag

Ideen • Strategien • Lösungen

Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern

Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67

Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf

mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch

Projektleitung:

Büro für Mobilität AG, Bern/Burgdorf

Martina Dvoracek

Projektmitarbeit:

Florian Boller, Jutta Deffner, Josefina Garcia, bfm ag

Paul Hasler, Büro für Utopien, Burgdorf

Titelbild:

Jackpot-Zufallsgenerator

Bern/Burgdorf, 31. März 2004

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Inhaltsverzeichnis | 3 |
| 1 Einleitung | 4 |
| 2 Ausgangslage | 5 |
| 3 Ziele..... | 7 |
| 4 Ablauf des Pilotprojekts | 8 |
| 4.1 Chronologie der Versuchsphase..... | 8 |
| 4.2 Funktionieren des Jackpots | 8 |
| 5 Ergebnisse | 11 |
| 5.1 Auswertung der schriftlichen Befragung | 11 |
| 5.1.1 Allgemeines..... | 11 |
| 5.1.2 Verkehrsmittelwahl..... | 11 |
| 5.1.3 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Länge des Arbeitsweges | 13 |
| 5.1.4 Veränderung der Verkehrsmittelwahl vor dem Jackpot-Projekt | 14 |
| 5.1.5 Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch das Jackpot-Projekt..... | 14 |
| 5.2 Gewinnauszahlung | 16 |
| 5.3 Feedback der Projektverantwortlichen im Betrieb..... | 16 |
| 6 Fazit des Pilotprojekts | 18 |
| 7 Weiteres Vorgehen | 19 |
| 8 Anhang | 20 |

1 Einleitung

Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (FuVeMo) entwickelt seit 1995 innovative und modellhafte Projekte zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs. Unterstützt und finanziert wird die FuVeMo von einer breiten Trägerschaft bestehend aus der öffentlichen Hand (Bundesamt für Energie, Stadt Burgdorf, Kanton Bern), Verbänden (Verkehrsclub der Schweiz, IG Velo Schweiz, Fussverkehr Schweiz, Touringclub der Schweiz) sowie dem Burgdorfer Gewerbe. Aus den wirksamen Projekten soll sowohl die Stadt Burgdorf, sowie explizit auch weitere, an einer nachhaltigen Mobilität interessierte Gemeinden ihren Nutzen ziehen.

Als Wegbereiterin der Begegnungszone (ehem. Flanierzone) mit Tempo 20 und Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger hat die Stadt Burgdorf ihren Modellcharakter bereits unter Beweis gestellt. Das Vorzeigeprojekt wirkte bis in die eidgenössische Strassengesetzgebung und löste die Realisierung von konkreten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in zahlreichen Wohngebieten und Einkaufszonen von Schweizer Gemeinden aus. Die Vermittlung von positiven und kritischen Erkenntnissen ist ebenso ein wesentlicher Bestandteil des Projekts „Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“.

Der „Jackpot am Arbeitsplatz“ ist eines der innovativen Projekte, die im Rahmen der Projektphase II (seit 2002) entwickelt, in einem Pilotbetrieb geprüft, bewertet und für die weitere Anwendung aufbereitet wird. Der vorliegende Abschlussbericht beschreibt das Funktionieren des Jackpots, den Ablauf und die Erkenntnisse der Pilotphase sowie das weitere Vorgehen über Burgdorf hinaus.

Allen am Pilotprojekt Beteiligten sei an dieser Stelle herzlich für die konstruktive und wohlwollende Zusammenarbeit gedankt:

- den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Seewer AG, insbesondere Herrn Siegenthaler und Frau Saner
- dem Stadtbaumeister Ueli Steiner
- der Geschäftsleitung und der Projektkommission der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

2 Ausgangslage

Die Auswertung der Volkszählungsdaten des Jahres 2000 weist auf, dass die Zahl derjenigen, die für ihren Arbeitsweg das Auto benutzen, seit 1990 schweizweit gestiegen ist: von 42 % auf über 49 %. Sowohl für die Anwohnerinnen und Anwohner der Hauptverkehrsachsen, als auch allgemeinen für die Umwelt und das Klima ist diese Tendenz nicht wünschenswert. Die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf setzt auch im Bereich des Arbeitsverkehrs auf die Förderung des Langsamverkehrs. Dieses Potenzial gilt es mit modellhaften, verknüpft mit erprobten Mobilitätsstrategien auch im Bereich des Pendlerverkehrs auszuschöpfen.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement zur Optimierung der Verkehrsmittelwahl zugunsten einer energiewirksameren Mobilität umfasst eine Vielzahl von möglichen Massnahmen:

- Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen (z.B. genügende Zahl gedeckter, zentraler Veloabstellplätze)
- Anreize für die Angestellten (z.B. Entschädigungen für das Benutzen des öffentlichen Verkehrs: Job-Tickets)
- Betriebswirtschaftliche Faktoren (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Business CarSharing)
- Kommunikative, motivierende Instrumente (z.B. Informationen über umweltfreundliche Mobilitätsformen in der Betriebszeitung, Mobilitätstage)
- etc.

Die Idee des „Jackpots am Arbeitsplatz“ gehört in die Kategorie der Kommunikation, verbunden mit einem durchaus spielerischen Element. Das Spielen löst auch bei Erwachsenen meist eine positive Haltung aus, was wiederum ein guter Einstieg bei der Frage der persönlichen Verkehrsmittelwahl ist.

Im Rahmen der Entwicklung dieses Instruments als neues Element des betrieblichen Mobilitätsmanagements, konnte über das Burgdorfer Stadtbauamt die Verknüpfung mit einem „konkreten Fall“ angegangen werden: Die in Burgdorf ansässige Seewer AG¹ produziert und vertreibt international mit rund 200 Angestellten u.a. Backmaschinen. Der Betrieb befindet sich an der Heimiswilstrasse. Gemäss einer anfangs 2003 durchgeführ-

¹ Die Seewer AG vermarktet ihre Produkte unter dem Namen „RONDO DOGE“

ten Umfrage fahren zwei Drittel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit. Dies hat einen grossen Bedarf an Parkplätzen in nächster Nähe zum Firmengelände zur Folge. Im Spannungsfeld zwischen fehlenden Flächen für zusätzliche Parkplätze, dem geltenden Parkplatzreglement, das in diesem Fall eine Parkplatzerersatzabgabe vorsieht und dem Wunsch, die Zahl der benötigten Parkplätze durch das Umsteigen eines Teils der autofahrenden PendlerInnen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, brachte die verschiedenen Akteure an einen Tisch: Vertreter der Geschäftsleitung der Seewer AG, den Stadtbaumeister, den städtischen Vertreter der FuVeMo-Geschäftsleitung und die externe Projektbegleitung.



Abb.1: Betriebsgebäude der Seewer AG in Burgdorf.
Ob in Zukunft vermehrt Mitarbeiter zu Fuss oder per Velo zur Arbeit gehen?

Aufgrund des Gesprächs erklärte sich die Seewer AG bereit, beim Pilotprojekt „Jackpot am Arbeitsplatz“ teil zu nehmen. Im Gegenzug sistiert die Stadt vorläufig den Anspruch auf die Parkplatzerersatzabgabe, wenn die Seewer AG aufgrund der Ergebnisse und den daraus abzuleitenden lenkenden Massnahmen eine Reduktion der Parkplatzbedürfnisse nachweisen kann.

Als Beispiel eines zum Jackpot vergleichbaren Ökobonussystems sei das „FAHR RAD-Lotto“ genannt. Die Vorarlberger GIKO Verpackungen AG belohnt während der warmen Jahreszeit ihre velofahrenden MitarbeiterInnen. Sie erhalten Lose, mit denen sie Preise gewinnen können. Statistische Erhebungen wurde bis anhin keine durchgeführt. Die zuständige Personalleiterin bekräftigte jedoch, dass der Anreiz für die Angestellten durchaus auch auf den Parkplätzen die gewünschte Wirkung zeigt.

3 Ziele

Allgemeine Ziele:

- Mit dem Jackpot am Arbeitsplatz werden die ArbeitnehmerInnen auf spielerische Art motiviert, den täglichen Arbeitsweg mit dem Velo, zu Fuss, mit dem öffentlichen Verkehr oder mit Car-Pooling (mind. 2 Personen/Auto. Dies führt zur Erhöhung des Besetzungsgrades) zurückzulegen.
- Die Kommunikation der Vorteile der kombinierten Mobilität sensibilisiert die MitarbeiterInnen. Dadurch wird einerseits die Verkehrsmittelwahl thematisiert, die ArbeitnehmerInnen machen sich über ihr Mobilitätsverhalten Gedanken und beurteilen die unterschiedlichen Wegketten (z.B. zu Fuss – öV – Velo; Velo – Car-Pooling) als Bereicherung, insbesondere auch aus persönlicher, gesundheitlicher Sicht.
- Eine Firma, in der das Velofahren oder das Benutzen des öffentlichen Verkehrs gross geschrieben wird, hat ein positives Image in der Öffentlichkeit. Gleichzeitig trägt der Jackpot am Arbeitsplatz zur Reduktion der benötigten Parkplatzzahl bei, wodurch ein wirtschaftlicher Nutzen resultiert.

Ziel der Pilotphase:

- Während der dreimonatigen Pilotphase vom 18. August bis 14. November 2003 bei der Seewer AG werden die Kommunikationselemente, der Spielablauf, die Reaktionen der MitarbeiterInnen sowie die effektive Wirkung des Jackpots bei der Verkehrsmittelwahl überprüft. Aus den gewonnenen Erkenntnissen wird das Instrument optimiert, um es anschliessend auch in weiteren Betrieben als Motivator für nachhaltige Mobilitätsformen einsetzen zu können.
- Die Seewer AG evaluiert im Anschluss an die Pilotphase parkplatzlenkende Massnahmen.

4 Ablauf des Pilotprojekts

4.1 Chronologie der Versuchsphase

| | |
|--------------------|--|
| Herbst 2002 | Genehmigung des Projektkredits durch die Projektkommission der FuVeMo |
| Winter 2002/03 | Entwicklung des technischen und zeitlichen Ablaufs, Bestimmung der Kommunikationselemente und des Vorgehens, Programmierung des Zufallsgenerator |
| Juni 2003 | Kontaktaufnahme, Treffen zwischen Seewer AG, Stadtbauamt Burgdorf und FuVeMo, Beschluss zur Zusammenarbeit |
| Juli 2003 | Information der Abteilungsleiter durch die Geschäfts- und Personalleitung (mündlich und schriftlich) |
| 5. August 2003 | Information der MitarbeiterInnen der Seewer AG durch die Abteilungsleiter (mündlich und schriftlich) |
| 18. August 2003 | Start des Pilotprojekts, 1. Ziehung des Jackpots in der laufenden Woche |
| 11. September 2003 | Information der Burgdorfer Bevölkerung über das Pilotprojekt in der „Fussnote“, dem Mitteilungsblatt der FuVeMo |
| 14. November 2003 | Ende des Pilotprojekts, 13. und letzte Ziehung des Jackpots in der laufenden Woche |
| Ende November 2003 | Umfrage über das Pilotprojekt bei den MitarbeiterInnen |
| Januar 2004 | Auswertung der Umfrage |
| Februar 2004 | Auswertungsgespräche bei der Seewer AG |
| März 2004 | Verfassen des Abschlussberichts |

4.2 Funktionieren des Jackpots

Die Personalverantwortliche der Seewer AG liess einmal wöchentlich (Auswahl mit Würfelwurf) den Zufallsgenerator eine Mitarbeiterin, einen Mitarbeiter auswählen. Sie meldete dem verantwortlichen Abteilungsleiter den Namen des potenziellen Gewinners. Der Abteilungsleiter informierte sich anschliessend beim Mitarbeiter, mit welchem Verkehrsmittel er oder sie an diesem Tag zur Arbeit gekommen war. Hatte er den Arbeitsweg mit

dem Velo, zu Fuss, mit dem öffentlichen Verkehr, dem Töff (< 50 cm³)² oder mit Car-Pooling (als Fahrer oder Mitfahrer) zurückgelegt, so hatte der Glückliche den Jackpot geknackt. Er erhielt den Wochengewinn von Fr. 50.- bar in die Hand.

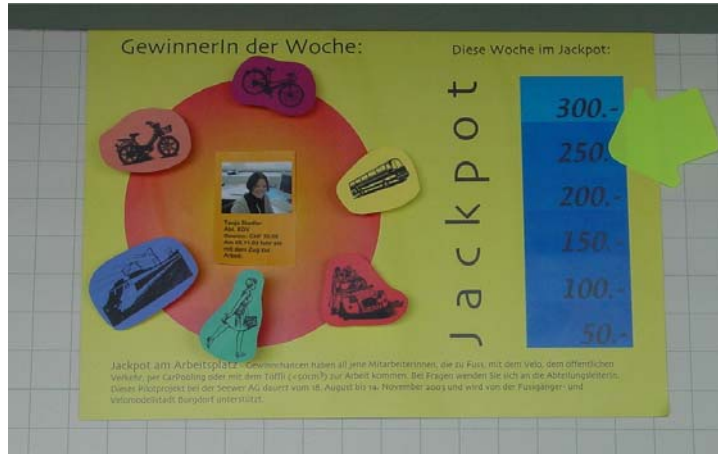


Abb. 2: A3-Plakat mit Jackpotstand und Bild der Gewinnerin (Foto: F.Boller)

Das Foto des Gewinners oder der Gewinnerin wurde noch am selben Tag ausgedruckt und in den Abteilungen auf dem dafür vorgesehene Plakat befestigt (vgl. Abb. 2). Auf dem darauf abgebildeten Barometer wurde der aktuelle Jackpot-Inhalt neu justiert.

Fuhr der ausgewählte Mitarbeiter an diesem Tag alleine mit dem Auto zur Arbeit, blieb die Gewinnsumme im Jackpot. Eine Woche später erhöhte sich somit der Gewinn auf zweimal Fr. 50.-, d.h. auf Fr. 100.-. Knackte beispielsweise während 3 Wochen niemand den Jackpot, häufte sich ein Betrag von bereits Fr. 150.- an (vgl. Abb. 3). Der Ehrgeiz, den Jackpot zu knacken stieg, ebenso wie die damit verbundenen spielerisch ausgelösten innerbetrieblichen Diskussion um das Reflektieren über das persönliche Mobilitätsverhalten.

² Auf Anregung der Seewer AG wurde das Mofa/Scooter (< 50 cm³) in die Gewinnergruppe miteinbezogen, da dieses zum Abbau des Parkplatzproblems beitragen. Eigentlich kann das Mofa aber aufgrund des CO₂-Ausstosses und weiterer Immissionen nicht zu den nachhaltigen Mobilitätsformen gezählt werden.

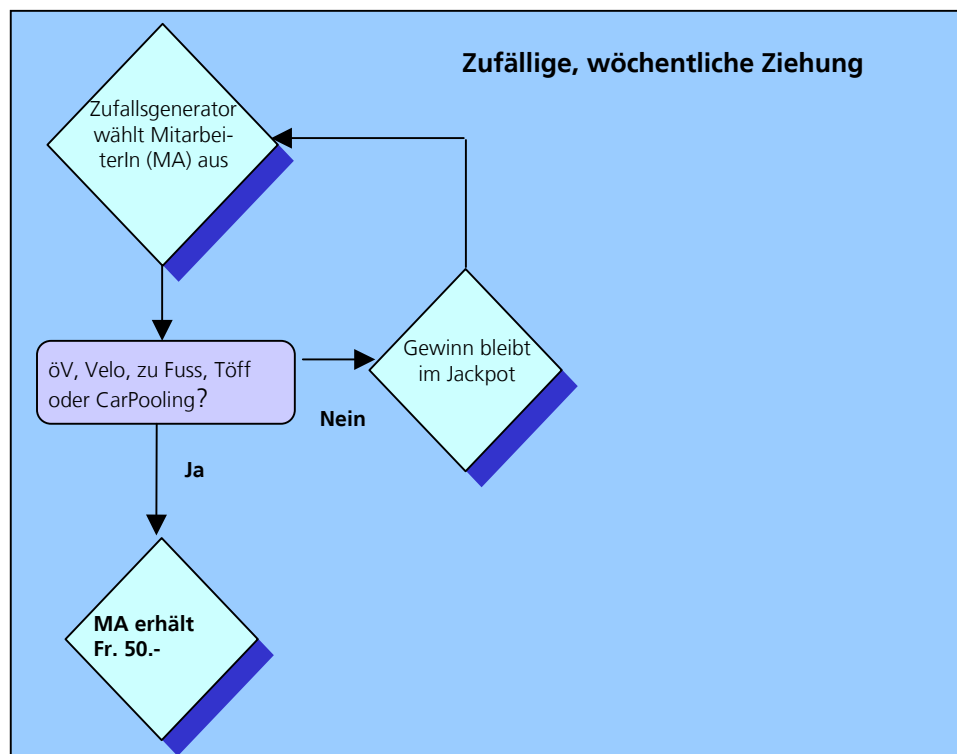


Abb. 3: Ablaufschema der Jackpot-Ziehung

Wurde der Jackpot nicht geknackt, erschien in den ersten Wochen auf dem Plakat anstelle des Gewinnerfotos ein neutrales Bild. Auf Anregung zahlreicher MitarbeiterInnen wurde ab der 3. Woche der Name der Person aufgeführt, die den Jackpot nicht geknackt hat, resp. alleine mit dem Auto zur Arbeit fuhr. Der Grund für diese Neugier lag in der Ungewissheit, ob bereits jemand ausgewählt wurde und mit welchem Verkehrsmittel die betreffende Person unterwegs war. Auf diese Weise wusste die Belegschaft, ob der wöchentliche „Tag X“ bereits vorbei war.

5 Ergebnisse

5.1 Auswertung der schriftlichen Befragung

Grundlage der Auswertung bildet die schriftliche Umfrage bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche im Anschluss an die Testphase mit dem Lohncouvert Ende November 2003 verschickt wurde.

5.1.1 Allgemeines

Insgesamt sind 99 von 160 verteilten Fragebögen eingegangen. Das Durchschnittsalter der Befragten beträgt 42 Jahre, 12% der Befragten sind Frauen, 88% Männer. Dabei besitzen 90% der Befragten den Führerschein, 91% verfügen über ein Velo.

Über 86 Prozent der Befragten verfügen (fast) täglich über ein Auto, nur gerade 11 % haben (fast) nie die Gelegenheit, das Auto für den Arbeitsweg zu benutzen.

5.1.2 Verkehrsmittelwahl

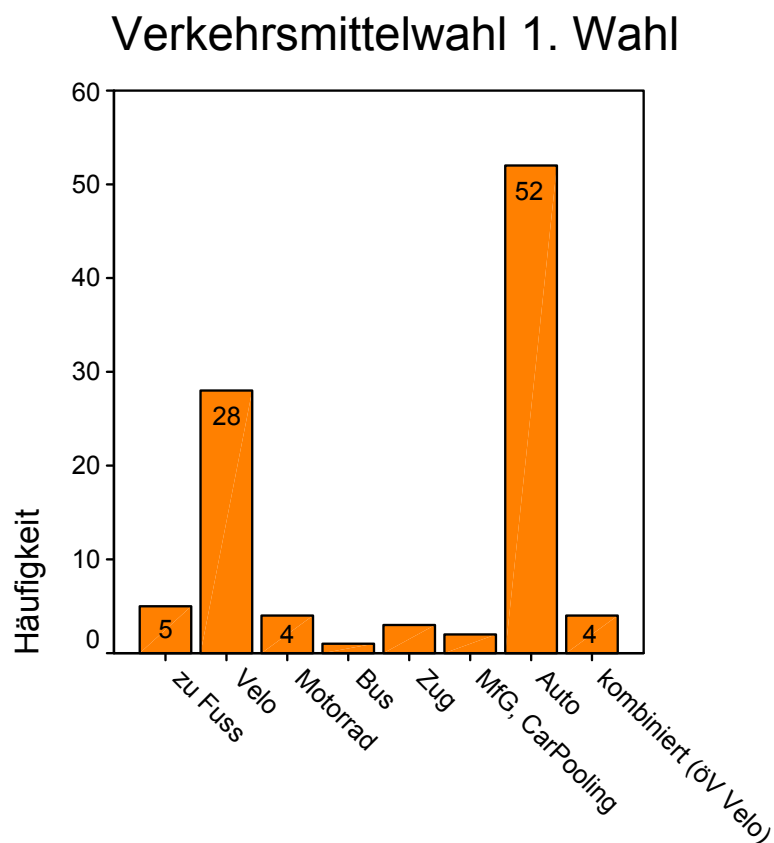


Abb. 4: Verkehrsmittelwahl 1. Wahl

Die meisten Befragten (52%) kommen mit dem Auto zu Arbeit, das Velo nimmt mit 28% einen im schweizerischen Vergleich sehr hohen Anteil ein³. Marginal hingegen sind die Anteile von öV und CarPooling.

Interessant sind die Antworten auf die Frage „Wie werden die Bedingungen eingeschätzt, wie leicht bzw. schwer gelangen Sie mit ‚unterschiedlichen Verkehrsmitteln‘ zur Arbeit?“ Insgesamt finden es 9% schwierig bis sehr schwierig mit dem Auto zur Arbeit zu gelangen, 78% finden es überhaupt nicht schwierig. 37% der Befragten finden es überhaupt nicht schwierig mit dem Velo zur Arbeit zu gelangen. 49% der Personen schätzen das Velo als Verkehrsmittel schwierig bis sehr schwierig ein. 22% beurteilen es als nicht schwierig ist, zu Fuss zur Arbeit zu gelangen.

Die Bedingungen bei Bussen und Bahnen empfindet die überwiegende Mehrheit (ca. 80%) als schwierig bis sehr schwierig, um zur Arbeit zu gelangen. Dies dürfte einerseits mit dem teilweise erhöhten Zeitbedarf zusammenhängen, die benötigt wird, um vom Wohnort bzw. von der Firma zur öV-Haltestelle zu gelangen. Andererseits ist öV-Erschliessung des Firmenstandortes ist sehr dürftig (stündliche Verbindung zum Bahnhof).

Wegdauer von der Wohnung zur Haltestelle

- 59% können in weniger als 10 Minuten eine Haltestelle erreichen
- 19% zwischen 10 und 20 Minuten
- 4% müssen länger als 20 Minuten gehen/fahren
- 18% haben dazu keine Angaben gemacht.

Wegdauer von Haltestelle zur Seewer AG

- 37% können in weniger als 10 Minuten eine Haltestelle erreichen
- 25% zwischen 10 und 20 Minuten
- 7% müssen länger als 20 Minuten gehen/fahren
- 29% haben dazu keine Angaben gemacht.

³ Mikrozensus 2000, are/BFS: Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr (in %):

Velo: Kernstadt: 6,9%, Agglo: 4,3%, Land 6,3%

5.1.3 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Länge des Arbeitsweges

| | | Entfernung Wohnort Arbeitsplatz | | | | Gesamt |
|--------------------------|--------|---------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------|
| | | bis 1km | 1 bis 2.9km | 3 bis 7.9km | mehr als 8km | |
| zu Fuss | Anzahl | 4 | 1 | 0 | 0 | 5 |
| | % | 4,0% | 1,0% | 0,0% | 0,0% | 5,1% |
| Velo | Anzahl | 4 | 17 | 6 | 1 | 28 |
| | % | 4,0% | 17,2% | 6,1% | 1,0% | 28,3% |
| Motorrad | Anzahl | 0 | 0 | 3 | 1 | 4 |
| | % | 0,0% | 0,0% | 3,0% | 1,0% | 4,0% |
| Bus | Anzahl | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | % | 0,0% | 0,0% | 1,0% | 0,0% | 1,0% |
| Zug | Anzahl | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| | % | 0,0% | 0,0% | 1,0% | 2,0% | 3,0% |
| Mitfahren, CarPooling | Anzahl | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | % | 0,0% | 0,0% | 2,0% | ,0% | 2,0% |
| Auto | Anzahl | 0 | 4 | 15 | 33 | 52 |
| | % | 0,0% | 4,0% | 15,2% | 33,3% | 52,5% |
| kombiniert (öV Velo) | Anzahl | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 |
| | % | 0,0% | 0,0% | 1,0% | 3,0% | 4,0% |
| Gesamt | Anzahl | 8 | 22 | 29 | 40 | 99 |
| | % | 8,1% | 22,2% | 29,3% | 40,4% | 100,0% |

Tab. 1: Verkehrsmittelwahl * Entfernung Wohnort-Arbeitsplatz.

(Auffällige Werte sind gelb markiert.)

Interessant sind die Auto-Anteile in den Kategorien 1 bis 2.9 km und vor allem 3 bis 7.9 km. Hier besteht noch ein Umsteige-Potenzial auf das Velo. Auffällig sind auch die tiefen öV-Anteile (kumulierte 8,0%). Dies hat wohl damit zu tun, dass nur 22% ohne Umsteigen zur Seewer AG gelangen können. 28% müssen einmal umsteigen, 23% mehrmals und 17% haben nach eigenen Angaben gar keine Möglichkeit, mit dem öV die Seewer AG zu erreichen. 10% der Befragten wissen nicht, wie häufig umgestiegen werden müsste. Vor allem in der Kategorie „mehr als 8 km“ dürfte ein Potenzial für den öV bestehen, gerade auch in Kombination mit dem Velo (Umsteigen am Bahnhof, Benutzung Velostation.)

5.1.4 Veränderung der Verkehrsmittelwahl vor dem Jackpot-Projekt

Wurde die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg zur Seewer AG schon vor der Einführung des Jackpots geändert? Interessanterweise hat gemäss Befragung bereits vor dem Jackpot-Projekt eine wenn auch geringe Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (vom Auto aufs Velo) stattgefunden:

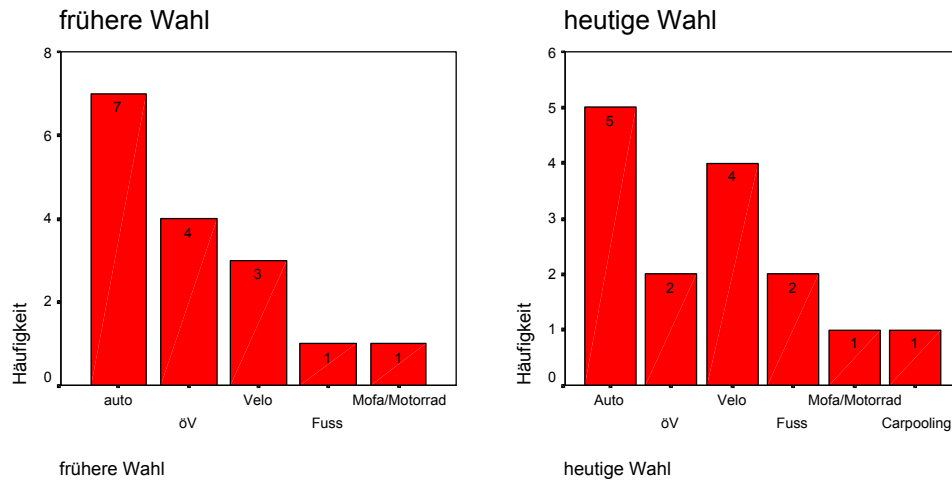


Abb. 5: Veränderung der Verkehrsmittelwahl vor dem Jackpot-Projekt

5.1.5 Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch das Jackpot-Projekt

Hat der „Jackpot am Arbeitsplatz“ eine Änderung der Verkehrsmittelwahl verursacht? 4 Personen, das heisst 4% der Befragten, beantworten diese Frage mit Ja, während 94 verneinen. 3 Personen haben vom Auto auf das Velo gewechselt, 1 Person vom Auto auf Mofa/Motorrad. Hingegen hat kein Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr stattgefunden.

16% der Befragten haben eine Änderung der Verkehrsmittelwahl während des Jackpots überlegt. Drei Viertel dieser 16% sind Autofahrende. Man kann also davon ausgehen, dass bei diesen „Nachdenkern“ ein reales Umsteigepotenzial besteht.

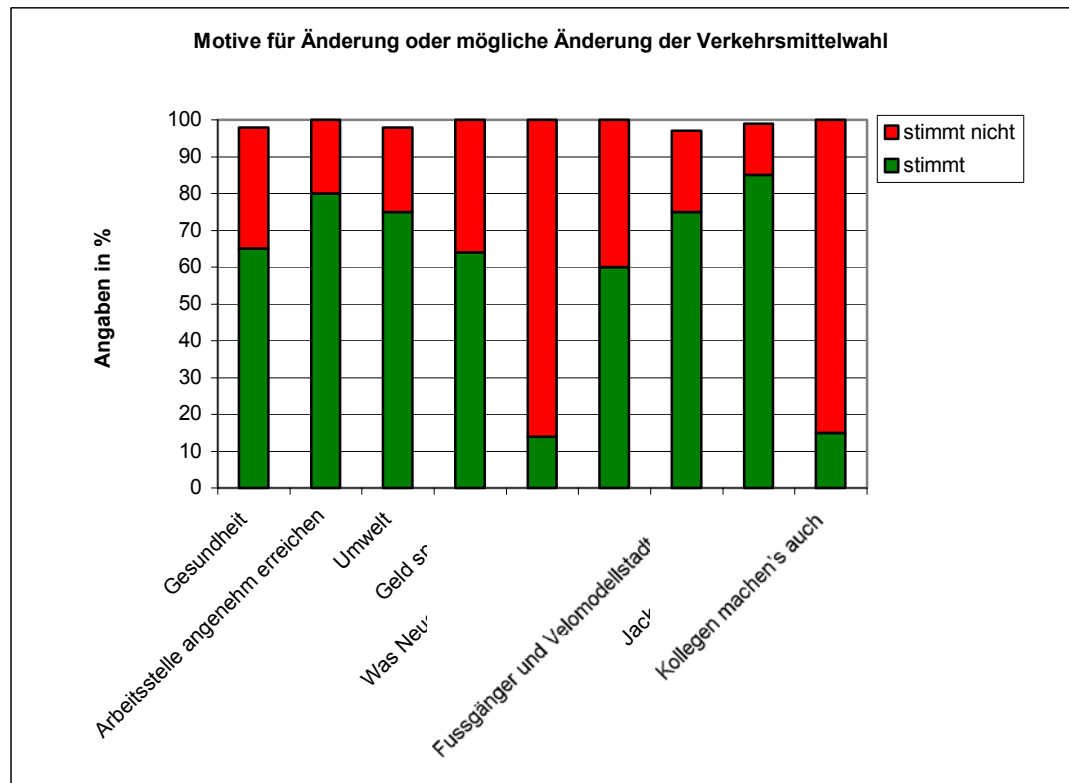


Abb. 5: Motive für Änderung oder mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl

Komfort und Umwelt haben die höchste Priorität. Umweltfreundliche Verkehrsmittel werden aber als weniger komfortabel beurteilt. Betriebliche Kommunikationsstrategien könnten deshalb darauf abzielen, die angenehmen und gesundheitsförderlichen Seiten dieser Verkehrsmittel hervorzuheben z.B.:

- „Das Velo ist flexibel, spontan und gesund.“
- „Der öffentliche Verkehr chauffiert den Arbeitnehmer bequem und sicher zum Arbeitsplatz, dabei kann er Zeitung lesen oder auch ein Nickerchen machen.“
- „Wer Velo fährt, zu Fuss geht oder mit dem öV unterwegs ist, erlebt mehr auf dem Weg, ist pünktlich, da stau-unabhängig, und muss keinen Parkplatz suchen.“

Gesundheitliche und finanzielle Aspekte haben ebenfalls eine hohe Bedeutung, jedoch etwas weniger als die beiden Erstgenannten.

Erfreulich ist die hohe Akzeptanz des Jackpot-Projekts. Die Chance, den Jackpot zu knacken, war bei 60% der Befragten ein Motiv für die Änderung oder mögliche Änderung der Verkehrsmittelwahl.

Deutlich untergeordnet sind die Aspekte „etwas Neues ausprobieren“ und die Relevanz, wie sich Kolleginnen und Kollegen verhalten. In diesem Zusammenhang wichtig erscheint das hohe Durchschnittsalter der Beschäftigten. In den nächsten 5 bis 10 Jahren werden

zahlreiche Personen in den Ruhestand treten. Das heisst, dass viele neue und vermutlich jüngere Mitarbeiter in den Betrieb kommen. Darin liegt ein hohes Potenzial: Personen verändern am ehesten ihr gewohntes Verkehrsverhalten, wenn sich an den äusseren Bedingungen etwas verändert (Wohnort, Arbeitsplatzwechsel). Neu eingestellten Beschäftigten sollte deshalb besonderes Augenmerk gewidmet werden. Bedeutsam für die umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl sind auch die noch nicht Volljährigen Beschäftigten, die nach dem Führerscheinerwerb auch das Auto nutzen könnten.

5.2 Gewinnauszahlung

Insgesamt 13 Mal wählte der Zufallsgenerator einen Gewinner bzw. eine Gewinnerin aus. Vier Mal wurde ein Gewinn ausbezahlt, der höchste Betrag belief sich auf 300 Franken. Darunter befand sich gemäss Personalverantwortlicher erfreulicherweise ein Mitarbeiter, der extra wegen des Jackpots seit Start des Pilotprojekts mit dem Velo statt als Autofahrer zur Arbeit ging. War der ausgeloste Mitarbeiter z.B. aus Feriengründen nicht anwesend, wurde der Zufallsgenerator noch einmal gestartet.

5.3 Feedback der Projektverantwortlichen im Betrieb

Frau Barbara Saner, Personalverantwortliche der Seewer AG, hat das Pilotprojekt „Jackpot am Arbeitsplatz“ in ihrem Betrieb koordiniert. Sie hat sich während Reaktionen der Angestellten gesammelt und zuhanden der Auswertung persönliche Einschätzungen zum Projekt gemacht:

- Die spielerische Art des Jackpots trug zu einem guten Arbeitsklima bei und lockerte den manchmal stressigen Berufsalltag auf.
- Der Jackpot regte zum Nachdenken und zu Diskussionen unter den Mitarbeitenden an. Leute, die durch den Zufallsgenerator ausgewählt wurden und nicht gewannen, weil sie am betreffenden Tag mit dem Auto kamen, wurden von den Kollegen oft etwas „gehänselt“, vor allem wenn sie in der Nähe der Firma wohnen und für das Scheiben Kratzen im Winter länger brauchen als für den ganzen Fussweg. Die Betroffenen nahmen dies aber mit Humor. Angestellte, die aufs Auto verzichteten, wurden in ihrer Haltung positiv motiviert.
- Der direkte Lenkungseffekt des Instruments ist gering, nur wenige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verzichteten während der ganzen Pilotphase auf das Auto. Als der Jackpot aber einmal auf 300 Franken stieg, blieben auffällig viele Parkplätze frei. Vor allem wenn der Jackpot donnerstags oder freitags noch nicht in Betrieb genommen wurde, kamen an diesen Tagen (v.a. bei schönem Wetter) viele nicht mit dem Auto. Ein Umsteigen fand also eher punktuell, d.h. an Tagen mit hohem Jackpotstand, bei schönem Wetter und von Leuten statt, die in der Nähe wohnen. 50 Franken sind aber offenbar für viele Angestellte nicht Grund

genug, einmal auf das Auto zu verzichten; bei einer Gewinnhöhe von 200 Franken stieg aber die Umsteigebereitschaft merklich an.

- Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wollten unbedingt informiert werden, wer mit dem Auto kam, als der Jackpot nicht geknackt wurde. Deshalb wurde der Name der betroffenen Person jeweils publiziert. Diese Person wurde damit aber nicht an den Pranger gestellt, die Personalisierung war aber notwendig, um die firmeninterne Diskussion anzuregen.
- Sehr gut war der Ansatz, dass die Firmenleitung und die Abteilungsleiter die Angestellten direkt über das Projekt informierten und nicht nur schriftliche Informationen überreichten. Die benutzten Infoblätter für die Abteilungsleiter und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stiessen auf Anklang. Sehr wichtig ist, dass die Verantwortlichkeiten für den Jackpot innerhalb des Betriebs klar geregelt und die wöchentlich Auslosung mit dem Zufallsgenerator transparent durchgeführt wird.
- Das Jackpot-Plakat bedarf noch einiger Anpassungen. So wurde beispielsweise der Jackpotstand immer wieder von „Spassvögeln“ verschoben. Zudem ist die Vorrichtung für die Mitteilung des Gewinners nicht optimal.
- Für eine verstärkte und dauerhafte Lenkungswirkung ist eine Parkplatzbewirtschaftung bei gleichzeitigem Belohnungssystem für Nicht-Autobenutzer wohl unumgänglich.
- Die schwache öV-Benutzung durch die Mitarbeitenden kann unter anderem mit den ungenügenden Busverbindungen zum Betrieb erklärt werden
- Die Akzeptanz des Jackpots bei den Angestellten war hoch.

6 Fazit des Pilotprojekts

Der Jackpot am Arbeitsplatz ist ein innovatives Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements. In der Pilotphase hat er sich bewährt. Es gelang, die MitarbeiterInnen der Seewer AG auf spielerische Art für umweltfreundliche Mobilität zu sensibilisieren. Der Jackpot lockerte den Berufsalltag etwas auf und trug zu einem guten Arbeitsklima bei. Angestellte, die auf das Auto verzichteten, wurden in ihrem Verkehrsverhalten bestärkt. Die Verkehrsmittelwahl wurde zu einem Diskussionsthema im Betrieb. Es konnte ein leichter Umsteige-Effekt vom Auto auf den Zweiradverkehr festgestellt werden (4%).



Abb. 6: Jackpot – Praxistest bestanden. Haupteingang der Seewer AG in Burgdorf.

Um aber einen langfristigen Effekt zu erzeugen, darf der Jackpot keine isolierte Massnahme bleiben. Dafür ist vielmehr ein umfassenderes betriebliches Mobilitätsmanagement nötig. Dabei spielen Elemente wie beispielweise die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung, der Einsatz von Business CarSharing, eine hohe Qualität der öV-Verbindung und Infrastrukturen für Velofahrende (Abstellplätze, Sicherheit der Velowege), positive Kommunikation, etc. eine wichtige Rolle. Es sind Anreize auf verschiedenen Ebenen nötig, um eine Reduktion des motorisierten Pendlerverkehrs zu erreichen.

7 Weiteres Vorgehen

Trotz des erfolgreichen Tests in Burgdorf bleiben noch einige Fragen offen. Zu überlegen ist zum Beispiel, wie der Jackpot bei grösseren Betrieben funktioniert; soll jeweils ein Gewinner pro Abteilung oder pro Gesamtbetrieb ausgelost werden? Zudem sollte der Jackpot noch durch einen „optischen Reminder“ ergänzt werden: eine prominent platzierte Jackpotsäule im Eingangsbereich des Betriebs, die für erhöhte Aufmerksamkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgt. Der Kommunikation ist ein besonderes Augenmerk zu widmen. Einerseits muss auch das Kader hinter den Ansätzen des betrieblichen Mobilitätsmanagements stehen und diese Angebote auch nutzen, andererseits müssen diese Angebote (inkl. Jackpot am Arbeitsplatz) in einer sehr ansprechenden, positiven Gestaltung verbunden mit den seriösen Absichten des Betriebs verbunden sein.



Abb. 7: Der Jackpot soll über Burgdorf hinaus als Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements verbreitet werden.

Die Weiterführung des Pilotprojekts bei der Seewer AG wird gegenwärtig abgeklärt. Bereits interessieren sich weitere Betriebe in Burgdorf für die Einführung des Jackpots, namentlich „Coop“ und die Stadtverwaltung.

Über einen Artikel in der „Fussnote“, dem Mitteilungsblatt der Fussgänger- und Velomodellstadt, hat das Bundesamt für Gesundheit Interesse am „Jackpot am Arbeitsplatz“

erhalten. Sie unterstützt im Rahmen des „Aktionsplans Umwelt und Gesundheit“ aus dem Innovationspool die weitergehende Aufbauphase. Die Weiterentwicklung und Vermarktung des „Jackpot-Tools“ soll dazu führen, dass ab Sommer 2004 auch weitere private und öffentliche Betriebe dieses Instrument im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements einsetzen können.

8 Anhang

- Fragebogen zum „Jackpot am Arbeitsplatz“

Teil B – Fragen zu Jackpot am Arbeitsplatz**8a. Haben Sie, seitdem Sie hier arbeiten, Ihre Art zur Arbeit zu gelangen verändert?** ja, ich benutze eher ... nein

| früher | heute | |
|--------------------------|--------------------------|----------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Auto |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | öffentlicher Verkehr |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Velo |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Fuss |

8b. Haben Sie, während der Zeit als der Jackpot lief, Ihre Art zur Arbeit zu gelangen verändert? ja, ich benutze eher ... nein

| vor Jackpot | während Jackpot | |
|--------------------------|--------------------------|----------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Auto |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | öffentlicher Verkehr |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Velo |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Fuss |

8c. Haben Sie sich, während der Zeit als der Jackpot lief, überlegt, Ihre Art zur Arbeit zu gelangen zu ändern? ja nein**8d. Wenn Sie Frage 8 a/c mit JA beantwortet haben: Welche Motive haben Sie dazu bewogen? Wenn Sie Frage 8 a/c mit NEIN beantwortet haben: Welche Motive könnten Sie dazu bewegen, in Zukunft mit einem anderen Verkehrsmittel zur Arbeit zu gelangen?**

| | stimmt | stimmt nicht |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Ich will etwas für meine Gesundheit tun. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ich möchte möglichst angenehm die Arbeitsstelle erreichen. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ich möchte etwas für die Umwelt tun. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ich möchte Geld sparen. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ich möchte mal was Neues ausprobieren. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ich möchte vielleicht mal den Jackpot knacken. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ich finde die Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf eine gute Sache. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ich finde den Jackpot in der Seewer AG eine gute Idee. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Meine Bekannten/Kolleginnen machen es auch so. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

9. Nun benötigen wir von Ihnen noch einige allgemeine Angaben.

9a. Welches ist Ihr Geburtsjahr?

19.....

9b. Sind Sie

 weiblich männlich

9c. Sind Sie in Ihrer Mobilität körperlich eingeschränkt?

 ja nein

9d. Haben Sie den Führerschein?

 ja nein

9e. Besitzen Sie ein fahrtaugliches Fahrrad?

 ja nein

9f. Wie oft steht Ihnen ein Auto zur Verfügung?

 (fast) täglich mind. 1x /Woche seltener (fast) nieWeitere Bemerkungen:

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!