

Schlussbericht

ASGO-Pendlermobilität: nachhaltige Mobilität mit der Mobalt-App

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	2
2.	Projektphasen und Aktivitäten	2
2.1.	Projektphasen	2
2.2.	Testphase.....	3
2.3.	Potenzialanalyse	4
2.4.	Weiterentwicklung Mobalt-App	6
2.5.	Pilotprojekt zur Umsetzung in der Praxis.....	8
3.	Schlussfolgerungen	9

Datum: 02.12.2025

Verfasser: Davide Marconi, Mobitrends SA

Version: 003

1. Einleitung

Der Verein ASGO ist eine regionale Plattform für die Arealnutzung und Gebietsentwicklung sowie verschiedene Querschnittsthemen wie beispielsweise Mobilität, Energie und Digitalisierung im Perimeter St. Gallen West – Gossau Ost (ASGO), wo ungefähr 800 Unternehmen mit rund 15'500 Vollzeitbeschäftigten ihren Sitz haben.

Mobilität ist ein wichtiges Thema für den funktionalen Areal ASGO. So organisiert die ASGO gemeinsam mit Partnerorganisationen wie der Regio St. Gallen - Bodensee Veranstaltungen zum Thema Mobilitätsmanagement und bündelt die verschiedenen Bedürfnisse der Mitglieder zum Thema Mobilität. Dazu wurde die Fachgruppe «Pendlermobilität und Güterverkehr» gegründet mit Mitgliedsunternehmen. Zusammen mit Mobitrends wurde ein Pilot- und Demonstrationsprojekt durchgeführt, um mit Hilfe einer personalisierten Version der Mobalt-App, eine nachhaltige Mobilität im ASGO-Areal anzukurbeln.

Die Mobalt-App (www.mobalt.ch) umfasste zu Projektbeginn folgende Eigenschaften:

- Empfehlungen für Alternativen zum Auto auf dem Arbeitsweg
- Analyse des Potenzials der einzelnen Verkehrsmittel
- Verwaltung von Fahrgemeinschaften
- Anreize für aktive Mobilität (Bikecoin)
- Kommunikation zwischen den Nutzern (Chat)
- Verwaltung von Parkplätzen und Arbeitsplätzen (Desksharing)
- Verwaltung von Shuttle-Bussen
- Rechnungsstellung und Bezahlung mit Kreditkarte
- usw.

Das Pilot- und Demonstrationsprojekt ermöglichte den Projektpartnern, sich umfassend mit dem Thema Pendlermobilität auseinanderzusetzen. Im Verlauf des Projekts wurde klar, dass eine technische Lösung alleine noch keine Verbesserung bringt. Ebenso wichtig ist das Einverständnis der Firmen aktiv das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden beeinflussen zu wollen.

2. Projektphasen und Aktivitäten

2.1. Projektphasen

Im Verlauf des Jahres 2023 wurden ein Kick-Off sowie drei Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern der Unternehmen Coop Ostschweiz, DGS, Ernst Sutter, IKEA und Migros Ostschweiz sowie der Stadtverwaltung Gossau durchgeführt. Diese Workshops dienen dazu, die spezifischen Bedürfnisse, Herausforderungen und Erwartungen der einzelnen Akteure im Zusammenhang mit dem Pendlerverkehr im ASGO-Areal zu erfassen. Basierend auf den Resultaten wurden zentrale Rahmenbedingungen definiert und erste Lösungsansätze für ein gemeinsames Mobilitätsangebot entwickelt.

In einem nächsten Schritt wurde eine Testphase vorbereitet. Hierfür stellten die beteiligten Grossunternehmen jeweils eine Gruppe von rund 15 bis 20 Mitarbeitenden zur Verfügung, die bereit waren, an einer Umfrage teilzunehmen und die App im Pendleralltag zu testen. Der Praxiseinsatz durch diese Testgruppen lieferte wertvolle Rückmeldungen zur Benutzerfreundlichkeit, den funktionalen Anforderungen sowie zur tatsächlichen Wirksamkeit des Mobilitätsangebots im täglichen Gebrauch.

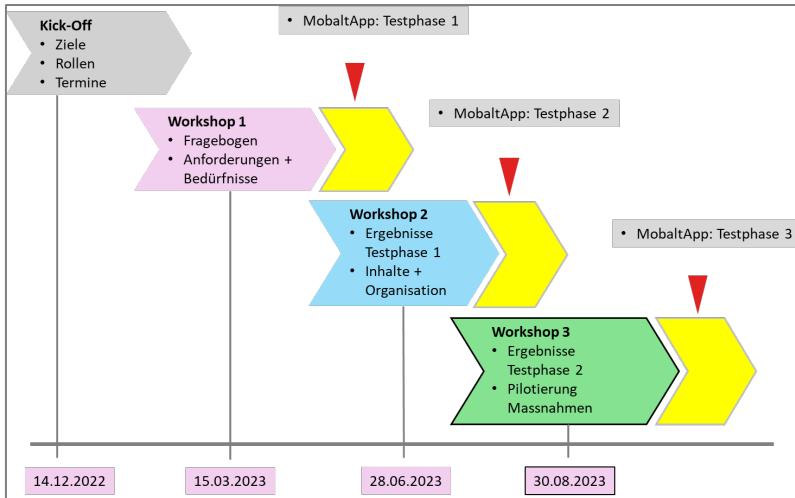


Abbildung 1: Projektphasen

Zusammengefasst wurden folgenden Arbeitsschritte vorgenommen:

- Vorbereitung der App für das ASGO-Areal (inkl. Registrierung)
- Vorbereitung der Kommunikation (Flyer)
- Lancierung der App bei den Test-Benutzern
- Integration Strassenwebcams
- News zur Wetterlage mit Empfehlungen für die Arbeitswoche
- Aufforderung Mitfahrgelegenheiten zu bilden
- Durchführung der Testphase

- April-Mai 2023
- Mai 2023
- ab Juni 2023
- Juli 2023
- Juli/Aug. 2023
- August 2023
- Sept./Nov. 2023

2.2. Testphase

Die Tester testeten die App-Module Nachrichten, Empfehlungen, Bikecoin, Carpooling, Mobilitätskarte und Fussabdruck.

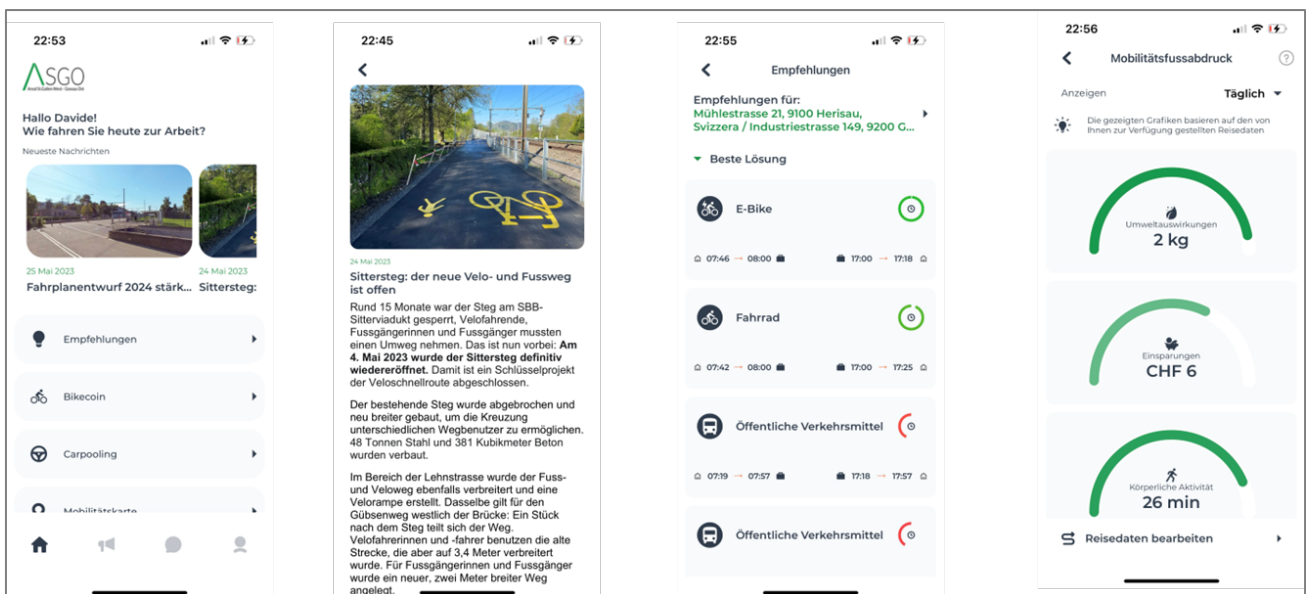


Abbildung 2: Screenshot Mobalt-App

Insgesamt 67 Mitarbeitende haben die App heruntergeladen und aktiv genutzt. Von ihnen haben 11 Mitarbeitende das Modul Bikecoin getestet und dabei 77 Wege mit insgesamt 342 Kilometern aufgezeichnet. Zusätzlich wurden von drei Mitarbeitenden Carpooling-Angebote in die App eingetragen, was erste Ansätze für gemeinschaftliche Fahrten sichtbar macht. Für die Förderung der aktiven Mobilität (Velo- und Fussverkehr) wurden zudem SBB-Gutscheine verteilt.

Im Bereich der internen Kommunikation wurden 15 Nachrichten über die App versendet. Diese erzielten eine Leserquote zwischen 5% und 40%, was wertvolle Hinweise zur Reichweite und Wirksamkeit der Kommunikationskanäle lieferte.

Erste Schlussfolgerungen zeigen, dass ein grosser Teil der Teilnehmenden nur passiv am Projekt teilgenommen hat. Es konnte keine ausreichende kritische Masse erreicht werden, um die angebotenen Massnahmen attraktiv, sichtbar und wirksam zu machen. Die geringe aktive Teilnahme schränkt somit sowohl die Aussagekraft der Ergebnisse als auch das Potenzial der Massnahmen ein. Die mitwirkenden Firmen waren nicht in der Lage, eine grössere Benutzergruppe zu rekrutieren.

2.3. Potenzialanalyse

Parallel zur Testphase wurden von den HR-Abteilungen der Unternehmen relevante Personaldaten erhoben und für eine detaillierte Potenzialanalyse aufbereitet. Diese Analyse hatte zum Ziel, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden besser zu verstehen und das ungenutzte Potenzial innerhalb jedes einzelnen Unternehmens zu quantifizieren. Die Ergebnisse wurden für jedes Unternehmen in so genannten Steckbriefen zusammengestellt. Zusätzlich wurde eine interbetriebliche Potenzialanalyse erstellt, die aufzeigte, wie gemeinsame Massnahmen und Synergien zwischen den verschiedenen Betrieben genutzt werden könnten, um den Pendlerverkehr im gesamten ASGO-Areal effizienter zu gestalten.

Zudem fanden bilaterale Gespräche mit den Unternehmensvertretungen statt. Diese dienten zur vertieften Diskussion spezifischer Massnahmen, zur Klärung individueller Anforderungen sowie zur Identifikation zusätzlicher Optimierungsmöglichkeiten. Mit diesem direkten Austausch konnten die entwickelten Lösungsansätze präzisiert und an die betrieblichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Organisation angepasst werden.

Zusammengefasst wurden folgenden Arbeitsschritte vorgenommen:

- Sammlung von HR-Daten der Unternehmen April-Mai 2023
- Potenzialanalyse einzelner Unternehmen Juni/Aug. 2023
- Interbetriebliche Potenzialanalyse (Vergleich) Juni 2023
- Abgabe Steckbrief + Diskussion mögliche Massnahmen Workshop vom 28.6.23
- Bilaterale Gespräche zur Vertiefung der Massnahmen August 2023

Ergebnisse

Die analysierten HR-Daten zeigen grosse Unterschiede zwischen den untersuchten Unternehmen auf.

	Anzahl Mitarbeiter	Home Office möglich	Jobticket	Parkplatz verfügbar	% MIV	% ÖV	% FVV
Genossenschaft Migros Ostschweiz	1261			ja			
Ernst Sutter AG	337	ja	nein	ja	89%	11%	0%
DGS Druckguss Systeme	419	ja	nein				
Stadtverwaltung Gossau SG	220						
IKEA St. Gallen	79	ja	20%		35%	58%	7%
Coop Verteilzentrale	151			ja			
Total	2467						
* Nicht alle arbeiten im ASGO-Areal							

	Anzahl Mitarbeiter	Schichtenbetrieb		flexible Arbeitszeiten		feste Arbeitszeiten	
		x		x		x	
Genossenschaft Migros Ostschweiz	1261	x	04:00-06:00/13:00-15:00	x	07:00-16:00 08:00-17:00	x	x
Ernst Sutter AG	337	31%	05:00-14:00/13:00-23:00	22%	4:00-16:00	47%	5:00-16:00
			05:00-17:00/16:00-02:00		gestaffelt bis		gestaffelt bis
			05:00-17:00/17:00-03:00		7:00-18:00		7:00-19:00
DGS Druckguss Systeme	419	41%	05:15-13:35/13:30-21:50	43%	8:00-17:00	16%	21:45-5:20
Stadtverwaltung Gossau SG	220	x	x	100%	8:00-17:00	x	x
IKEA St. Gallen	79	x	x	42%	06:00-15:00	58%	05:00-15:00
					gestaffelt bis		
					11:00-20:00		11:00-20:00
Coop Verteilzentrale	151	60%	06:00-14:00/14:00-22:00/22:00-06:00	40%	08:00-17:00	x	x

Abbildung 3: Analytierte HR-Daten und wichtigste Indikatoren

Die Analyse der Potenziale zeigte, dass Velos und E-Bikes für einen grossen Teil der Mitarbeitenden eine attraktive Option darstellen: 49 % verfügen über ein optimales Angebot, weitere 66 % über ein gutes Angebot. Damit weist der Veloverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern die deutlich höchsten Potenziale auf. Beim öffentlichen Verkehr (inkl. Park+Ride und Bike+Ride) profitieren hingegen nur 16 % der Mitarbeitenden von einem optimalen Angebot, während 32 % zumindest ein gutes Angebot vorfinden. Besonders herausfordernd sind dabei die Frühschichten, für die der ÖV oft keine ausreichenden Verbindungen bietet. Durch punktuelle Verbesserungen – etwa bessere Anschlüsse, dichtere Takte oder optimierte Linienführungen – könnten einzelne ÖV-Beziehungen jedoch deutlich an Attraktivität gewinnen.

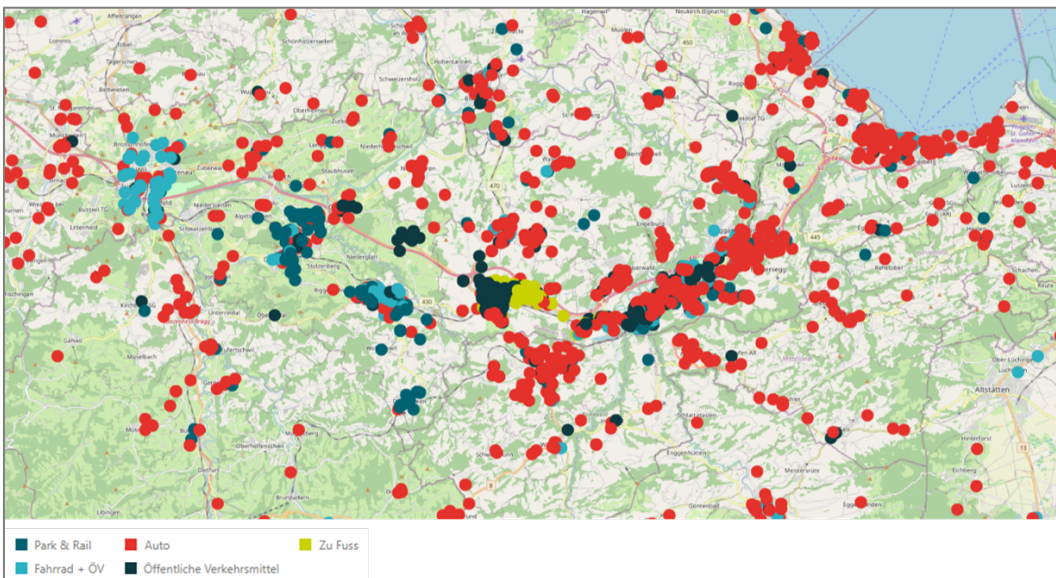


Abbildung 4: Potentialübersicht Park & Rail, Fahrrad + ÖV, Auto, ÖV und Fussverkehr

Ergänzend zeigt die Auswertung, dass Fahrgemeinschaften und Vanpooling ein spürbares Potenzial bieten, insbesondere für Mitarbeitende mit längeren Arbeitswegen aus dem Rheintal oder der Bodenseeregion. Für Shuttlebusse hingegen ergeben sich keine klaren Potenziale, da die räumliche Verteilung der Wohnorte und die zeitlichen Anforderungen keine ausreichende Bündelung zulassen

Die Potenziale unterscheiden sich je nach Unternehmen teilweise stark. Die individuellen Steckbriefe lieferten hierzu detaillierte Informationen und ermöglichten eine differenzierte Betrachtung der jeweiligen Ausgangslage.

Dabei zeigten sich unterschiedliche Interessen und Prioritäten der einzelnen Unternehmen. Für das Programm Bikecoin bestand konkretes Interesse seitens DGS, IKEA sowie der Stadtverwaltung Gossau, die darin ein wirkungsvolles Instrument zur Förderung der aktiven Mobilität sahen.

Im Bereich der Parkplatzbewirtschaftung zeigte insbesondere IKEA Interesse an weiterführenden Massnahmen, um den bestehenden Parkraum effizienter zu nutzen und nachhaltige Alternativen stärker zu fördern.

Bei den Unternehmen wie Coop, Ernst Sutter und Migros stand eher eine Förderung von E-Bikes mit einem Flottenangebot durch den Arbeitgeber im Vordergrund.

Fast alle Unternehmen hätten die Einführung eines Flexi-Abos durch den Tarifverbund begrüsst.

2.4. Weiterentwicklung Mobalt-App

Insgesamt ergaben die Workshops, Testphasen, Datenauswertungen und bilateralen Gespräche im Jahr 2023 eine fundierte Grundlage für die Weiterentwicklung und Umsetzung eines koordinierten Mobilitätsangebots im ASGO-Areal.

Im letzten Workshop wurden die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der App und des Pilotprojektes ausgearbeitet. Die Teilnehmenden kamen zum Schluss, dass sich die verschiedenen Verkehrsmittel nicht gegenseitig ausschliessen, sondern als ergänzende Bausteine einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie verstanden werden sollten. Entscheidend sei, dass Autofahrende nicht benachteiligt werden, sondern alle Verkehrsmittel gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs wurde deutlich, dass dessen Nutzung flexibel gestaltet sein muss. Klassische Firmenabonnements eignen sich häufig nur für Mitarbeitende mit einem Vollzeitpensum oder einem regelmässigen Pendelrhythmus. Für eine breitere Wirkung braucht es daher flexiblere Modelle, die unterschiedliche Arbeitszeitprofile und Mobilitätsbedürfnisse abdecken.

Damit die vorgeschlagenen Massnahmen tatsächlich attraktiv wirken, sind zudem ökonomische Anreize zentral. Diese sollten alle Verkehrsträger gleichberechtigt berücksichtigen – nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern ebenso Fuss- und Veloverkehr, Fahrgemeinschaften sowie weitere nachhaltige Mobilitätsformen. Eine ausgewogene Förderung ermöglicht es den Mitarbeitenden, für jede Situation das passende Verkehrsmittel zu wählen, ohne strukturelle Nachteile zu erfahren.

Neue Funktionalität: Mobilitätsbudget

Ein wesentliches Instrument zur Erreichung dieser Gleichbehandlung ist die Integration eines Mobilitätsbudgets. Dieses schafft einen flexiblen Rahmen, in dem Unternehmen ihre Mitarbeitenden finanziell unterstützen können – unabhängig davon, welches Verkehrsmittel gewählt wird. Damit wird nachhaltige Mobilität nicht nur gefördert, sondern auch fair und nutzerorientiert gestaltet.

Um dieses neue Modell in der Mobalt-App implementieren zu können – und dabei auf den bereits vorhandenen App-Modulen aufzubauen – hat Mobitrends ein umfassendes Konzept für die technische und funktionale Weiterentwicklung erarbeitet. Dieses Konzept umfasste drei zentrale Erweiterungen: den Ausbau der Trassierung für Fahrgemeinschaften, die Integration eines Rückerstattungsmoduls sowie die Einbindung von Funktionen zur Ausgabe von Abonnements und Tickets.

Für letzteren Punkt wurde entschieden, die Schnittstelle von OpenMobility (<https://openmobility.swiss/>) zu integrieren, um den Zugang zu ÖV-Tickets, Sharing-Angeboten und weiteren Mobilitätsdiensten nahtlos in die App einzubinden.

Alle diese Entwicklungsarbeiten wurden unabhängig vom P+D Projekt und dessen Budget umgesetzt. Mobitrends hat den Grossteil der Kosten durch Eigenleistungen getragen und zusätzliche Mittel aus weiteren Quellen eingesetzt, um die Weiterentwicklung der App zu realisieren und das Mobilitätsbudget-Modell technisch vorzubereiten.

Ab Herbst 2024 stand eine neue Version der Mobalt-App für das ASGO-Areal zur Verfügung, welche in den nächsten Abbildungen zusammengefasst wird. Nur die Integration der OpenMobility-Schnittstelle benötigte mehr Zeit, da es fast ein Jahr dauerte, bis man einen Nova-Kanal für die Integration des ÖV-Ticketings gefunden hat, was erst 2025 über den Tarifverbund Ostwind möglich war.

Definition

Das «**Mobilitätsbudget**» entspricht einem **Höchstbetrag**, der für die (Pendler-) Mobilität jedes Mitarbeitende bereitgestellt wird. Für jede mobilitätsbezogene Leistung kann das Unternehmen seinen finanziellen Beitrag festlegen, der bis zur Erschöpfung vom verfügbaren Budget des Mitarbeiters abgezogen wird.

Dienstleistungen

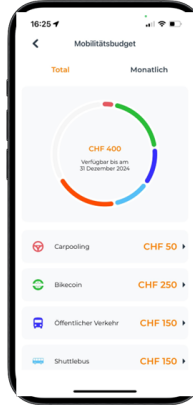
Alle Module von Mobalt können im Rahmen des «Mobilitätsbudgets» aktiviert werden, was eine zentralisierte, einfache und transparente finanzielle Verwaltung der Unternehmensmobilitätspolitik ermöglicht.

Für die Umsetzung mit den KMUs vom ASGO-Areal ist vorgesehen, dass die Mitarbeitende folgendes machen können:

- ÖV-Tickets und –Abos des Tarifverbundes Ostwind direkt lösen
- Fuss-, Trottinet- und Velowege aufnehmen und Punkte sammeln
- Zusammen mit Kollegen eine Fahrgemeinschaft gründen und Punkte sammeln
- Ev. Rückerstattung vom Kauf anderer Leistungen (z.B. Bikesharing von TIER)

Nutzung

Der Benutzer verfügt über eine einfache Schnittstelle, über die er den Status des Budgets, die getätigten Ausgaben und den Zugriff auf Mobilitätsdienste leicht einsehen kann.



Mobilitätsbudget Anreize

Anwendungsbereich

Die Anreize werden eingesetzt, um folgender Verkehrsmittelwahl zu fördern:

- Aktive Mobilität
- Fahrgemeinschaften

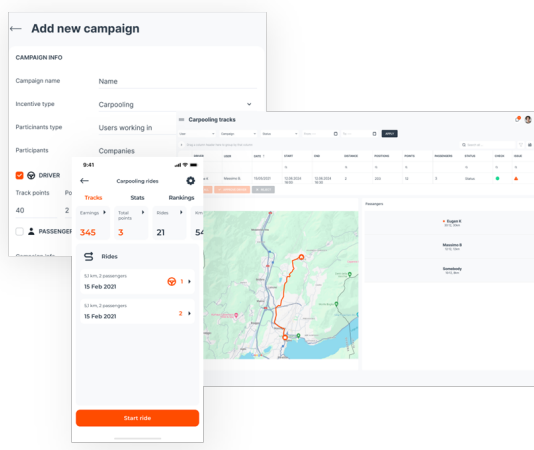
Konfiguration

Das Unternehmen legt fest:

- Die Punkte pro zurückgelegte Weg und Kilometer
- Den Umrechnungsfaktor der Punkte in Geld

Nutzung

- Der Benutzer nimmt seine eigenen Wege auf
- Die Administratoren überprüfen die Weggenauigkeit und verwalten die monatliche Berechnung der Anreize



Mobilitätsbudget Modul: Rückerstattungen

Anwendungsbereich

Das Modul wird verwendet, um Einkäufe für nachhaltige Mobilität durch die Benutzer zurückzuerstatten, wie zum Beispiel:

- Tickets und Abonnements für den ÖV
- Abonnements oder Fahrten für Bike-/Carsharing
- Auffüllung von Elektroautos
- Andere Ausgaben (z.B. Veloreparatur, usw.)

Konfiguration

Das Unternehmen legt fest:

- Die geförderten Lösungen
- Das Ausmass der Förderung

Nutzung

- Der Benutzer gibt die getätigten Ausgaben ein
- Die Administratoren überprüfen die Richtigkeit der Ausgaben, die Höhe der Rückerstattung und verwalten die monatliche Berechnung



2.5. Pilotprojekt zur Umsetzung in der Praxis

Während der Weiterentwicklung der Mobalt-App standen für die beteiligten (Gross-)Unternehmen im Jahr 2024 vor allem die Arbeiten zur Unterschreibung der Charta ASGO-Gebietsentwicklung 2050 im Mittelpunkt. Dieser Prozess erwies sich als komplex, langwierig und teilweise konfliktreich, sodass andere Themen – insbesondere jene rund um die Pendlermobilität – weitgehend in den Hintergrund rückten. Die Abstimmung und Verhandlungen dauerten deutlich länger als ursprünglich geplant und konnten erst im Juni 2025 mit der offiziellen Unterzeichnung der ASGO-Charta abgeschlossen werden.

Trotz dieser Verzögerungen wurde die neue Lösung mit dem Mobilitätsbudget bereits im Oktober 2024 im Rahmen eines Mittagsseminars zum Thema Pendlermobilität erstmals vorgestellt. Zu diesem Zeitpunkt zeigte sich jedoch, dass die wichtigsten Unternehmen, die bereits 2023 aktiv an den Workshops teilgenommen hatten, vorerst kein Interesse an einer weiteren Mitwirkung hatten. Sie machten ihre Teilnahme auch davon abhängig, dass die Arbeiten an der Gebietsvereinbarung abgeschlossen sind und dass ein klar erkennbarer Bedarf an zusätzlicher Mitarbeitermobilität bestehe – beides traf zu diesem Zeitpunkt nicht zu.

Diese Ausgangslage führte dazu, dass das Projekt im Bereich der betrieblichen Mobilität nicht wie geplant mit den Grossunternehmen weitergeführt werden konnte. Vor diesem Hintergrund wurde beschlossen, die Strategie anzupassen und den Fokus verstärkt auf kleine und mittlere Unternehmen zu richten. Als erster Schritt wurden thematische Webinare organisiert, um das Mobilitätsbudget sowie die erweiterten Funktionen der Mobalt-App einem breiteren Unternehmenskreis vorzustellen. Anschliessend fanden mehrfach bilaterale Austauschgespräche mit interessierten Betrieben statt, um deren spezifische Bedürfnisse zu klären und mögliche Einsatzszenarien zu prüfen.

Diese Arbeiten erstreckten sich bis im Sommer 2025. Als Ergebnis erklärten sich zwei Unternehmen – Cavelti AG und A. Lehmann Elektro AG – bereit, eine mehrmonatige Pilotphase durchzuführen, um das Mobilitätsbudget unter realen Bedingungen zu testen. Weitere Unternehmen zeigten grundsätzliches Interesse, konnten jedoch aufgrund anderer betrieblicher Prioritäten kurzfristig keine Teilnahme zusagen.

Die interessierten Unternehmen entschieden sich letztlich dafür, die geplante Testphase auf das Frühjahr 2026 zu verschieben. Dieser Schritt soll gewährleisten, dass sowohl die interne Vorbereitung als auch die Kommunikation der Initiative gegenüber den Mitarbeitenden ausreichend Zeit erhalten und optimal umgesetzt werden können.

Parallel dazu zeigte die Beratungsarbeit der REGIO Appenzell AR–St.Gallen–Bodensee, dass in der Umgebung des Unternehmens Cavelti AG weiteres Potenzial besteht: Mehrere zusätzliche Betriebe könnten Interesse an einer Teilnahme haben. Um diese Möglichkeit weiter zu prüfen und zusätzliche Partner für die Pilotphase zu gewinnen, wird am 27. November 2025 ein neuer Workshop durchgeführt. Ziel ist es, den Kreis der teilnehmenden Unternehmen zu erweitern und damit die Ausgangslage für eine erfolgreiche Testphase im Jahr 2026 weiter zu stärken.

3. Schlussfolgerungen

Trotz einer Projektverlängerung um ein weiteres Jahr hat sich das Vorhaben deutlich über die ursprünglich vorgesehenen Fristen hinaus verzögert. Auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschliessenden Schlussfolgerungen auf Projektebene für den Gebrauch der Funktionalität «Mobilitätsmanagement» möglich sind, lassen sich folgende Erkenntnisse festhalten.

Erstens zeigt sich, dass das Thema Pendlermobilität für Unternehmen in der Regel nur dann von unmittelbarem Interesse ist, wenn ein spürbarer interner oder externer Druck besteht. Intern kann dies etwa ein Mangel an Parkplätzen, unzufriedenen Mitarbeitenden oder organisatorischen Herausforderungen sein. Externe Faktoren umfassen beispielsweise behördliche Auflagen, die Erstellung von Mobilitätskonzepten oder Anforderungen im Rahmen der Arealentwicklung. Ohne diese Impulse bleibt die Priorität des Themas meist gering.

Zweitens war die anfängliche Beteiligung der grossen Unternehmen zwar wertvoll und bedeutend für die konzeptionelle Arbeit, jedoch konnte der notwendige Transfer auf die strategische Entscheidungsebene nicht erreicht werden. Die eingebundenen Unternehmensvertretenden verfügten oftmals nicht über die Befugnisse, das Thema intern auf CEO- oder CFO-Ebene zu verankern oder entscheidungsreife Prozesse anzustossen. Dadurch fehlte letztlich die organisatorische Rückendeckung, um das Projekt innerhalb der Unternehmen nachhaltig voranzubringen. Diese ersten Befunde unterstreichen, dass erfolgreiche Mobilitätsprojekte nicht nur technische Lösungen und operative Zusammenarbeit benötigen, sondern auch klare Prioritäten und Commitment auf Führungsebene, um Wirkung entfalten zu können.

Im Gegensatz zur schwierigen Zusammenarbeit mit grossen Unternehmen erwies sich der Ansatz zur Akquisition von kleineren und mittleren Unternehmen als deutlich erfolgreicher. Dies lag vor allem daran, dass man hier oftmals direkten Zugang zu den Entscheidungsträgern hat und Entscheidungen wesentlich schneller und unkomplizierter getroffen werden können. Gleichzeitig kennen KMU die Bedürfnisse ihrer Mitarbeitenden oft besser, womit eine stärkere Sensibilität für Mobilitätsthemen vorhanden ist und der Mehrwert konkreter Massnahmen leichter erkennbar wird.

Weitere Erfahrungen zeigen, dass die kommunikative Ansprache über Mittagseminare oder Webinare nur begrenzt geeignet ist, eine breite Unternehmenslandschaft zu erreichen. Solche Formate sprechen in der Regel vor allem jene Betriebe an, die bereits eine hohe Affinität zum Thema haben. Viele andere Unternehmen nehmen nicht teil – sei es aus fehlendem Interesse, begrenzten Ressourcen oder anderen Prioritäten.

Für zukünftige Projekte empfiehlt es sich daher, verstärkt auf bilaterale Gespräche zu setzen. Diese ermöglichen eine individuellere Ansprache, ein besseres Verständnis der jeweiligen betrieblichen Ausgangslage und erhöhen insgesamt die Chance, mehr Unternehmen aktiv einzubinden. Allerdings ist diese Form der Kontaktaufnahme deutlich ressourcenintensiver und erfordert eine entsprechende Planung sowie zeitliche Kapazitäten.

Hinsichtlich der Projektdurchführung ist festzuhalten, dass das Vorhaben im Projektverlauf deutlich von den ursprünglich definierten Plänen abwich. Die inhaltliche Ausrichtung musste grundlegend angepasst werden, insbesondere aufgrund der veränderten Prioritäten der beteiligten Unternehmen und der damit verbundenen Verzögerungen.

Letztlich war Mobitrends gezwungen, einen erheblichen Teil des Projektbudgets in die Weiterentwicklung der App zu investieren. Viele dieser Entwicklungsleistungen gingen über den ursprünglich vereinbarten Umfang hinaus und wurden zu einem grossen Teil auf eigene Kosten oder über weitere Projekte erbracht. Parallel dazu übernahm Mobitrends den nicht vorgesehenen Prozess der Unternehmensakquise bei den KMU, der aufgrund des mangelnden Engagements der Grossunternehmen deutlich aufwendiger ausfiel als geplant.

Diese ungeplanten Zusatzaufgaben führten dazu, dass das gesamte Projektbudget letztlich aufgebraucht wurde, allerdings nicht entsprechend der ursprünglichen Budgetstruktur oder den anfänglich vorgesehenen Arbeitspaketen. Die Abweichungen verdeutlichen den erheblichen Zusatzaufwand, den Mobitrends im Rahmen dieses Projekts übernehmen musste, um zu einem Resultat zu gelangen.