



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Direction de l'aménagement, de l'environnement et
des constructions DAEC
Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion RUBD

Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg

T +41 26 305 36 04, F +41 26 305 36 09
www.fr.ch/rubd

Ref.: OK/MD

Anhang 1

Freiburg, 1. März 2018

Anhang zur Richtlinie über das Mobilitätsmanagement beim Staat

Massnahmenkatalog

Der Katalog listet die Massnahmen auf, die vom Staatsrat validiert wurden und in den Mobilitätsplänen vorgesehen werden können. Die Projektorganisation wählt unter diesen Massnahmen diejenigen aus, die für eine bessere Mobilität auf ihrem Standort zweckdienlich sind. Der Einsatz der Massnahmen unterliegt der Genehmigung des Mobilitätsplans durch den Staatsrat. Es besteht kein Anspruch auf die Finanzierung der Massnahmen.

1. Bestimmung einer Mobilitätskoordinatorin oder eines Mobilitätskoordinators je Standort

<i>Strategie</i>	Optimierung der Mobilität dank mehr Management und Kommunikation.
<i>Grundsatz</i>	Eine Koordinatorin bzw. ein Koordinator je Standort, um: > den Mobilitätsplan zu verwalten; > angebrachte Lösungen zu finden; > über die staatsinternen Massnahmen zu informieren und diese besser in Wert zu setzen; > die Angestellten sowie die Verwaltungseinheiten zu beraten.
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch: Garantie für die Zuverlässigkeit (Qualität und Nachkontrolle) und Dynamik des Mobilitätsplans.
<i>Vorteile</i>	Bündelung der Informationen. Ausbau und Verbesserung der Kommunikation und Beratung. Sicherstellung, dass die in den Mobilitätsplänen getroffenen Entscheide umgesetzt werden. Möglichkeit, eine neue Aufgabe für eine bestehende Stelle hinzuzufügen.
<i>Nachteile</i>	Notwendigkeit, die Legitimität gegenüber den betroffenen Ämtern und Direktionen sicherzustellen. Zusätzliche Aufgabe für eine bestehende Stelle, weil keine zusätzlichen VZÄ bereitgestellt werden.
<i>Kosten</i>	Personelle Ressourcen, Material, Räumlichkeiten (neue Leistungen).
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Beispiele</i>	GE, ZIPLO Plan-les-Ouates. VD, Biopôle Lausanne (300 Unternehmen und 8500 Angestellte).
<i>Zuständige Stellen</i>	Projektorganisation des Mobilitätsplans in Absprache mit den Amtsvorsteherinnen und -vorsteher.

Tätigkeiten Ernennung, Bestimmung des Zeitaufwands (Anteil an der Gesamtarbeitszeit), Anpassung des Pflichtenhefts der betroffenen Person.

2. Zuteilung der Parkplätze für Autos

Strategie Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs.

Grundsatz Zuteilung gemäss klaren und nachvollziehbaren Kriterien.
Berücksichtigung der Abhängigkeit vom Auto.

Wirksamkeit Hoch: Bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse im Verhältnis zum vorhandenen Angebot.

Vorteile Berücksichtigung der Bedürfnisse der Angestellten und deren Abhängigkeit vom Auto.
Übereinstimmung mit der tatsächlichen Situation vor Ort (dank einer regelmässigen Aktualisierung).

Nachteile Komplexität der Bestimmung der Kriterien.
Betrifft nicht alle Staatsangestellte (von den Gemeinden verwalteten Primar- und Orientierungsschulen, selbstorganisierte FH).

Kosten –

Rechtliche Grundlage Beschluss (muss geändert werden).

Beispiele Universitätsspital Waadt (CHUV).
Universitätsspital Genf (HUG).
Novartis in Nyon-Prangins.
Universität Lausanne (UNIL).

Zuständige Stellen Amtsvorsteherinnen und -vorsteher des Standorts sowie Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator.

Tätigkeiten Amtsvorsteherinnen und -vorsteher des Standorts: Zuteilung subsidiär zum Beschluss und auf der Grundlage des Mobilitätsplans mit den detaillierten Zuteilungsregeln.
Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator: Verwaltung der Liste mit den Berechtigten.

3. Vermehrte Bewirtschaftung der Autoparkplätze als Pool

Strategie Optimierung der Parkplatzbelegung.

Grundsatz In einem bestimmten Perimeter mehr Parkplatzvignetten bereitstellen als es Parkplätze gibt, um den Absenzen (Teilzeitanstellungen, Ferien, externe Sitzungen usw.) Rechnung zu tragen.

Wirksamkeit Ziemlich hoch in Abhängigkeit von der Zahl der verfügbaren Parkplätze (Verbesserung der Mehrfachnutzung).

Vorteile Optimierung der Parkplatzbelegung, wirksam, sofern gut dosiert.
Möglichkeit, die Bau- und Unterhaltskosten für die Parkplätze zu begrenzen.

Nachteile Verfügbarkeit eines Parkplatzes ist nicht garantiert.
Ungleichbehandlung, wenn im selben Parkplatz reservierte Parkfelder zugeteilt werden.
Ungeeignet für schwer zugängliche und enge Parkplätze (z. B. Grenette).

Alternativen für die überzähligen Fahrzeuge vorsehen oder das Parkieren ausserhalb der Parkfelder zulassen.

<i>Einnahmen</i>	Potenzielle Mehreinnahmen für den Staat.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Im Beschluss vorgesehen (Art. 5 Abs. 1): «Den Personen, für die die Zuteilungskriterien b, d und e zutreffen, können Gemeinschaftsparkplätze zugewiesen werden.»
<i>Beispiele</i>	Groupe E. Hotelfachschule Lausanne: Der Wechsel von nominell zugeteilten Parkplätzen zu Gemeinschaftsparkplätzen hat zu einer Belegung von 85 % bis 100 % geführt.
<i>Zuständige Stellen</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher des Standorts, HBA sowie Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator.
<i>Tätigkeiten</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher des Standorts: Zuteilung subsidiär zum Beschluss; HBA: Verkauf der Parkvignetten; Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator: Verwaltung der Liste mit den Berechtigten.

4. Markierung von Parkplätzen, die für Fahrgemeinschaften reserviert sind

<i>Strategie</i>	Parkplätze für Pendlerinnen und Pendler garantieren, die sich zu Fahrgemeinschaften zusammenschliessen.
<i>Grundsatz</i>	Parkplatz für Teams, die aus mindestens zwei Angestellten bestehen.
<i>Wirksamkeit</i>	Starker Anreiz, sich zu Fahrgemeinschaften zusammenzuschliessen, vor allem wenn die Zahl der Parkplätze gering oder die Belegung (Gemeinschaftsparkplatz) hoch ist.
<i>Vorteile</i>	Weniger Verkehr, der von den Angestellten mit Auto erzeugt wird. Effizient, um die Fahrgemeinschaften zu fördern (hohe Sichtbarkeit).
<i>Nachteile</i>	Notwendigkeit, das Potenzial zu bestimmen, um die Zahl der reservierten Parkplätze definieren zu können (muss nötigenfalls nachträglich angepasst werden).
<i>Kosten</i>	–
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Beschluss, muss geändert werden (Verbindung mit der Massnahme «Vorrangige Zuteilung der Parkplätze für Angestellte, die in einer Fahrgemeinschaft mitmachen»).
<i>Beispiele</i>	Nestlé in Orbe.
<i>Zuständige Stellen</i>	HBA.
<i>Tätigkeiten</i>	Markierung der reservierten Parkplätze.

5. Vorrangige Zuteilung der Parkplätze für Angestellte, die in einer Fahrgemeinschaft mitmachen

<i>Strategie</i>	Optimierung der Parkplatzbelegung; Senkung der Parkplatznachfrage und der Pendlerbewegungen (Verkehr). Diese Massnahme betrifft einzig die Personen, die sich in einer Fahrgemeinschaft zum Standort begeben.
<i>Grundsatz</i>	Vorrangige Zuteilung, wenn sich mindestens zwei Angestellte, die Anrecht auf einen Parkplatz haben, dazu verpflichten, eine Fahrgemeinschaft zu bilden.
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch, vor allem, wenn der Druck auf die Parkplätze gross ist.

<i>Vorteile</i>	Bessere Belegung der Fahrzeuge. Senkung der Zahl der Angestellten, die einen Parkplatz beantragen.
<i>Nachteile</i>	Enges organisatorisches Korsett für die Angestellten. Allenfalls geringere Flexibilität für die Angestellten. Schwierig, wenn das Privatauto auch dienstlich eingesetzt wird.
<i>Kosten</i>	–
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Beschluss (muss geändert werden).
<i>Beispiele</i>	Groupe E (interne/externe Kontaktplattform).
<i>Zuständige Stellen</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher, HBA sowie Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator.
<i>Tätigkeiten</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher des Standorts: Zuteilung subsidiär zum Beschluss; HBA: Verkauf der Parkvignetten; Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator: Verwaltung der Liste mit den Berechtigten.

6. Bereitstellung eines Zugangs zu einer Fahrzeuggemeinschaft für die beruflichen Fahrten

<i>Strategie</i>	Anbieten einer Alternative zur Nutzung des Privatautos für die beruflichen Fahrten. Reduktion des Parkierungsbedarfs im Zusammenhang mit den beruflichen Fahrten. Optimierung der Ressourcen.
<i>Grundsatz</i>	Geschäftsabonnemente für das Reservieren von Autos in gemeinschaftlicher Nutzung.
<i>Wirksamkeit</i>	Reduktion des Parkierungsbedarfs im Zusammenhang mit den beruflichen Fahrten. Optimierung der Ressourcen.
<i>Vorteile</i>	Der Parkierungsbedarf im Zusammenhang mit den beruflichen Fahrten wird reduziert. Damit entfällt die Notwendigkeit, Dienstfahrzeuge zu kaufen und zu unterhalten. Synergie mit der privaten Nutzung. Privatfahrzeug wird überflüssig.
<i>Nachteile</i>	Kosten für das Reservieren der Fahrzeuge (Kosten für die reservierten Stunden, die nicht benutzt werden). Verfügbarkeit der Fahrzeuge ist nur während den Geschäftszeiten garantiert.
<i>Kosten</i>	Zwischen 80 Rp. und Fr. 1.– pro gefahrenen Kilometer. Kosten müssen im Voranschlag vorgesehen werden.
<i>Einnahmen</i>	Einsparungen, weil den Angestellten weniger/keine Entschädigungen für die Nutzung ihres Privatautos ausbezahlt werden müssen. Optimierung der gefahrenen Kilometer.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Beispiele</i>	AMA (2 Mobility-Plätze, 32 Abonnemente). Groupe E: Unternehmenskarte.
<i>Zuständige Stellen</i>	Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator.
<i>Tätigkeiten</i>	Erwerb und Verwaltung der Abonnemente.

7. Bereitstellung von Dienstfahrzeugen für die beruflichen Fahrten

<i>Strategie</i>	Reduktion des Parkierungsbedarfs im Zusammenhang mit den beruflichen Fahrten. Optimierung der Ressourcen. Anbieten einer Alternative für die Angestellten, die zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr pendeln, sowie für die Angestellten, die kein Auto oder nur eines haben.
<i>Grundsatz</i>	Bereitstellung von Dienstautos für die beruflichen Fahrten. Verwaltung je Standort.
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch.
<i>Vorteile</i>	Fahrzeug rund um die Uhr verfügbar. Privatfahrzeug überflüssig. Adäquate Ausrüstung (z. B. Allrad, TBA: Kleintransporter usw.). Möglichkeit, Kosten in Abhängigkeit des Fahrzeugtyps zu senken (Kilometerkosten, Optimierung der gefahrenen Kilometer). Möglichkeit, die Zahl der Parkplätze für Angestellte zu verringern, die beruflich über 1000 km/Jahr zurücklegen.
<i>Nachteile</i>	Anschaffungs- und Unterhaltskosten für die Dienstfahrzeuge.
<i>Kosten</i>	Je nach Fahrzeug zwischen 50 Rp. und Fr. 1.– pro gefahrenen Kilometer.
<i>Einnahmen</i>	Einsparungen, weil den Angestellten weniger/keine Entschädigungen für die Nutzung ihres Privatautos ausbezahlt werden müssen. Optimierung der gefahrenen Kilometer.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Beispiele</i>	TBA, BRPA, AfU, LSVW, HBA.
<i>Zuständige Stellen</i>	Amtsvorsteherin oder -vorsteher, Verwaltungspersonal des Amts.
<i>Tätigkeiten</i>	Amtsvorsteherin oder -vorsteher: Kaufentscheid; Verwaltungspersonal: Kauf und Management der Fahrzeuge.

8. Bereitstellung von E-Bikes für die beruflichen Fahrten

<i>Strategie</i>	Förderung der Verkehrsverlagerung hin zum Langsamverkehr.
<i>Grundsatz</i>	Möglichkeit für die Angestellten, für berufliche Fahrten ein E-Bike mit Helm und Fahrradschloss zu entleihen.
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch (auch in Bezug auf das Image).
<i>Vorteile</i>	Praktisch (Tür zu Tür), schnell bei kurzen Distanzen (keine Wartezeit wie beim öffentlichen Verkehr), ökologisch, gut für die Gesundheit der Angestellten.
<i>Nachteile</i>	Wetterabhängig, ungeeignet für grosse Distanzen, ungeeignet für Warentransport, Verkehrssicherheit.
<i>Kosten</i>	Anschaffung: rund 4000 Franken für ein E-Bike. Unterhalt: rund 350 Franken pro Jahr, einschliesslich Ersatz des Akkus nach vier Jahren.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Beispiele</i>	ILFD, RUBD, AMA, HBA. Gemeinden Freiburg, Bulle. Groupe E.

<i>Zuständige Stellen</i>	Amtsvorsteherin oder -vorsteher, Verwaltungspersonal des Amts.
<i>Tätigkeiten</i>	Amtsvorsteherin oder -vorsteher: Kaufentscheid; Verwaltungspersonal: Kauf und Management des E-Bikes.

9. Bereitstellung von Veloverleihabonnements für die beruflichen Fahrten

<i>Strategie</i>	Förderung des Langsamverkehrs für die beruflichen Fahrten.
<i>Grundsatz</i>	Möglichkeit für die Angestellten, einen Veloverleihpass des Arbeitgebers für die beruflichen Fahrten zu benutzen, sofern Velostationen bestehen.
<i>Wirksamkeit</i>	Fördert den Langsamverkehr für die beruflichen Fahrten innerhalb der Agglomeration (schneller und direkter als der öffentliche Verkehr). Zeitersparnis für die Angestellten. Kostengünstig.
<i>Vorteile</i>	Grosse Verfügbarkeit. Flexibilität (10 Velostationen in der Agglomeration Freiburg), Möglichkeit, das Velo an einer beliebigen Station des Netzes zurückzugeben. Interessante Komplementarität mit dem öffentlichen Verkehr (die Velostationen befinden sich in der Nähe von Bahnhöfen).
<i>Nachteile</i>	Verwaltung der Karten. Verfügbarkeit der Velos / Abstellplätze nicht garantiert. Relativ limitiertes Netz. Es braucht mindestens eine Velostation in der Nähe des Standorts. Es werden weder Helme noch Schlösser zur Verfügung gestellt.
<i>Kosten</i>	Übertragbare Karten (Agglomeration: 55 Franken / Jahr + 10 Franken einmalige Gebühr). Stundentarif (die ersten 30 Minuten sind gratis, 2 Franken für jede weitere angefangene Stunde).
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Beispiele</i>	AMA. Groupe E: Gratskarten, Helme und Schlösser stehen zur Verfügung.
<i>Zuständige Stellen</i>	Amtsvorsteherin oder -vorsteher, Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator.
<i>Tätigkeiten</i>	Amtsvorsteherin oder -vorsteher: Kauf der Abonnements; Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator: Verwaltung Abonnements.

10. Bereitstellung von im Prinzip gedeckten, beleuchteten und sicheren Veloabstellplätzen

<i>Strategie</i>	Förderung des Langsamverkehrs im Pendler- und Berufsverkehr.
<i>Grundsatz</i>	Gedekte, beleuchtete und sichere Veloabstellplätze bei den Gebäudeeingängen und deren ausschliessliche Nutzung für die Velos garantieren.
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch, besonders bei privaten Räumen mit mehr Sicherheit.
<i>Vorteile</i>	Förderung die Nutzung von Velos, namentlich wenn Standort, Zahl und Ausstattung (Sicherheit und Komfort) angemessen sind. Verringert den Bedarf an Autoparkplätzen.
<i>Nachteile</i>	Schwieriger zu verwirklichen in alten Gebäuden.
<i>Kosten</i>	In den Voranschlägen für Bau, Renovierung und Unterhalt.

<i>Rechtliche Grundlage</i>	Anforderung RPBG. Bestandteil der Baubewilligungen für die neuen Gebäude.
<i>Beispiele</i>	Groupe E, Gebäude EVA.
<i>Zuständige Stellen</i>	HBA mit den Ämtern am Standort.
<i>Tätigkeiten</i>	Integration dieses Aspekts in die Projekte für den Bau neuer sowie die Renovierung und den Ausbau bestehender Gebäude.

11. Organisation von Verpflegungsmöglichkeiten am Arbeitsplatz

<i>Strategie</i>	Reduzierung der Fahrten mit dem Auto über die Mittagszeit.
<i>Grundsätze</i>	Den Angestellten die Möglichkeit geben, sich mittags vor Ort zu verpflegen. In den Voranschlägen für den Bau oder die Renovierung von Gebäuden Räumlichkeiten, Mensen und/oder Cafeterias vorsehen.
<i>Wirksamkeit</i>	Vom Typ der Cafeteria und der Bewirtschaftung abhängig.
<i>Vorteile</i>	Gibt den Angestellten die Möglichkeit, sich kostengünstig zu verpflegen.
<i>Nachteile</i>	Rentabilität für kleine Mensen nicht garantiert. Anlieferung von warmen Mahlzeiten als mögliche Lösung.
<i>Kosten</i>	Kosten und Rentabilität hängen vom Typ der Cafeteria ab. Die Infrastrukturkosten müssen in die Bau- oder Umbauvoranschläge integriert werden.
<i>Einnahmen</i>	Selbstfinanzierung von Unterhalt und Betrieb.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Beispiele</i>	Gebäude EVA in Givisiez, Finanzgebäude, Kollegien, FH. Groupe E (Mitfinanzierung der Mahlzeiten durch das Unternehmen).
<i>Zuständige Stellen</i>	Direktionen der Ämter vor Ort sowie HBA.
<i>Tätigkeiten</i>	Direktionen: Abschluss der Verträge. HBA: Integration dieses Aspekts in die Planung und Verwirklichung der Gebäude, Bereitstellung einer Vertragsvorlage für die Gemeinschaftsgastronomie.

12. Bereitstellung von Duschen und Umkleieräumen

<i>Strategie</i>	Förderung des Langsamverkehrs im Pendlerverkehr und Reduzierung der Fahrten mit dem Auto über die Mittagszeit.
<i>Grundsatz</i>	Die Möglichkeit geben, sich nach einer körperlichen Anstrengung umzuziehen und allenfalls zu duschen (Anfahrt mit dem Velo, Sport während der Mittagspause).
<i>Wirksamkeit</i>	Gut (Kriterium für die Wahl des Transportmittels oder die Ausübung einer sportlichen Tätigkeit). Nachfrage nimmt zu.
<i>Vorteile</i>	Fördert die Benützung des Velos. Erlaubt die Ausübung einer sportlichen Tätigkeit während der Mittagspause in der Nähe des Arbeitsorts (Walking, Jogging usw.) und reduziert somit die sonst nötigen Fahrten.
<i>Nachteile</i>	Schwieriger zu verwirklichen in alten Gebäuden.
<i>Kosten</i>	In den Voranschlägen für Bau, Renovierung und Unterhalt.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Bestandteil der Baubewilligungen für die neuen Gebäude.

<i>Beispiele</i>	SJD, EKSD, FIND, SK.
<i>Zuständige Stellen</i>	HBA und Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator.
<i>Tätigkeiten</i>	HBA: Integration dieses Aspekts in die Projekte für den Bau neuer sowie die Renovierung und den Ausbau bestehender Gebäude; Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator: Verwaltung der Anlagen (Schlüssel, Schliessfächer im Umkleideraum, Zuteilung usw.).

13. Bereitstellung der Parkplätze für Dritte ausserhalb der Bürozeiten

<i>Strategie</i>	Optimale Nutzung der Parkplätze des Staats und Erzeugung von zusätzlichen Ressourcen.
<i>Grundsatz</i>	Vermietung ausserhalb der Arbeitszeit (während der Nacht und an arbeitsfreien Tagen) von Parkplätzen, die dem Staat gehören, um die Mehrfachnutzung zu fördern (Tag/Nacht, Woche/Wochenende).
<i>Wirksamkeit</i>	Gut aufgrund der Mehrfachnutzung.
<i>Vorteile</i>	Ist im Beschluss über die Zuteilung und die Verwaltung von Parkplätzen vorgesehen (Art. 6 Abs. 4). Erzeugt zusätzliche Einnahmen für den Staat. Optimiert die Parkplatzbelegung.
<i>Nachteile</i>	Unter Umständen sind bauliche Massnahmen (Parkscheinautomat usw.), Unterhaltsarbeiten (Schneeräumung, Reinigung, Vandalismus usw.) und Sicherheitsmassnahmen (Sicherung des Zugangs zum Gebäude usw.) nötig.
<i>Kosten</i>	Bau und Unterhalt.
<i>Einnahmen</i>	Potenzielle Mehreinnahmen für den Staat über Parkgebühren oder Vereinbarungen.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Grundsatz im Beschluss vorgesehen (Art. 6 Abs. 4): «Je nach Verfügbarkeit und nach einem zu vereinbarenden Tarif können Parkplätze während der Nacht und an arbeitsfreien Tagen an Mitarbeiter, Studenten und Dritte vermietet werden.»
<i>Beispiele</i>	KG (Unterstadt), VWD (Bd de Pérolles).
<i>Zuständige Stellen</i>	Betroffene Direktionen, HBA.
<i>Tätigkeiten</i>	Betroffene Direktionen und HBA: Verwaltung der Vereinbarungen, in denen die Modalitäten für die Organisation, Infrastruktur und Finanzierung geregelt sind. HBA: Integration dieses Aspekts in die Projekte für den Bau neuer sowie die Renovierung und den Ausbau bestehender Gebäude.

14. Bereitstellung eines Zugangs zum Portal SBB Businesstravel, um Billette für die beruflichen Reisen buchen und kaufen zu können

<i>Strategie</i>	Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für die beruflichen Reisen erleichtern.
<i>Grundsatz</i>	Smartphone-App oder Website, um Billette zu buchen und zu kaufen (Gesamtrechnung wird alle zwei Wochen dem Amt zugestellt).
<i>Wirksamkeit</i>	Ist von den Bedürfnissen des Amts abhängig.
<i>Vorteile</i>	Einfache Nutzung, kein Warten im Bahnhof für den Kauf der Billette, kein Kostenvorschuss durch die Angestellten. Online-Auswertung der Käufe / Reisen.

<i>Nachteile</i>	Möglicherweise Doppelspurigkeit mit bereits bestehenden Instrumenten: Einige Angestellte benutzen bereits die SBB-App. Die Verwaltung der Halbtax-Erstattungen könnte komplizierter werden (Gesamtrechnung für das Amt, aber individuelle Erstattung des halben Billettpreises für Angestellte mit Halbtax-Abo).
<i>Kosten</i>	–
<i>Einnahmen</i>	Rabatte in Abhängigkeit vom Umsatz (2 % ab 10 000 Franken) für den Kauf der Billette.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Beispiele</i>	AMA. Groupe E.
<i>Zuständige Stellen</i>	ITA und Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator.
<i>Tätigkeiten</i>	ITA: Bewilligungen für die Apps. Mobilitätskoordinatorin bzw. -koordinator: Information.

15. Förderung der Telearbeit

<i>Strategie</i>	Die Angestellten anregen, diese Möglichkeit zu nutzen; Reduktion des motorisierten Verkehrs und des Parkplatzbedarfs.
<i>Grundsatz</i>	Telearbeit liegt vor, wenn Angestellte ihre Arbeitsleistung, die sie normalerweise am Arbeitsplatz erbringen, dank Informationstechnologien zeitweise in privaten Räumlichkeiten erbringen. Heimarbeit ohne Einsatz von Informationstechnologien fällt nicht darunter.
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch.
<i>Vorteile</i>	Reduktion der Pendlerströme, wenn die Arbeitsleistung zu Hause erbracht wird. Höhere Verfügbarkeit der Parkplätze am betroffenen Standort. Bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie.
<i>Nachteile</i>	Organisation, Zusammenarbeit, Material, Nutzung.
<i>Kosten</i>	Informatikausrüstung. Aus Sicherheitsgründen ist die Nutzung eines Laptops des Staats nötig.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Verordnung vom 31. Januar 2017 über die Telearbeit des Staatspersonals
<i>Zuständige Stellen</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher.
<i>Tätigkeiten</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher: Bewerbung der Telearbeit bei ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern; Prüfung der Gesuche und Übermittlung an das POA und das ITA zur Stellungnahme. Für die Erteilung und den Entzug der Bewilligung zur Telearbeit ist die Anstellungsbehörde zuständig. Bei den Gerichtsbehörden ist die betroffene Gerichtsinstanz dafür zuständig.

16. Einrichtung von Videokonferenzmöglichkeiten

<i>Strategie</i>	Reduktion der beruflichen Fahrten.
<i>Grundsatz</i>	Möglichkeit für die Angestellten, an ihrem Arbeitsplatz Sitzungen mit Dritten auf Distanz abzuhalten. NB.: Telefonkonferenzen sind heute schon möglich.
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch.

<i>Vorteile</i>	Zeit- und Kostenersparnisse durch den Wegfall der Anreise. Verfügbarkeit von Parkplätzen, wenn das Privatauto nicht für berufliche Fahrten nötig ist.
<i>Nachteile</i>	Adäquate Ausrüstung für die betroffenen Personen und/oder Dienste nötig.
<i>Kosten</i>	Kosten für die Ausrüstung der betroffenen Personen und/oder Dienste. Dafür weniger Auslagen für berufliche Fahrten sowie Zeitersparnis.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Zuständige Stellen</i>	ITA, Amtsvorsteherinnen und -vorsteher.
<i>Tätigkeiten</i>	ITA: Analyse der technischen Möglichkeiten und Kosten; Amtsvorsteherinnen und -vorsteher: Genehmigung.

17. Erleichterung des Zugangs zu einer Internet-Vermittlungsplattform für Fahrgemeinschaften

<i>Strategie</i>	Reduktion der Pendlerströme.
<i>Grundsatz</i>	Förderung von Fahrgemeinschaften unter Kolleginnen und Kollegen (Staatsangestellte oder externe Personen).
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch.
<i>Vorteile</i>	Verknüpfung von Personen, die dieselbe Strecke zurücklegen. Transparenz betreffend Aufteilung der Kosten. Reduktion des Parkierungsbedarfs und der Verkehrserzeugung.
<i>Nachteile</i>	Zersplitterung des Angebots (im Kanton Freiburg sind zwei Plattformen aktiv).
<i>Kosten</i>	–
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.
<i>Zuständige Stellen</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher.
<i>Tätigkeiten</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher: Information.

18. Bekanntmachung, Bewerbung und Begleitung

<i>Strategie</i>	Optimierung der Mobilität dank mehr Management und Kommunikation.
<i>Grundsatz</i>	Bekanntmachung des Mobilitätsplans, Begleitung der Umsetzung der Massnahmen sowie Sicherstellung des Fortbestehens und Erfolgs des Plans dank einer adäquaten Nachkontrolle.
<i>Wirksamkeit</i>	Hoch.
<i>Vorteile</i>	Stärkung des Wirksamkeit von allen anderen Massnahmen. Sensibilisierung der Angestellten für die Bedeutung, welche die Vorgesetzten der Mobilität und der nachhaltigen Entwicklung beimessen. Bekanntmachung der beschlossenen Massnahmen, Erstellung einer Bilanz und gegebenenfalls Anpassung.
<i>Nachteile</i>	Zusätzliche Aufgabe für eine/einen oder mehrere Angestellte.
<i>Kosten</i>	Nötige Ressourcen und Voranschläge.
<i>Rechtliche Grundlage</i>	Ja.

<i>Zuständige Stellen</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher, Kommunikationsverantwortliche bei den Direktionen.
<i>Tätigkeiten</i>	Amtsvorsteherinnen und -vorsteher: Ressourcen- und Budgetplanung sowie Nachführung des Leitfadens zugunsten der betroffenen Angestellten. Kommunikationsverantwortliche bei den Direktionen: Unterstützung der Amtsvorsteherinnen und -vorsteher.