

Die Klima-Erfolgsrechnung

Mythos grüne Geschäftsreise: Nicht die Wahl des ökologischsten Verkehrsmittels ist fürs Business entscheidend, sondern eine **Kostengesamtschau**. BILANZ hat Business-Trips nach München, London, Mailand und Lugano abgerechnet.

ANDREAS GÜNTERT TEXT



Zürich ↔ London hin und zurück, je 776,4 km

	Preis in Fr.	Reisezeit in Min.	Arbeitszeit* in Min.	CO ₂ in t	Total Kosten** in Fr.
Auto	502.-	1170	0	0,416	2858.-
Zug	758.-	1096	600	0,040	2351.-
Flug	124.-	535	225	0,326	981.-

Westeuropa-Ring: Wer Ökologie hoch gewichtet, wird auch längere Distanzen auf dem Kontinent per Bahn absolvieren. Ab ungefähr 600 Kilometern oder bei Verlade-Aktionen wird das Flugzeug attraktiver.

Vierstunden-Ring: In der Regel stimmt die Balance zwischen Ökologie und Ökonomie für Reisen ins grenznahe Ausland bis etwa 300 Kilometer mit der Bahn am besten.



Genf ↔ Lugano hin und zurück, je 217,6 km

	Preis in Fr.	Reisezeit in Min.	Arbeitszeit* in Min.	CO ₂ in t	Total Kosten** in Fr.
Auto	252.-	492	0	0,162	1242.-
Zug	368.-	670	630	0,006	1078.-
Flug	191.-	295	20	0,113	765.-



Zürich ↔ München hin und zurück, je 243,1 km

	Preis in Fr.	Reisezeit in Min.	Arbeitszeit* in Min.	CO ₂ in t	Total Kosten** in Fr.
Auto	132.-	405	0	0,137	947.-
Zug	167.-	577	537	0,024	785.-
Flug	427.-	528	76	0,128	1412.-

Zürich ↔ Mailand hin und zurück, je 217,8 km

	Preis in Fr.	Reisezeit in Min.	Arbeitszeit* in Min.	CO ₂ in t	Total Kosten** in Fr.
Auto	125.-	402	0	0,123	934.-
Zug	267.-	442	402	0,014	750.-
Flug	431.-	404	106	0,150	1138.-

* Arbeitszeit = verfügbare Zeit zum Arbeiten während der Reise.

** Total Kosten = Preis + Reisezeit - Arbeitszeit + CO₂



Reisekosten-Gesamtschau: So wurde gerechnet

Getroffene Annahmen: Eine reisende Person. Bei der Bahn wurde 1. Klasse (ohne Halbtax) berechnet, beim Flug Economy Class, der Autofahrt liegt ein Mittelklassewagen zugrunde. Bei der Flugreise wurden für die An- und Rückreise in bzw. von der Stadt jeweils öffentliche Verkehrsmittel gerechnet, im Falle von Lugano und Mailand das Taxi.

Reisedaten: Montag, 26. September, bis Mittwoch, 28. September.
Buchungsdatum: 17. August 2011.

Gewichtung: Preis, Reisezeit und CO₂-Ausstoss wurden jeweils gleichwertig berechnet; die Arbeitszeit während der Reise wurde zur Hälfte gewichtet. Man ging von einem Bruttolohn von 120 Franken pro Stunde aus; die Arbeitsminute kostet also 2 Franken.

Ökologie: Alle CO₂-Ausstösse wurden kompensiert via Myclimate.

Quelle: RouteRank

Heute ist mal wieder sehr viel Platz», freut sich Martin Blöchinger. Eben hat der Kooperationsmanager der Online-Reisemaschine Swoodoo den Eurocity 191 nach München bestiegen; über den ganzen Gang gähnen ihn in der ersten Klasse leere Viererabteile an. Was auch am Zeitpunkt liegen könnte. Blöchinger (31) ist heute auf Frühschicht, sein Zug nach München verlässt den Zürcher Hauptbahnhof um 7.16 Uhr.

Im Frühling hat Swoodoos amerikanische Mutterfirma Kayak ihren Europasitz am Zürcher Limmatquai eröffnet. Seither steht für Blöchinger einmal pro Woche eine Reise zwischen dem Zürcher Hauptquartier und dem Münchner Swoodoo-Sitz an. Dazu kommt im Schnitt wöchentlich ein Business-Trip nach Barcelona, Paris oder London, wo seine Verhandlungspartner – Airlines und führende Online-Reisebüros – sitzen. Blöchinger ist nicht nur ein «Road Warrior», ein Vielreiser, sondern auch ein scharfer Rechner: Kaum ist der Zug losgefahren, klappt er sein Vaio-Notebook auf. Zeit ist Geld. Blöchinger schreibt jetzt 20 bis 30 E-Mails. Verschicken wird er sie noch nicht: «Weil ich noch kein Schweizer Handy habe, werde ich die Mails erst in Lindau absenden – wenn ich ins deutsche Internet komme. Ist viel günstiger.»

Dass der Reiseprof für die Strecke nach München den Zug und nicht das schnellere Flugzeug wählt, hat gute Gründe: «Im Gegensatz zur Airline muss

ich hier keine Security-Kontrolle erdulden, kann auch einmal erst fünf Minuten vor Abfahrt am Bahnhof erscheinen und komme mitten in der Stadt an. Zudem kann ich im Zug besser arbeiten.»

Glaubensstreit Geschäftsreise: Am Wesen des Business-Trips scheiden sich die Geister. Angesichts des verhältnismässig hohen CO₂-Ausstosses stehen Flugreisen generell in der Kritik. Per Auto zum Geschäftspartner? Für viele ebenso verwerflich. Angestachelt wird das Gewissen des Reisenden überall. So zeigt die Swisscom auf ihrer Videokonferenz-Website mit einem Klimarechner an, welche CO₂-Ersparnis sich bei einem Bildferngespräch gegenüber einer tatsächlichen Reise erzielen lässt. Wer will, kann sogar seine Meetings nachhaltig gestalten: Die Hotelgruppe Radisson Blu propagiert «Green Point»-Meetings, mit Kugelschreibern aus recyceltem Material, saisonalen Früchten, «hausgemachten Powerriegeln» und einer Spende von einem Franken pro gebuchtes Package an die World Childhood Foundation. Auf Fliegen steht Strafe, ab nächstem Jahr wird der EU-Emissionshandel auch für Airlines zum Thema; es werden für die Branche Millionen an Kosten entstehen. Darf, wer sich grün ummanteln will, für die Geschäftsreise überhaupt noch ins Flugzeug steigen?

Vermeiden vor Kompensieren. Wenn die Berater von Roland Berger Strategy Consultants von Zürich zum Mutterhaus nach München reisen, spielt das Flug- ▶



Swoodoo-Manager Martin Blöchinger reist von Zürich nach München am liebsten mit dem Zug – vor allem weil die Produktivität da viel höher sei.

Foto: Stefan Bohrer

CO₂-Kompensation

Wirtschaftsklima spielt eine Rolle

Emissionen in Klimaschutz umwandeln: Bei Myclimate spürt man den raueren Wind. Die Schweiz steht aber international gut da.

Die Idee ist clever, und sie ist simpel: Wer fliegt und damit die Umwelt massiv belastet, kann die «Sünde» wieder gutmachen. Organisationen wie Myclimate (CH), Atmosfair (D) oder Sustainable Travel (UK/USA) bieten Reisenden die Möglichkeit, sogenannten klimaneutral zu fliegen. Was sie an CO₂ ausstossen, wird von Myclimate in derselben Menge in Klimaschutzprojekte investiert. Im Fall eines Fluges von Zürich nach London-Heathrow in der Economy



Wer ohne schlechtes Gewissen von Zürich nach London fliegen will, bezahlt zwölf Franken zusätzlich.

Class fallen so etwa zwölf Franken auf das Konto Umwelt. In der Business Class wären es vier Franken mehr, da der Reisende mehr Raum für sich beansprucht und damit der CO₂-Verbrauch pro Kopf grösser ist.

Luxusthema. Fliegen ohne schlechtes Gewissen – das klingt insbesondere für Firmen attraktiv, deren Mitarbeiter jährlich Hunderte von Flügen absolvieren und die trotzdem nicht auf das grüne Mäntelchen verzichten möchten. Bei der Nonprofitstiftung Myclimate, die 2002 als ETH-Spin-off startete und heute zu den führenden Organisationen weltweit zählt, sieht man im Bereich Geschäftsreisen ein «enormes Entwicklungspotenzial», wie Sprecherin Kathrin Dellantonio erklärt. Bis dato allerdings sei die Gruppe von Unternehmen, die ihre Businessflüge kompensiere, noch klein. Die Organisation zählt heute mehrere hundert Firmen zu ihren

Kunden. Doch wie viele von ihnen ihre Flüge kompensieren, kann Kathrin Dellantonio nicht genau sagen, da viele Unternehmen eine CO₂-Kompensation über die ganze Firma definieren und sich die Zahlen für die Flüge allein nicht herausfiltern lassen.

Bei Spezialisten für Geschäftsreisen ist der Tenor aber klar. «Klimaneutral zu fliegen, ist ein Luxus-thema. Läuft der Konjunkturmotor, ist das Engagement da, wenn nicht, ist es harzig», sagt Klaus Stapel, Schweiz-Chef von AirPlus. Die Lufthansa-Tochter betreut für weltweit über 35 000 Firmenkunden die Reisekosten und arbeitet in der Schweiz u.a. mit Myclimate zusammen. Bei AirPlus kompensieren derzeit von insgesamt 2000 Schweizer Kunden gerade mal 50 ihre Flugreisen – keine drei Prozent. Das ist klar unter den Erwartungen, die AirPlus hegte, als der Kompensationsservice 2007 ins Angebot genommen wurde. Man könnte die besagten 50 auch als Umweltpioniere bezeichnen, die von Anfang an dabei waren. Neukunden zu gewinnen, ist relativ schwierig. «Anfang 2011 registrierten wir ein steigendes Interesse, aber jetzt, da sich die Wirtschaftslage verschlechtert, ist die Zurückhaltung wieder spürbar», sagt Stapel. Eine Einschätzung, die man bei Myclimate teilt.

20 Prozent mehr Tonnen CO₂ als im Vorjahr wurden laut Myclimate 2010 über AirPlus kompensiert – eine Steigerung auf tiefem Niveau. Trotz bescheidenen Zahlen steht die Schweiz im internationalen Vergleich gut da. Sie gehört zusammen mit Deutschland und den skandinavischen Staaten zu jenen Ländern, die mehr kompensieren als andere. Karin Kofler

► zeug keine Rolle: «Nach München brauchen Zug und Flug in etwa gleich lang», sagt Carsten Henkel, Managing Partner Schweiz, «für uns ist das eine Autodestination.» Am liebsten nehme man sich, wenn man gleich zu zweit oder dritt reist, einen grossen Wagen mit Chauffeur, «dann arbeiten wir im Fond». Eine eigene Travel Policy kennt man bei Roland Berger nicht, «wir passen uns der Travel Policy unserer Kunden an». Deshalb sei es auch nicht sinnvoll, von Grund auf nur auf Bahnreisen zu setzen: «Wenn uns der Kunde um 9.30 Uhr am Vormittag sehen will, dann müssen wir dort sein; wenn es sehr eilt, auch per Flugzeug.» Selbst wenn das unproduktiv ist: «Im Flugzeug arbeite ich nicht gerne», sagt Henkel, «weil mir da der Nachbar, vielleicht ein Mitbewerber, auf den Bildschirm schauen kann.» Zwar vertraue man da und dort auch auf Videokonferenzen, doch diese könnten menschliche Begegnungen nicht ersetzen: «Man muss sich auch mal persönlich treffen, einander in die Augen schauen.» Man kompen-

Gegen grünes Reisen ist keiner. Oft passt es aber schlecht in unsere Arbeitswelt.

sierere CO₂ nicht, viel eher frage man sich, ob die Reise überhaupt stattfinden müsse: «Vermeidung geht vor Kompensation.»

Auch bei den Wirtschaftsprüfern von PwC Schweiz muss vor jeder Geschäftsreise das Okay eines Vorgesetzten vorliegen. «Kurzstrecken in Kontinentaleuropa werden nach Möglichkeit mit der Bahn absolviert», sagt Corina Gerber, Head of Facility Management, «aber natürlich geben unsere Kunden vor, wann sie uns treffen wollen. So kann es auch einmal sein, dass für einen frühen Termin per Flugzeug angereist wird.» Seit einem Jahr gehört es zur Travel Policy des Unternehmens, dass der CO₂-Ausstoss aller Geschäftsflüge kompensiert wird: «Wir haben uns die CO₂-Neutralität auf die Fahne geschrieben», sagt Gerber, «und



setzen das jetzt so auch um. Auf jeder einzelnen Flugrechnung wird der Kompensationsbetrag aufgeführt.»

Grünes Reisen – dagegen mag keiner sein. Aber es passt oft schlecht in eine Wirtschaftswelt, die immer hektischer funktioniert und sehr häufig sofortige persönliche Präsenz im Ausland verlangt. «An erster Stelle Zeitplan und Kosten, bei gewissen Unternehmen danach auch ökologische Präferenzen – das sind die meistgenannten Prioritäten bei Europa-Geschäftsreisen», sagt Beat Bürer, Zentraleuropa-Chef des englischen Geschäftsreiseprozessspezialisten Hogg Robinson Group (HRG). Wenn der Kunde in Frankfurt seine Schweizer Partner auf 9.30 Uhr morgens bestellt, ist das Flugzeug die beste Variante. Per Zug müsste die Anreise tags zuvor erfolgen – was eine Hotelnacht vor Ort bedingte und zu teuer käme. Also werden selbst Kurzrouten geflogen – auch wenn Swiss und Lufthansa auf «Rennstrecken» wie etwa Zürich-Frankfurt ein Monopol haben und demzufolge hohe Preise verlangen.

Big Business. «Biermineralsandwich!» Bei Martin Blöchinger kommt der Mann mit der Minibar nicht ins Geschäft. Nach 1 Stunde 49 Minuten kommen wir in Lindau an, jetzt verschickt der Swoodoo-Manager seine Mails. Und greift in seine Mappe, zu mitgebrachtem Brot und dem Bio-Aufstrich «Sonnen-Tomate», Marke Zwergenwiese. «Die Sandwichpreise in der Schweiz erschrecken mich», sagt er, ein scharfer Rechner auch in Sachen Business-Trip. Dass im Vierstundenradius um die Schweiz herum die Bahn in der Regel als ökologischstes Reisemittel gilt, spielt für ihn eine geringere Rolle: ►

Im Zug nach München verfasst Blöchinger mit seinem Notebook 20 bis 30 Mails. Verschickt werden sie aber erst in Deutschland – aus Kostengründen.

250'000 Mal Abgase sparen

Die Schweiz kann die Abgase von 250'000 Autos pro Jahr einsparen, wenn Green-ICT-Dienste intelligent genutzt werden. Wir bieten unseren Kunden Teleworking, virtuelle Meetings und weitere klimafreundliche Dienste, die auch Kosten senken. Unser Green-ICT-Check zeigt Unternehmen mit drei Klicks ihr CO₂- und Kosten-Einsparpotenzial.

 **Hallo Zukunft**

Unser Engagement
für Umwelt und Gesellschaft
www.swisscom.ch/hallozukunft



swisscom

«Gesamt-schau nötig»

Wie Zeit und Geld eine Reise beeinflussen.

Bilanz: *Herr Mundinger, ist Ökologie auf Geschäftsreisen nur ein Thema für gute Zeiten?*

Jochen Mundinger: Zeit ist Geld. Das gilt nirgends so wie für Geschäftsreisen. Unsere Erfahrung zeigt, dass vielen Kunden ökologische Aspekte immer wichtiger werden und dass Ökologie und Ökonomie beim Reisen kein Widerspruch sind. Es ist kein «Schönwetterthema».

Wäre Zeit wirklich Geld, müsste man immer per Flugzeug reisen.

Das stimmt so nicht. Man muss eine Geschäftsreise als Gesamtschau aller Faktoren betrachten – also Kosten, Dauer, CO₂-Kompensation und Arbeitsproduktivität. Letztgenannte geht oft vergessen, dabei ist es wichtig, ob die wertvollen Mitarbeiter einer Firma



«Kein Schönwetterthema»: Jochen Mundinger, CEO RouteRank.

unterwegs produktiv sein können oder nicht.

Im Vierstundenradius um die Schweiz ist der Zug in der Gesamtschau meist am günstigsten. Wieso schneidet das Flugzeug zwischen Genf und Lugano trotzdem besser ab?

Die Grenze einer solchen Regel hängt stark von Präferenzen und Gegebenheiten ab. Es gibt Ausnahmen: Strecken durch die Alpen zwingen Auto und Zug bisweilen zu grossen und verlangsamenden Umwegen.

Jochen Mundinger ist CEO der Lausanner RouteRank, die Firmen eine Reiseplanungs-Software anbietet.

Foto: PR

► «Schön, dass das so ist. Aber wenn es auf eine halbe Stunde Zeitgewinn ankommen sollte, nehme ich auch einmal den Jet.»

Fliegen ist und bleibt Big Business. HRG-Zentraleuropa-Chef Bürer schätzt, dass vom Gesamtvolumen des Schweizer Flugmarktes von drei Milliarden Franken rund die Hälfte auf Geschäftsreisen entfällt. Bürer geht von zwei Millionen Flügen jährlich zu einem Durchschnittsticketpreis von 800 Franken aus. Hängt man dazu die durchschnittlich fünf Hotelnächte an, die pro Trip anfallen, macht das bei einem Übernachtungspreis von 250 Franken noch einmal 750 Millionen Franken aus. Die Schweiz als Geschäftsreiseland steche aufgrund ihrer vielen Sitze von multinationalen Firmen auch im Europa-Vergleich heraus, sagt Bürer. «Die Ausgaben pro Kopf für Flugreisen liegen in Österreich bei 100 Franken jährlich, in Frankreich bei 167, in England bei 230 – aber in der Schweiz bei 375 Franken. Die Wertschöpfung von Geschäftsreisen ist in der Schweiz überproportional.»

Deutlich geringer ist der Wunsch, dabei etwas fürs Klima zu tun (siehe Kasten auf Seite 56). Dass CO₂-Flugkosten bei Geschäftsreisen kompensiert würden, sei die Ausnahme: «Wir schätzen, dass dies für 20 Prozent aller Geschäftsreisen praktiziert wird» sagt Beat Bürer, «wer von Anfang an dabei war, tut es weiterhin. Aber neue Unternehmen sind kaum hinzugekommen.»

Arbeit en route. Das muss aber nicht heissen, dass Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit für Business-Trips nicht in einen Zusammenhang gebracht werden könnten. «Ökologie und Ökonomie sind bei Geschäftsreisen kein Widerspruch», sagt Jochen Mundinger. Der CEO des Lausanner Start-ups RouteRank hat sich darauf spezialisiert, für Firmenkunden und ihre Reisen in einer Gesamtschau Kosten zu errechnen. Je nachdem, wie ein Kunde die Parameter Reisekosten, Reisedauer, CO₂-Verbrauch und Arbeitsproduktivität für sich gewichtet, kann er per RouteRank-Software die für ihn beste Verkehrsmittelkombination wählen.

Auf die Idee kam der Wissenschaftler, als er vor Jahren zu einer Versammlung der Polnischen Mathematischen Gesellschaft ins polnische Bedlewo reisen wollte und dazu die ökologischste Vari-

ante suchte. Weil es keine Berechnungsgrundlage gab, wurde Mundinger selber aktiv. Seine 2006 an der Lausanner EPFL gegründete RouteRank arbeitet mit dem WWF zusammen, Projektpartner ist auch die Schweizer Bundesreisezentrale. Mundingers Kernaussage: Wer in seine Geschäftsreise alle Parameter einschliesslich CO₂-Ausstoss und dessen Kompensierung einrechnet, erhält eine faire Lösung. Per Online-Tool berechnet RouteRank für ihre Kunden minutiös, welche Reisevariante, welcher Verkehrsträger und welche Reisedauer wie viel kostet. Man kalkuliert dazu CO₂-Emissionen und – mittels Angabe des Stundenlohnes des Reisenden – auch Gewinne oder Verluste, die punkto Arbeitsproduktivität während des Trips entstehen.

Dabei kann es auch zu überraschenden Ergebnissen kommen: Bei einer Reise von Genf nach Lugano etwa kann es je nach Priorität des Unternehmens sein, dass das Flugzeug als passendste Variante gewählt wird. Die Bahn mag zwar grundsätzlich «grüner» sein, doch

Unter Einbezug aller Faktoren reist man von Genf nach Lugano am besten – per Flugzeug.

weil sie länger unterwegs ist, geht wertvolle Zeit verloren. Was Mundinger wichtig ist: RouteRank empfiehlt nicht Verkehrsmittel, sondern schafft Grundlagen, damit der Kunde die für ihn relevante Gewichtung zwischen den einzelnen Kostenkriterien wählen kann.

Um 11.28 Uhr, nach 4 Stunden und 12 Minuten, fährt der EC 191 im Münchner Hauptbahnhof ein. Bei ihm, sagt Martin Blöching, gebe für die Geschäftsreise die Arbeitsproduktivität den Ausschlag, zusammen mit sinnvoller Reisedauer und gut verdaulichen Kosten. «Von Zürich nach München ist die Bahn am besten.»

Nur ein paar Minuten zu Fuss sind es jetzt noch bis zum Swoodoo-Büro an der Augustenstrasse. Blöching eilt los. Die Arbeit wartet schon. ■