



Protokollauszug vom

22.12.2021

Departement Sicherheit und Umwelt / Umwelt- und Gesundheitsschutz:

Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Kenntnisnahme Zwischenbericht
Überprüfung Refresh

IDG-Status: öffentlich

SR.21.1007-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Zwischenbericht «Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Überprüfung Refresh» vom 29. November 2021 gemäss Beilage wird zur Kenntnis genommen.
2. Mit der Kenntnisnahme des beiliegenden Zwischenberichts gelten die Legislaturmassnahme zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Verwaltung (ME 13.33) sowie die Massnahme E3 des Energiekonzepts 2050 «Förderung einer nachhaltigen Mobilität» in der Verwaltung als erledigt.
3. Mitteilung (mit Beilagen) an: Alle Departemente; Departement Sicherheit und Umwelt, Umwelt- und Gesundheitsschutz; Stadtkanzlei.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Ein Drittel der Treibhausgasemissionen in der Schweiz stammen aus dem Verkehr. Die Mobilität ist damit ein zentraler Faktor im Klimaschutz. Die Stadt Winterthur unterstützt die internationalen Klimaziele und erhöht mit dem revidierten, seit Anfang 2021 gültigen Energie- und Klimakonzept 2050 (kurz: EKK2050) das Umsetzungstempo der bestehenden Energie- und Klimapolitik. Ziel ist es, die CO₂-Emissionen der Stadt Winterthur bis 2040 auf netto null zu senken. Die Stadtverwaltung nimmt dabei ihre Vorbildrolle wahr: Sie möchte das Netto-Null-Ziel bereits 2035 erreichen – auch bei der «eigenen» Mobilität. Der durch die Verwaltung induzierte Verkehr soll nachhaltiger gestaltet werden.

Sowohl das «alte» Energiekonzept 2050 (kurz: EK2050) als auch das revidierte, aktuell gültige Energie- und Klimakonzept 2050 beinhalten je eine Massnahme zum Thema Mobilität in der Stadtverwaltung. Beide Massnahmen zielen darauf ab, die Nachhaltigkeit der Mitarbeitenden-Mobilität zu fördern.

- EK2050 (E3): Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Verwaltung
- EKK2050 (M5.1): Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen

Gestartet wurde die Überprüfung der Mitarbeitenden-Mobilität Mitte 2020 - also noch in der Zeit des bisherigen EK2050. Die Ergebnisse und Auswertungen lassen sich jedoch auch als Grundlage für die neue Massnahme des aktuell gültigen EKK2050 nutzen.

2. Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Überprüfung Refresh

Ziel der Überprüfung war es, den aktuellen Stand der Mitarbeitenden-Mobilität der Stadtverwaltung im Hinblick auf die Energie- und Klimaziele zu ermitteln, Handlungsbedarf aufzudecken und Massnahmen für das künftige Mobilitätsmanagement zu definieren. Zu diesem Zweck wurden Ende 2020 alle Mitarbeitenden mit einem Arbeitspensum ab 20 % eingeladen, an einer Mobilitätsumfrage teilzunehmen. Im Folgenden die wichtigsten Ergebnisse, welche sich hauptsächlich auf die Zeit vor der Corona-Pandemie beziehen:

- Die städtischen Mitarbeitenden legen deutlich längere Arbeitswege zurück als noch vor 12 Jahren (+44 %). Mit einem durchschnittlichen Arbeitsweg von 13.7 km liegen sie jedoch noch unter dem Gesamtschweizerischen Durchschnitt von 14.5 km.

- Rund drei Viertel der Mitarbeitenden wählen für den Weg zur Arbeit den ÖV oder die eigene Muskelkraft und sind damit bereits sehr klimafreundlich unterwegs. Zum Vergleich: 2008 betrug dieser Anteil erst knapp 50 %.
- Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Winterthur sind heute seltener geschäftlich unterwegs als 2009. Für zwei Drittel aller Geschäftswege nutzen sie klimafreundliche Verkehrsmittel – sprich: zu Fuss gehen, Velo (inkl. E-Bike) und ÖV.
- Es gibt zwei wesentliche Treiber auf die Klimawirkung (CO_{2eq}) der Mitarbeitenden-Mobilität: Die Zunahme der Arbeitswege und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (kurz: MIV). Der MIV ist mit einem relativ geringen Anteil von 25 % am gesamten Arbeitsverkehr für 75 % der Klimawirkung verantwortlich.

3. Ausblick

Die Stadt Winterthur fängt mit dem internen Mobilitätsmanagement nicht bei null an, sondern hat bereits ein paar wegweisende Meilensteine erreicht. Die Mitarbeitenden nutzen für die Arbeits- und Geschäftswege immer öfter klimafreundliche Verkehrsmittel. Mit einer konsequenten Umsetzung des EKK2050 sowie einzelnen, zusätzlichen Massnahmen können die Mitarbeitenden auf diesem Weg weiter unterstützt und motiviert werden. Im Folgenden ein Überblick über den Handlungsbedarf bzw. die Massnahmen mit Bezug zu anderen Massnahmen des EKK2050:

- EKK2050 (M5.1): Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen
- EKK2050 (M5.2): Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen (Umsetzung des internen Mobilitätsmanagements als Teil des Pflichtenhefts)
- EKK2050 (M5.3): Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen (Car-Sharing, Veloinfrastruktur, Parkplatzmanagement, etc.)
- EKK2050 (M6.1): Fahrzeugflotte der Stadt inkl. Stadtwerk, Stadtbus, Entsorgung usw. erneuerbar betreiben (Dienstfahrzeuge)
- EKK2050 (W7.1): Umwelt- und Klimaauswirkungen bei städtischen Beschaffungen reduzieren (Fahrzeugbeschaffung)
- EKK2050 (K4.1): Klima- und Energie-Bildung in Schulen und in der Verwaltung stärken (Klimakommunikation)

Eine Massnahme ohne direkten Bezug zu einer anderen Massnahme des EKK2050, jedoch mit enormer Wirkung auf das Verkehrsaufkommen und damit auch auf die Klimawirkung, ist die Unterstützung bzw. Weiterführung der mobilen Arbeit. Die Corona-Pandemie hat die Digitalisierung der Arbeitswelt massiv beschleunigt. Viele städtische Mitarbeitende arbeiteten während des Lockdowns von Zuhause aus, Sitzungen fanden via Video-Konferenzen statt. Es gilt, diesen positiven Corona-Nebeneffekt auch künftig zu nutzen – soweit sozialverträglich und ökonomisch

sinnvoll. Damit können nicht nur CO₂-Emissionen gesenkt, sondern Verkehrsräume entlastet, die Luft- und Lärmqualität gesteigert, die Work-Life-Balance verbessert sowie Zeit und Kosten eingespart werden. Diesem Thema widmet sich auch das Projekt «Neue Arbeitsmodelle» mit dem Ziel, Arbeitsfläche einzusparen und damit die weitere Zumietung neuer Arbeitsflächen für Büroarbeitsplätze zu vermeiden. Das mobile Arbeiten ist dabei eine Lösungsvariante.

Die Umsetzung der meisten genannten Massnahmen erfolgt im Rahmen des EKK2050. Darin sind die Zuständigkeiten bereits definiert. Für die Umsetzung einzelner Massnahmen sowie für eine nachhaltige Umsetzung des Mobilitätsmanagements könnte eine zentrale Anlauf- und Koordinationsstelle von Nutzen sein. Dazu würde sich beispielsweise eine «Fachstelle für nachhaltige Mobilität» anbieten. Die Prüfung einer Etablierung einer solchen Fachstelle ist im Rahmen des EKK2050 bereits geplant (Massnahme M5.2). In diesem Zusammenhang sind Fragen zur organisatorischen Ausrichtung und Angliederung, zu den konkreten Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sowie zur Finanzierung zu klären.

3. Externe und interne Kommunikation

Der vorliegende Stadtratsbeschluss inklusive Zwischenbericht dient primär der Information des Stadtrats in Sachen Erfüllung der Legislaturmassnahme zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Verwaltung (ME 13.33). Für eine breiter angelegte interne und externe Kommunikation sind die vorliegenden Dokumente jedoch weniger geeignet, zumal sie lediglich einen Zwischenbericht enthalten bzw. einen Zwischenschritt hin zur Fortführung der Anstrengungen im Rahmen der Umsetzung des EKK2050 markieren. Zu letzterem wird in den kommenden Monaten ein separater Stadtratsbeschluss inklusive ergänztem (Schluss-)Bericht zum «Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur» verabschiedet werden. Es bietet sich deshalb an, eine breit angelegte Kommunikation – Medienmitteilung, Aufschaltung (Schluss-)Bericht auf Homepage, Information und Motivation der Mitarbeitenden – erst zu diesem Zeitpunkt zu lancieren. Zum aktuellen Zeitpunkt soll dagegen auf eine spezielle Kommunikation sowie auf eine Aufschaltung des Zwischenberichts verzichtet werden. Der Stadtratsbeschluss soll jedoch normal veröffentlicht werden, und auch der Zwischenbericht kann auf Nachfrage zugänglich gemacht werden. So ist sichergestellt, dass im Rahmen der Kommunikation zum Abschluss der Legislatur Auskunft bezüglich der Legislaturmassnahme zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Verwaltung (ME 13.33) erteilt werden kann, sofern hierzu Bedarf besteht.

Beilage:

1. Zwischenbericht «Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Überprüfung Refresh» vom 29. November 2021

Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur

Überprüfung Refresh



Mobilität heute: Wo steht die Stadtverwaltung?
 Wo gibt es Handlungsbedarf?

Mobilität morgen: Was soll die Stadtverwaltung
 in Bezug auf die Mobilität der
 Mitarbeitenden in Zukunft tun?

Zwischenbericht

Winterthur, 29. November 2021

Impressum

Verfasst durch

Stadt Winterthur

Umwelt- und Gesundheitsschutz

Pionierstrasse 7

8403 Winterthur

Autorin

Manuela Fuchs, Projektleiterin Fachstelle Klima

© Copyright: Stadt Winterthur, Umwelt- und Gesundheitsschutz

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	4
2	Ausganglage	5
2.1	Energiekonzept 2050 (alt).....	5
2.2	Mobilitätsmanagement der Stadt Winterthur (Detailkonzept 2011).....	5
3	Rahmenbedingungen, Schnittstellen und (neue) politische Ziele.....	5
3.1	Energie- und Klimakonzept 2050 (neu).....	5
3.2	Label Energiestadt Gold	5
3.3	Winterthur 2040	6
3.4	Städtisches Gesamtverkehrskonzept.....	6
3.5	Legislaturprogramm 2018-2022	6
4	Ziele und Auftrag	6
4.1	Ziele	6
4.2	Auftrag	6
5	Mobilität heute: Wie klimafreundlich sind wir unterwegs?	7
5.1	Arbeitsweg	7
5.2	Geschäftsverkehr	9
6	Mobilität heute: Wo gibt es Handlungsbedarf?	11
6.1	Verkehr vermeiden	11
6.2	Verkehr verlagern	12
7	Mobilität morgen: Was soll die Stadtverwaltung in Bezug auf die Mobilität der Mitarbeitenden in Zukunft tun?	13
7.1	Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen	13
7.2	Umsetzung und Finanzierung	15
A	Anhang	16
A1	EK2020: Massnahmenblatt E3	16

1 Zusammenfassung

Ein Drittel der Treibhausgasemissionen in der Schweiz stammen aus dem Verkehr. Die Mobilität ist damit ein zentraler Faktor im Klimaschutz. Die Stadt Winterthur unterstützt die internationalen Klimaziele und erhöht mit dem «neuen», seit Anfang 2021 gültigen Energie- und Klimakonzept 2050 (kurz: EKK2050) das Umsetzungstempo der bestehenden Energie- und Klimapolitik. Ziel ist es, die Treibhausgasemissionen der Stadt Winterthur bis 2040 auf Netto-Null zu senken. Die Stadtverwaltung nimmt dabei ihre Vorbildrolle wahr: Sie möchte das Netto-Null-Ziel bereits 2035 erreichen – auch bei der «eigenen» Mobilität.

Ziel der vorliegenden Überprüfung ist es, den aktuellen Stand der Mitarbeitenden-Mobilität der Stadtverwaltung im Hinblick auf die Energie- und Klimaziele zu ermitteln, Handlungsbedarf aufzudecken und Massnahmen für das künftige Mobilitätsmanagement zu definieren. Zu diesem Zweck wurden Ende 2020 alle Mitarbeitenden mit einem Arbeitspensum ab 20% eingeladen, an einer Mobilitätsumfrage teilzunehmen. Im Folgenden die wichtigsten Ergebnisse, welche sich hauptsächlich auf die Zeit vor der Corona-Pandemie beziehen:

- Die städtischen Mitarbeitenden legen deutlich längere Arbeitswege zurück als noch vor 12 Jahren (+44%). Mit einem durchschnittlichen Arbeitsweg von 13.7 km liegen sie jedoch noch unter dem Gesamtschweizerischen Durchschnitt von 14.5 km.
- Rund drei Viertel der Mitarbeitenden wählen für den Weg zur Arbeit den ÖV oder die eigene Muskelkraft und sind damit bereits sehr klimafreundlich unterwegs. Zum Vergleich: 2008 betrug dieser Anteil erst knapp 50%.
- Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Winterthur sind heute seltener geschäftlich unterwegs als 2009. Für mehr als zwei Drittel aller Geschäftswege nutzen sie klimafreundliche Verkehrsmittel.
- Es gibt zwei wesentliche Treiber auf die Klimawirkung (CO_{2eq}) der Mitarbeitenden-Mobilität: Die Zunahme der Arbeitswege und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (kurz: MIV). Der MIV ist mit einem relativ geringen Anteil von 25% am gesamten Arbeitsverkehr für 75% der Klimawirkung verantwortlich.

Die Stadt Winterthur fängt mit dem internen Mobilitätsmanagement nicht bei null an, sondern hat bereits ein paar wegweisende Meilensteine erreicht. Die Mitarbeitenden nutzen für die Arbeits- und Geschäftswege immer öfter klimafreundliche Verkehrsmittel. Mit einer konsequenten Umsetzung des Energie- und Klimakonzepts 2050 sowie einzelnen, zusätzlichen Massnahmen können die Mitarbeitenden auf diesem Weg weiter unterstützt und motiviert werden. Im Folgenden ein Überblick über die (klima-)relevantesten Massnahmen mit Bezug zum EKK2050:

- EKK2050 (M5.1): Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen
- EKK2050 (M5.2): Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen (Umsetzung Mobilitätsmanagement als Teil des Pflichtenhefts)
- EKK2050 (M5.3): Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen (Car-Sharing, Veloinfrastruktur, Parkplatzmanagement, etc.)
- EKK2050 (M6.1): Fahrzeugflotte der Stadt inkl. Stadtwerk, Stadtbus, Entsorgung usw. erneuerbar betreiben (Dienstfahrzeuge)
- EKK2050 (W7.1): Umwelt- und Klimaauswirkungen bei städtischen Beschaffungen reduzieren (Fahrzeugbeschaffung)
- EKK2050 (K4.1): Klima- und Energie-Bildung in Schulen und in der Verwaltung stärken (Klimakommunikation)

Eine Massnahme ohne direkten Bezug zum EKK2050, jedoch mit enormer Wirkung auf das Verkehrsaufkommen und damit die Klimawirkung, ist die Unterstützung bzw. Weiterführung der mobilen Arbeit. Die Corona-Pandemie hat die Digitalisierung der Arbeitswelt massiv beschleunigt. Es gilt, diesen Corona-Effekt auch künftig zu nutzen – im Rahmen eines sozial verträglichen und betrieblich sinnvollen Ausmasses. Damit können nicht nur CO₂-Emissionen gesenkt, sondern Verkehrsräume entlastet, die Luft- und Lärmqualität gesteigert, die Work-Life-Balance verbessert sowie Zeit und Kosten eingespart werden.

2 Ausgangslage

2.1 Energiekonzept 2050 (alt)

2011 wurde das Energiekonzept 2050 fertiggestellt. Dieses orientiert sich an den langfristigen Zielen der 2000-Watt- und 1-Tonne-CO₂-Gesellschaft. In einem ersten Schritt soll der Primärenergiebedarf einer durchschnittlichen Winterthurerin, eines Winterthurers bis 2050 auf 3'500 Watt gesenkt werden. Gleichzeitig sollen die Treibhausgasemissionen pro Person und Jahr auf 2 Tonnen gesenkt werden. Um diese Ziele zu erreichen, wurde ein Massnahmenplan zum Energiekonzept 2050 erarbeitet und vom Stadtrat am 20. August 2014 verabschiedet (SR.11.306-3). Dieser beinhaltet auch eine Massnahme zum städtischen Mobilitätsmanagement:

Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Verwaltung (E3):
Senkung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen, welche durch Dienstfahren und Pendlerverkehr der städtischen Mitarbeitenden entstehen.

2.2 Mobilitätsmanagement der Stadt Winterthur (Detailkonzept 2011)

Ebenfalls im Jahr 2011 hat sich der Stadtrat für ein koordiniertes Mobilitätsmanagement ausgesprochen. Als Grundlage dient ein Detailkonzept mit einem "Strauss" von Massnahmen. In einem befristeten Pilotprojekt von 2013 bis 2016 wurden bereits einige Massnahmen daraus realisiert (z.B. Dienstvelos, Parkierungsreglement für Mitarbeitende). Auf die Umsetzung weiterer Massnahmen wurde aus Kostengründen verzichtet (z.B. Finanzierung ZVV-/Z-Bonus-Pass, SBB-Business-Portal).

3 Rahmenbedingungen, Schnittstellen und (neue) politische Ziele

Die Stadt Winterthur engagiert sich in Form von verschiedenen Programmen, Konzepten, Zielsetzungen für eine nachhaltige Mobilität. Hier die wichtigsten:

3.1 Energie- und Klimakonzept 2050 (neu)

Seit der Festlegung der 2000-Watt- und 1-Tonne-CO₂-Ziele hat sich der Klimawandel intensiviert und damit die Dringlichkeit von energie- und klimapolitischen Massnahmen erhöht (vgl. Abschnitt 2.1). Der Stadtrat steht für die Klimaschutzziele von Paris ein – bekräftigt mit der Unterzeichnung der Klima- und Energiecharta der Schweizer Städte und Gemeinden (2020). Um die Erderwärmung auf maximal 1,5 °C zu begrenzen, ist eine rasche Reduktion der Treibhausgasemissionen bis hin zu Netto-Null erforderlich. Das heisst, es sollen nicht mehr Treibhausgase ausgestossen werden als natürliche und technische Speicher aufnehmen können. Das überarbeitete Energie- und Klimakonzept 2050 mit Umsetzungsplan zeigt den Weg der Stadt Winterthur zum Netto-Null-Ziel bis 2040. Die Stadtverwaltung geht als Vorbild voran: Sie will bis 2035 klimaneutral sein. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine deutliche Erhöhung des Umsetzungstempos erforderlich – auch im Bereich Mobilität. Für das Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung sieht das neue Energie- und Klimakonzept folgende Massnahme vor:

Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen (M5.1):
Die Stadt Winterthur verfügt über ein Mobilitätsmanagement, das den durch die Verwaltung induzierten Verkehr nachhaltiger gestaltet.

3.2 Label Energiestadt Gold

Seit 22 Jahren darf sich die Stadt Winterthur als Energiestadt bezeichnen. Darüber hinaus wurde die Stadt bereits zum vierten Mal mit dem «European Energy Award Gold» ausgezeichnet (2019). Beide Label sind Auszeichnungen für überdurchschnittliche Anstrengungen in der kommunalen Energie- und Klimapolitik. Damit sich die Stadt im laufenden Energiestadtprozess weiter verbessern kann, sind auch bei der Mobilität weitere Anstrengungen gefordert. Eine wichtige Massnahme ist, die verwaltungsbezogene Mobilität nachhaltig zu gestalten.

3.3 Winterthur 2040

Die räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 (kurz: «Winterthur 2040») rechnet mit einem anhaltenden Wachstum, sowohl bei der Bevölkerung als auch bei den Arbeitsplätzen. Der bestehende Verkehrsraum, der bereits heute an der Kapazitätsgrenze oder darüber ist, muss künftig mehr Personenbewegungen bewältigen können. Damit die Erreichbarkeit und Vernetzung innerhalb der Stadt weiterhin gewährleistet werden kann, muss der Anteil des flächenintensivsten Verkehrsmittels, des Autos, zu Gunsten von flächeneffizienten Verkehrsmitteln, wie Fuss-, Velo- oder öffentlicher Verkehr, reduziert werden.

3.4 Städtisches Gesamtverkehrskonzept

Das städtische Gesamtverkehrskonzept beinhaltet ein Bündel von Verkehrsmassnahmen im Bereich Infrastruktur, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Damit soll langfristig ein funktionsfähiges Verkehrsnetz mit hoher Aufenthaltsqualität sichergestellt werden. Eine der Massnahmen betrifft das Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung und in Unternehmen.

3.5 Legislaturprogramm 2018-2022

Einer der Schwerpunkte des städtischen Legislaturprogramms ist die Berücksichtigung neuer Mobilitätstrends. Die Potenziale neuer Mobilitätsformen und -technologien sollen genutzt werden. Eine Massnahme daraus ist die Förderung nachhaltiger Mobilität in der Verwaltung (ME 13.33).

4 Ziele und Auftrag

4.1 Ziele

Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung bewegen sich auf den Arbeits- und Geschäftswegen möglichst nachhaltig. Das Mobilitätsmanagement der Stadt Winterthur unterstützt ihre Mitarbeitenden dabei und verfolgt dabei folgende Ziele:

Netto-Null: Die Mitarbeitenden bewegen sich auf den Arbeits- und Geschäftswegen möglichst klimaneutral und umweltschonend.

Flächeneffizienz: Die Mitarbeitenden nutzen für die Arbeits- und Geschäftswege möglichst raumsparende Verkehrsmittel.

Innovation: Die Stadt Winterthur nutzt innovative Ansätze für eine nachhaltige Mitarbeitenden-Mobilität.

4.2 Auftrag

Mit der vorliegenden Überprüfung des städtischen Mobilitätsmanagements sollen folgende Fragen beantwortet werden:

Mobilität heute: Wo steht die Stadtverwaltung?
Wo gibt es Handlungsbedarf?

Mobilität morgen: Was soll die Stadtverwaltung in Bezug auf die Mobilität der Mitarbeitenden in Zukunft tun?

Zu diesem Zweck wurden die beiden Mobilitätsbüros synergo und CLEVERMOBIL für zwei separate Projektteile beauftragt:

	Auftrag	Auftragnehmer
Teil 1	Umfrage und Auswertungen zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung	clevermobil, Daniel Schöbi
Teil 2	Vertiefungsberatung Mobilitätsmanagement 2021+ der Stadtverwaltung	synergo, Roberto De Tommasi

5 Mobilität heute: Wie klimafreundlich sind wir unterwegs?

Im Dezember 2020 wurden alle Mitarbeitenden der Stadtverwaltung mit einem Arbeitspensum ab 20% eingeladen, an der Umfrage zum Mobilitätsverhalten teilzunehmen. 1'283 von rund 3'700 angeschriebenen Mitarbeitenden haben die Umfrage beantwortet, was einer Beteiligung von rund 35% entspricht. Im Folgenden die wichtigsten Ergebnisse:

5.1 Arbeitsweg

Die Mobilitätsumfrage 2020 zum Thema Arbeitsweg wurde an jene der Personalbefragung aus dem Jahr 2008 angelehnt. Somit lassen sich die aktuellen Ergebnisse mit jenen aus dem Jahr 2008 vergleichen. Die Fragen und Ergebnisse beziehen sich – mit wenigen Ausnahmen – auf das Mobilitätsverhalten vor Corona.

Arbeitsweg – Verkehrsleistung

Der durchschnittliche Arbeitsweg einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters der Stadtverwaltung Winterthur beträgt aktuell 13.7 Kilometer – und liegt damit leicht unter dem Gesamtschweizerischen Durchschnitt. Gegenüber 2008 (9.5 Kilometer) legen die städtischen Mitarbeitenden deutlich längere Arbeitswege zurück. Diese Zunahme wird vom Personalcontrolling bestätigt: 2009 wohnten 60% der städtischen Mitarbeitenden in Winterthur – aktuell sind es noch 51% (vgl. Personalcontrolling-Berichte 2009/2020).

Durchschnittlicher
Arbeitsweg von
Schweizer
Pendlern
und -pendler
(BFS, 2019):

14.5 km

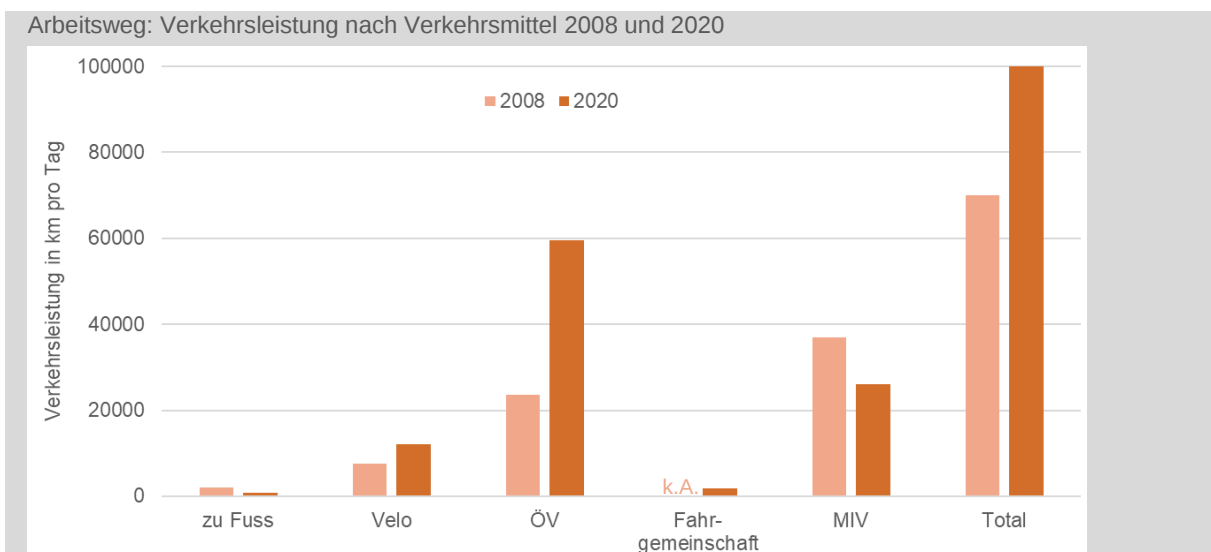
Viele Mitarbeitenden bewegen sich auch sportlich auf dem Weg zur Arbeit: Sie legen mit dem Velo oder E-Bike täglich rund 12'000 km zurück. Dies entspricht der Strecke von Winterthur nach Bali (Luftlinie)!

Arbeitsweg – Modal-Split nach Distanz

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (kurz: MIV) an den Arbeitswegen der städtischen Mitarbeitenden hat sich in den vergangenen 12 Jahren unverkennbar zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (kurz: ÖV) und des Veloverkehrs verschoben. 2008 betrug der MIV-Anteil der Gesamtpendlerstrecke noch 50%. Heute wird nur noch gut ein Viertel mit MIV bewältigt¹. Knapp drei Viertel wird klimafreundlich zurückgelegt – sprich: mit dem ÖV (59%), dem Velo (12%), in einer Fahrgemeinschaft (2%) oder zu Fuss (1%).

Amstein+Walthert
Modal-Split
Mitarbeitende
(2020):

- 26% MIV
- 66% ÖV
- 8% Velo/
zu Fuss



¹ Der Anteil an alternativen Antrieben ist im MIV enthalten – mit 1.5% zwar noch auf sehr tiefem Niveau, jedoch stark wachsend.

Quelle: Personalbefragung 2008 und Mobilitätsumfrage 2020; hochgerechnet auf alle Mitarbeitenden ab 20%-Pensum

Arbeitsweg – Modal-Split nach Anzahl Fahrten/Wegen

Beim Modal-Split nach Anzahl Fahrten bzw. Wegen fallen die kürzeren Strecken mehr ins Gewicht. Darum ist es nicht erstaunlich, dass der Anteil der zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegten Wege höher ist als beim Modal-Split nach Distanz.

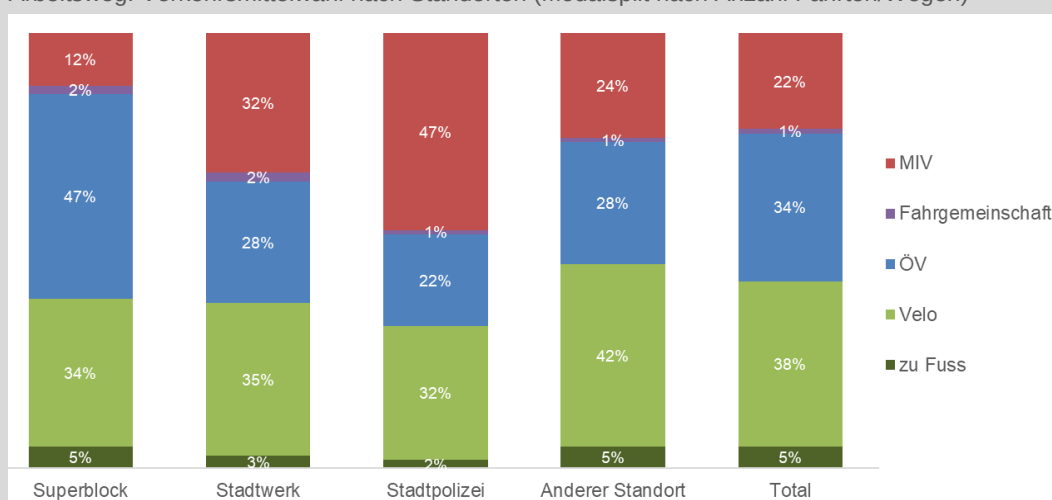
Insgesamt wählen die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung für den Weg zur Arbeit am häufigsten die eigene Muskelkraft – per Velo (38%) oder zu Fuss (5%) –, gefolgt vom ÖV (34%) und dem MIV (23%).

Stadtverwaltung St. Gallen
Modal-Split Mitarbeitende
(2016):

- 37% MIV
- 39% ÖV
- 24% Velo / zu Fuss

Nachfolgende Abbildung veranschaulicht den Modal-Split insgesamt («Total») und jene der drei grössten Standorte «Superblock», «Stadtwerk», «Stadtpolizei» sowie aller übrigen Standorte zusammengefasst («Anderer Standort»).

Arbeitsweg: Verkehrsmittelwahl nach Standorten (Modalsplit nach Anzahl Fahrten/Wegen)



Quelle: Mobilitätsumfrage 2020

Bei den einzelnen Standorten sticht der Superblock mit einem ausgesprochen hohen ÖV-Anteil von 47% und einem sehr tiefen MIV-Anteil von 12% heraus. Dem entgegengesetzt zeigen sich bei den Standorten «Stadtpolizei» und «Stadtwerk» überdurchschnittlich hohe MIV-Anteile und tiefe ÖV-Anteile. Die abweichenden Modal-Splits der einzelnen Standorte lassen sich sowohl mit dem Standort selber (Zentralität, ÖV-Erschliessung) als auch mit den ausgeübten Tätigkeiten, den Arbeitszeitmodellen, dem Parkplatzangebot, etc. erklären.

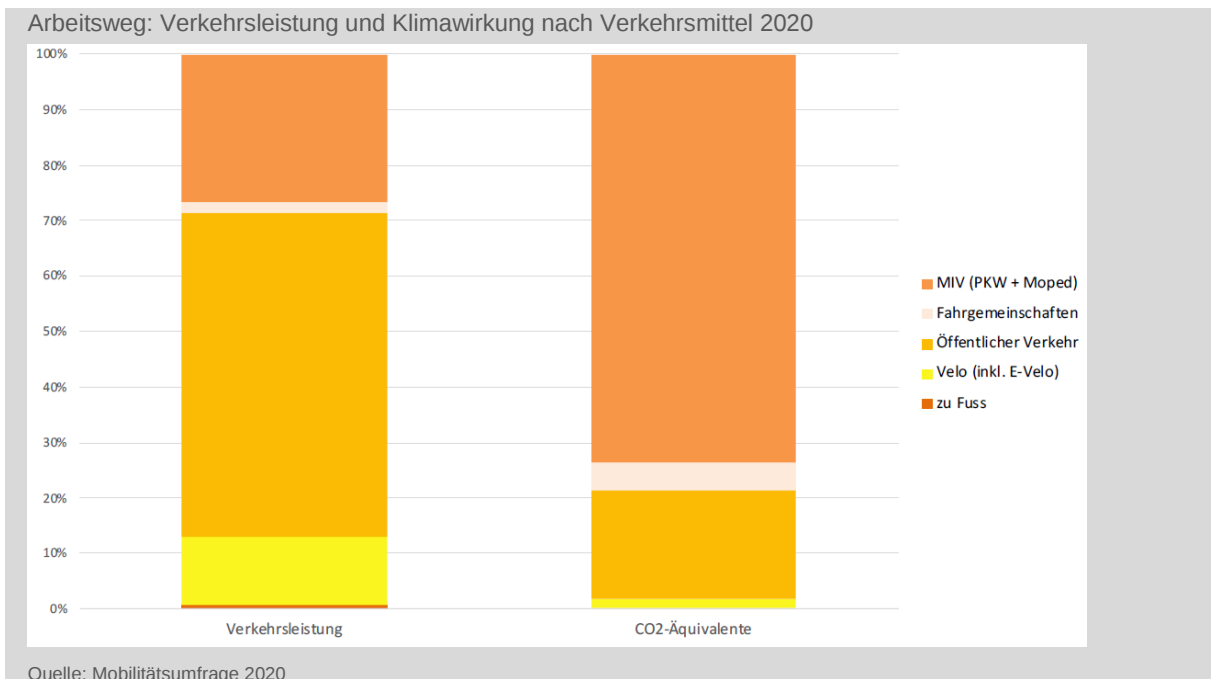
Fazit: Die städtischen Mitarbeitenden legen längere Arbeitswege zurück als noch vor 12 Jahren (+44%). Mit einem durchschnittlichen Arbeitsweg von 13.7 km liegen sie knapp unter dem Gesamtschweizerischen Durchschnitt.

Rund drei Viertel der Mitarbeitenden wählen für den Weg zur Arbeit den ÖV oder die eigene Muskelkraft und sind damit bereits sehr klimafreundlich unterwegs.

Zum Vergleich: 2008 betrug der MIV-Anteil noch rund 50%.

Arbeitsweg – Klimawirkung

Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl hat eine unmittelbare Klimawirkung – sprich: auf die Menge an Treibhausgasemissionen. Folgende Grafik macht deutlich, dass ein relativ geringer MIV-Anteil von 25% an der gesamten Verkehrsleistung für rund 75% der Klimawirkung des Arbeitsverkehrs verantwortlich ist. Und: Ein relativ grosser ÖV-Anteil von 60% an der gesamten Verkehrsleistung trägt nur zu 20% an die Klimawirkung bei.



5.2 Geschäftsverkehr

Die Mobilitätsumfrage zum Thema Geschäftsfahrten wurde an jene der Departementsumfrage 2009 angelehnt. So lassen sich die aktuellen Ergebnisse mit jenen aus der damaligen Umfrage vergleichen. Die Fragen und Ergebnisse beziehen sich – mit wenigen Ausnahmen – auf das Mobilitätsverhalten vor Corona.

Geschäftsverkehr – Anzahl Dienstfahrten

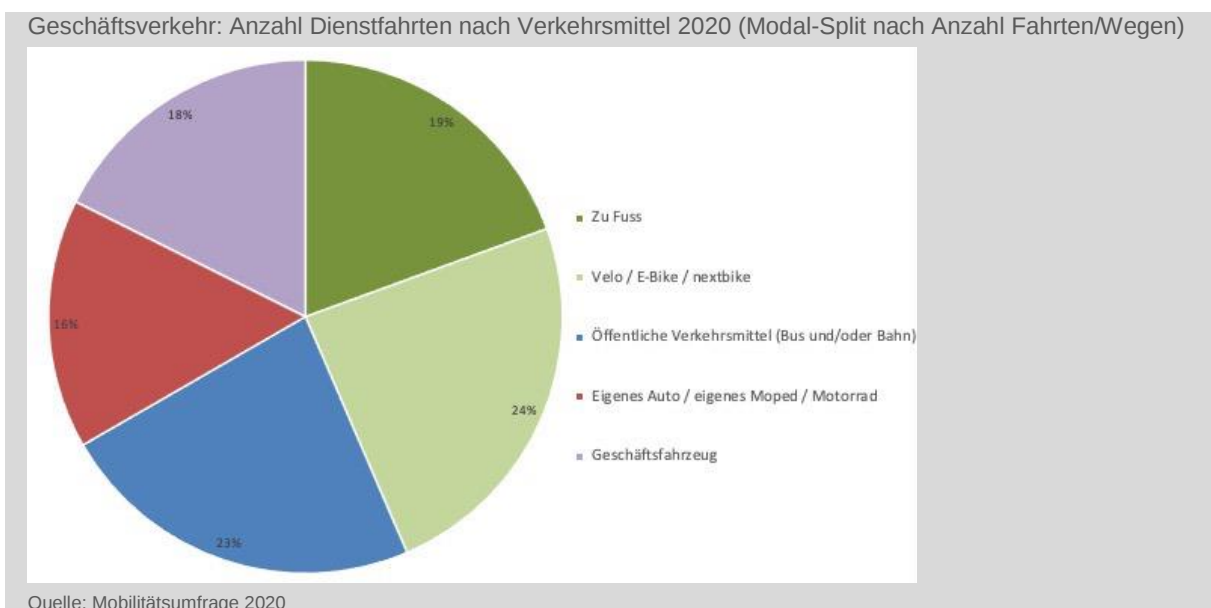
Die Geschäfts- bzw. Dienstfahrten (Anzahl) der Stadtverwaltung zeigen gegenüber 2009 einen leichten Rückgang. 30% der Mitarbeitenden sind aktuell mindestens einmal pro Woche geschäftlich unterwegs (2009: 35%) – die Hälfte davon mindestens dreimal pro Woche. Zum Vergleich: 2009 war knapp ein Viertel der Mitarbeitenden mindestens viermal pro Woche geschäftlich unterwegs. Rund zwei Drittel der Mitarbeitenden machen selten bis gar nie Dienstfahrten.



Geschäftsverkehr – Verkehrsmittelwahl

Zwei Drittel der Dienstwege legen die Mitarbeitenden zu Fuss, mit dem Velo (inkl. städtische E-Bikes und Bike-Sharing-Angebote) oder dem ÖV zurück. Für knapp einen Viertel der Dienstfahrten nutzen die Mitarbeitenden das Velo (inkl. städtische E-Bikes und Bike-Sharing-Angebote). Dabei handelt es sich hauptsächlich um kurze Geschäftswege innerhalb der Stadt Winterthur.

Ein Drittel der Dienstfahrten der Stadtverwaltung Winterthur wird mit dem MIV zurückgelegt (34%) – davon gut die Hälfte mit Geschäftsfahrzeugen und knapp die Hälfte mit dem eigenen Auto, Moped bzw. Motorrad. Es dürfte sich um Fahrten handeln, bei denen z.B. Material mitgeführt werden muss und/oder zu Zielorten mit ungünstiger Anbindung ans ÖV-Netz.



Bei der Erneuerung der eigenen Fahrzeugflotte setzt die Stadtverwaltung auf alternative Antriebe, wo dies möglich und sinnvoll ist. Beim Standort «Stadtwerk» sind Ende 2020 beispielsweise bereits 46 von 126 Geschäftsfahrzeugen fossilfrei unterwegs, 25 Fahrzeuge werden mit Gas angetrieben. Im «Superblock» stehen den Mitarbeitenden seit Juli 2020 vier Elektrofahrzeuge der Mobility-Genossenschaft zur Verfügung.

Fazit: Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Winterthur sind seltener geschäftlich unterwegs als 2009.

Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Winterthur nutzen für zwei Drittel aller Geschäftswege klimafreundliche Verkehrsmittel (Fuss-/Veloverkehr, ÖV).

Geschäftsverkehr – Klimawirkung

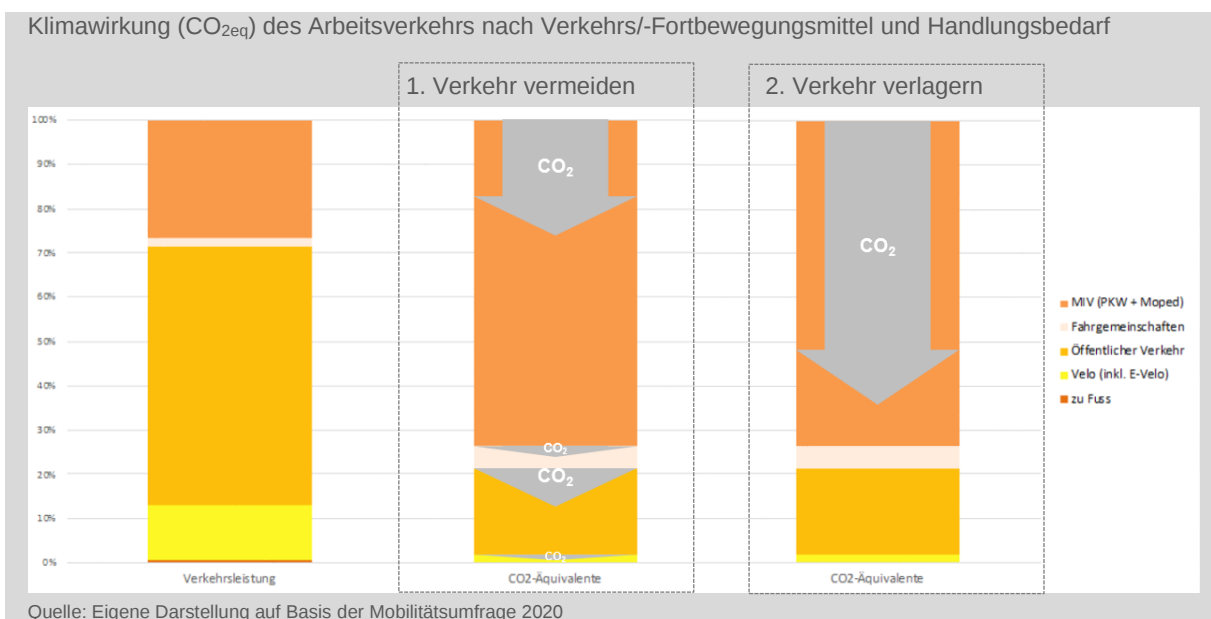
Die Klimawirkung – die Menge an Treibhausgasemissionen – des Verkehrs berechnet sich aus dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsmittelwahl. Aus der Mobilitätsumfrage 2020 lassen sich keine Zahlen zum Geschäftsverkehrsaufkommen ableiten.

Positiv zu vermerken ist, dass die Anzahl der Geschäftsfahrten pro Mitarbeitenden in den vergangenen elf Jahren abgenommen hat. Zudem werden zwei Dritteln der Geschäftswege bereits mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (2020). Analog zum Arbeitsverkehr ist der MIV der hauptsächlichen Treiber für die Klimawirkung im Geschäftsverkehr. Eine gewisse Klimawirkung ist auch dem ÖV zuzuschreiben (z.B. fossile Antriebe, Einsatz von Strom aus nicht erneuerbaren Energiequellen).

6 Mobilität heute: Wo gibt es Handlungsbedarf?

Die städtischen Mitarbeitenden nehmen heute deutlich längere Arbeitswege auf sich als 2008. Die Verkehrsleistung ist in den vergangenen 12 Jahren um 44% gestiegen. Gleichzeitig hat sich die Verkehrsmittelwahl vom MIV auf den ÖV und den Veloverkehr verlagert. Während 2008 der MIV-Anteil an der Gesamtarbeitsstrecke noch 50% betrug, wird heute der Grossteil (74%) des Arbeitsweges klimafreundlich zurückgelegt – mit dem ÖV (59%), mit dem Velo (12%), in einer Fahrgemeinschaft (2%) oder zu Fuss (1%).

Der Modal-Split nach Anzahl Geschäftsfahrten sieht ähnlich erfreulich aus wie bei den Arbeitswegen: Zwei Drittel aller Geschäftsfahrten werden mit einem klimafreundlichen Verkehrs- oder Fortbewegungsmittel zurückgelegt. Damit befindet sich die Stadtverwaltung Winterthur bei der «eigenen» Mobilität auf dem richtigen Weg. Um das Netto-Null-Ziel bis 2035 zu erreichen und damit die Vorbildrolle wahrzunehmen, müssen die Treibhausgasemissionen der Pendler- und Geschäftsmobilität weiter gesenkt werden. Im Rahmen des internen Mobilitätsmanagements bieten sich dafür zwei grosse «Hebel» an: Verkehr vermeiden und Verkehr verlagern.



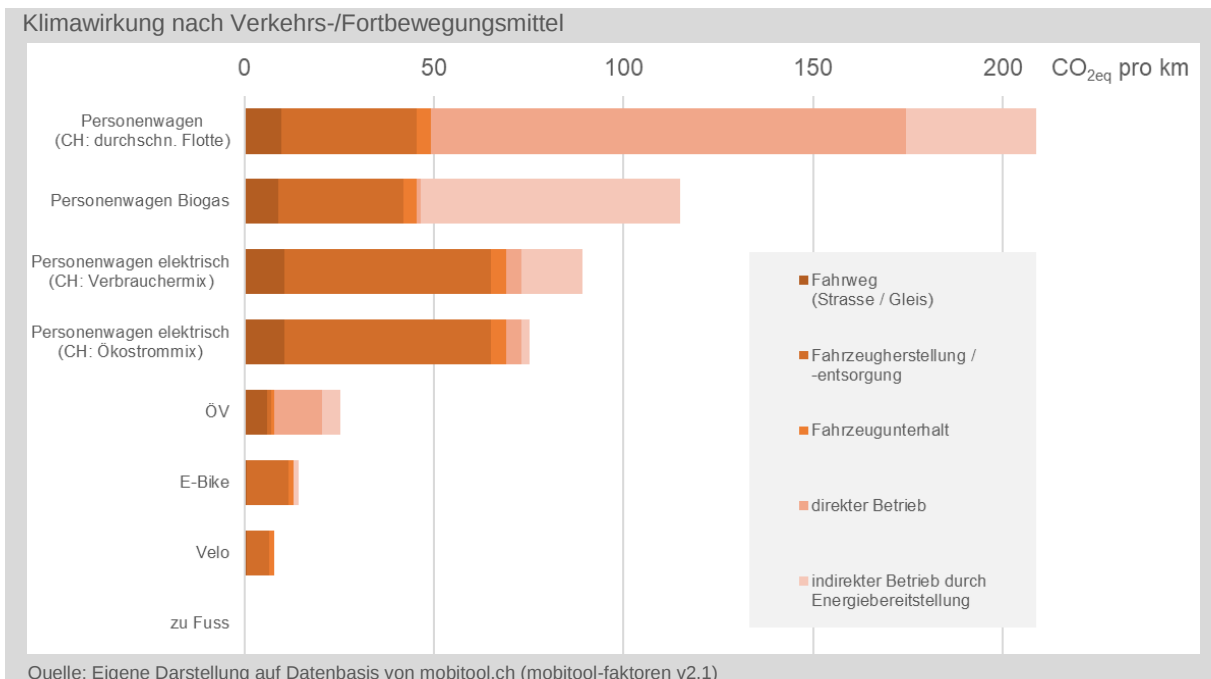
6.1 Verkehr vermeiden

Ein wichtiger Treiber der CO₂-Emissionen sind die zunehmenden Arbeitswege der Mitarbeitenden. Mit Blick auf das Netto-Null-Ziel der Stadt Winterthur gilt es, die Arbeits- und Geschäftswege zu reduzieren. Die Corona-Pandemie hat die Digitalisierung der Arbeitswelt massiv beschleunigt – auch in der Stadtverwaltung. Viele städtische Mitarbeitende arbeiteten während des Lock-Downs von Zuhause aus, Sitzungen fanden via Video-Konferenzen statt. Es gilt, diesen Corona-Effekt auch künftig zu nutzen. Damit können nicht nur CO₂-Emissionen gesenkt, sondern Verkehrsräume entlastet, die Luft- und Lärmqualität gesteigert, die Work-Life-Balance verbessert sowie Zeit und Kosten eingespart werden.

Exkurs: Gemäss Mobilität-Umfrage arbeiten die Mitarbeitenden – vor Corona – durchschnittlich rund 4 Tage an einem der Arbeitsplätze der Stadtverwaltung. Wenn also beispielsweise 50% aller städtischen Mitarbeitenden regelmässig 2 Tag von Zuhause aus arbeiten würden, könnten die CO₂-Emissionen des Pendlerverkehrs um einen Viertel gesenkt werden. Ganz zu schweigen von den Kosteneinsparungen für die Mitarbeitenden (Reisekosten) und die Stadtverwaltung (Raumkosten). Eine Umfrage der Credit Suisse hat ergeben, dass dank Home-Office der Bedarf an Büroräumlichkeiten und die damit verbundenen Kosten um 7% sinken. (Quelle: www.credit-suisse.com/ch/de/unternehmen/unternehmen-unternehmer/aktuell/sind-bueroflaechen-noch-gefragt-die-auswirkungen-von-covid-19.html)

6.2 Verkehr verlagern

Mit Abstand am meisten Treibhausgase werden durch den MIV emittiert. Auf dem Arbeitsweg trägt der MIV zu 75% an die Klimawirkung bei, obwohl der MIV-Anteil an der Gesamtarbeitsstrecke nur bei 25% liegt. Im Geschäftsverkehr dürfte der Anteil des MIV an der Klimawirkung ähnlich hoch sein. Die Verlagerung des MIV – insbesondere des fossil betriebenen MIV – auf treibhausgasarme Verkehrs- und Fortbewegungsmittel bietet daher den grössten Hebel auf die Klimawirkung der Mitarbeitenden-Mobilität. Folgende Grafik zeigt eine Auswahl an Alternativen zum (fossilen) MIV und ihre jeweilige Klimawirkung.



Erwartungsgemäss sind die Fussgänger und Velofahrer (inkl. E-Bike) sehr klimafreundlich unterwegs. Sie emittieren kein bzw. höchstens 14 Gramm CO_{2eq} Treibhausgase pro Kilometer. Zum Vergleich: Ein durchschnittliches Schweizer Auto emittiert mehr als 200 Gramm CO_{2eq} pro Kilometer. Dem gegenüber kann auch der ÖV – mit 25 Gramm CO_{2eq} pro Kilometer – als klimafreundliche Alternative bezeichnet werden.

In bestimmten Situationen (Strecke, Transport, Witterung etc.) ist der MIV einfach die einzige bzw. beste Lösung. In diesen Fällen sind möglichst Fahrzeuge mit fossilfreiem Antrieb zu nutzen. Ein Elektroauto hat zwar bei der Herstellung die grössere Klimawirkung, holt diesen Nachteil aber während des Betriebs bei Weitem wieder auf. Über den gesamten Lebenszyklus betrachtet, steht das Elektroauto in Sachen Klimafreundlichkeit zwei- bis dreimal so gut da wie ein durchschnittlicher Verbrenner. Ausserdem entstehen beim Fahrbetrieb von Elektrofahrzeugen keinerlei lokale Abgase und deutlich geringere Lärmemissionen. Mit dem vermehrten Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischem – oder anderen fossilfreien Antrieben – werden nicht nur die Treibhausgasemissionen gesenkt, sondern gleichzeitig die Luft- und Lärmqualität an Orten mit hoher Verkehrsbelastung massiv verbessert.

Fazit: Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mitarbeitenden-Mobilität gibt es zwei «Hebel»:

1. Verkehr vermeiden – z.B. Home Office, Videokonferenzen
2. Verkehr verlagern – auf treibhausgasarme/-freie Verkehrsmittel

7 Mobilität morgen: Was soll die Stadtverwaltung in Bezug auf die Mobilität der Mitarbeitenden in Zukunft tun?

Die Stadt Winterthur fängt mit dem stadtinternen Mobilitätsmanagement nicht bei null an, sondern hat bereits ein paar wegweisende Meilensteine erreicht. Dies zeigt sich auch im aktuellen Modal-Split der Pendler- und Geschäftsmobilität. Die Mitarbeitenden nutzen für die Arbeits- und Geschäftswege immer öfter klimafreundliche Verkehrs- und Fortbewegungsmittel. Diesen Trend gilt es weiter zu unterstützen und gegebenenfalls zu verstärken. Einen Schritt in diese Richtung macht das «neue» Energie- und Klimakonzept 2050. Diverse Massnahmen unterstützen die Entwicklung der Mitarbeitenden-Mobilität in Richtung Netto-Null-Treibhausgase.

7.1 Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen

Im Folgenden werden bereits umgesetzte, laufende oder auch neue Massnahmen, der mögliche Handlungsbedarf (grau hinterlegt) und dessen Bezug zu bereits geplanten Massnahmen im Rahmen des Energie- und Klimakonzepts 2050 (kurz: EKK2050; blau hinterlegt) oder zu anderen städtischen Tätigkeiten (violett hinterlegt) kurz beschrieben.

Arbeitsplatz «Superblock»: Seit 2015 bietet der Superblock Platz für rund 850 Mitarbeitende der Stadt Winterthur. Die zentrale Lage sowie die gute ÖV-Anbindung bieten den Mitarbeitenden ideale Voraussetzungen für klimafreundliches Pendeln – per ÖV, Velo oder zu Fuss. Dies zeigt sich beim Modal-Split des Arbeitsverkehrs: Bei den Superblock-Mitarbeitenden ist der Anteil des ÖV-, Velo- oder Fussverkehrs überdurchschnittlich hoch.

→ Standort «Superblock» als Benchmark für andere (neue) Arbeitsplatzstandorte

→ Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen (EKK 2050: Massnahme M5.3)

Car-Sharing: Im Superblock stehen den Mitarbeitenden seit Mitte 2020 vier Elektrofahrzeuge von Mobility zur Verfügung, die für Dienstreisen reserviert werden können.

→ Ist-/Soll-Analyse für andere Arbeitsplatzstandorte der Stadtverwaltung;
nach Bedarf Partnerschaft mit Mobility ausbauen

→ Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen (EKK2050: Massnahme M5.3)

Velofreundliche Infrastruktur: Abstellplätze für Velos sind vielerorts vorhanden. Lage, Qualität und Anzahl der Abstellplätze sind jedoch sehr unterschiedlich. Genauso wichtig ist die Bereitstellung von Duschen, Umkleide-/Trockenräumen, Schränken und mit steigender Anzahl an E-Bike-Nutzenden E-Ladestationen.

→ Bei bestehenden Arbeitsplatzstandorten Infrastruktur bzgl. Lage, Anzahl und Qualität prüfen;
bei Neu- und Umbauten eine velofreundliche Infrastruktur frühzeitig einplanen

→ Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen (EKK2050: Massnahme M5.3)

Dienstvelos: Den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung stehen an verschiedenen Standorten «normale» Velos und E-Bikes für Geschäftsfahrten zur Verfügung. Sie helfen mit, die städtische Fahrzeugflotte – und damit auch deren Kosten – zu reduzieren.

→ Ist-/Soll-Analyse für andere Arbeitsplatzstandorte der Stadtverwaltung;
nach Bedarf Beschaffung weiterer Dienstvelos, -E-Bikes und -Cargo-(E-)Bikes

→ Fahrzeugflotte der Stadt inkl. Stadtwerk, Stadtbuss, Entsorgung usw. erneuerbar betreiben
(EKK2050: Massnahme M6.1)

→ Umwelt- und Klimaauswirkungen bei städtischen Beschaffungen reduzieren (EKK2050: Massnahme W7.1)

Parkplatzmanagement: Das Parkplatzreglement der Stadtverwaltung wurde 2013 überarbeitet und trat Anfang 2014 in Kraft (SR.08.1272-13). Im Grundsatz gilt, dass Mitarbeitende der Stadtverwaltung für den Weg zur täglichen Arbeit den ÖV, das Fahrrad benützen oder zu Fuss gehen. Die Nutzung von stadteigenen bzw. von der Stadt gemieteten Parkplätzen wird nach bestimmten Kriterien bewilligt und ist gebührenpflichtig. Damit soll die Mitarbeitenden-

Mobilität vom MIV zum ÖV bzw. Fuss- oder Veloverkehr verlagert werden. Positiver Nebeneffekt: Die Stadtverwaltung spart Betriebskosten und (Park-)Platz.

→ Parkplatzgebühren regelmässig auf ihre Marktkonformität prüfen und, wenn nötig, anpassen

→ Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen (EKK2050: Massnahme M5.3)

Fahrzeugbeschaffung: Bei der Fahrzeugbeschaffung wird eine Variante namens «Koordinierte Zentralisierung» erarbeitet (SR.21.23-1 vom Januar 2021). Demnach sollen zentrale Vorgaben, z.B. zu Umwelt- und Flottenpolitik, bestehen, Vergabe- und Finanzkompetenzen bleiben den Departementen und Bereichen überlassen. Einbezogen werden Personenwagen, Lieferwagen bis 3,5 Tonnen sowie Velos. Die Richtlinien für die Fahrzeugbeschaffung in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz werden derzeit erarbeitet.

Parallel dazu wird das interne Beschaffungswesen betreffend ökologischer Nachhaltigkeit geprüft. Ziel ist es, dass ökologische Kriterien bei städtischen Beschaffungen frühzeitig und einheitlich berücksichtigt werden – analog zu den sozialen Nachhaltigkeitsaspekten.

→ Richtlinien mit ökologische Beschaffungskriterien zur

Fahrzeugbeschaffung in der Stadtverwaltung verankern und umsetzen

→ Fahrzeugflotte der Stadt inkl. Stadtwerk, Stadtbuss, Entsorgung usw. erneuerbar betreiben

(EKK2050: Massnahme M6.1)

→ Umwelt- und Klimaauswirkungen bei städtischen Beschaffungen reduzieren (EKK2050: Massnahme W7.1)

Exkurs: Obwohl Betriebsfahrzeuge bei der vorliegenden Betrachtung nicht im Fokus stehen, sind sie für die Klimawirkung der Arbeits- und Geschäftswege von Bedeutung. Je tiefer die Klimawirkung der genutzten Fahrzeuge – auch beim ÖV – ist, desto näher kommt die Mitarbeitenden-Mobilität dem Netto-Null-Ziel – so auch die geplante Umstellung bei Stadtbuss Winterthur für eine CO₂-neutrale Fahrzeugflotte. Mit der Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse sollen Busfahrgäste möglichst klimafreundlich, platzsparend und leise befördert werden. Das erste Fahrzeug wird im Sommer 2022 in Winterthur erwartet. Neben der Fahrzeugbeschaffung ist auch die dazu notwendige Infrastruktur auf gutem Weg. Am 13. Januar 2021 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich die Projektierung der Elektrifizierung der Linien 5 und 7 gutgeheissen und deren Finanzierung übernommen.

SBB Businesstravel: Das Portal «SBB Businesstravel» bietet Unternehmen – je nach Umsatz um bis zu 10% – vergünstigte ÖV-Billette, eine Online-Buchungsplattform für Geschäftsreisen, jährliche individuelle Emissionsberichte der Geschäftsreisen sowie Beratungen für eine nachhaltige Mitarbeitenden-Mobilität. So können beispielsweise mittels Pendlerrechner die Pendlerkosten via MIV oder ÖV verglichen werden oder es werden Möglichkeiten für steuerbefreite Mobilitätsboni aufgezeigt (z.B. Halbtax). Es bietet sich an, die Teilnahme am SBB Businesstravel im Rahmen der geplanten EKK2050-Massnahme «Etablierung einer Fachstelle für Nachhaltige Mobilität prüfen» – als Teil des Pflichtenhefts – zu prüfen.

→ Teilnahme an SBB Businesstravel prüfen

→ Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen (EKK2050: Massnahme M5.2)

Kommunikation, Information und Sensibilisierung: Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung nehmen seit 2008 an der durch Pro Velo Schweiz jährlich organisierten Aktion «bike-to-work» teil. Für eine nachhaltige Wirkung auf das Mobilitätsverhalten sind diese und weitere Aktionen, wie beispielsweise Mobilitätstage und Velo-Sicherheitschecks, regelmässig durchzuführen.

→ Mitarbeitende der Stadtverwaltung regelmässig zum Thema nachhaltige Mobilität informieren und beraten

→ Klima- und Energie-Bildung in Schulen und in der Verwaltung stärken (EKK2050: Massnahme K4.1)

Mobiles Arbeiten: Die Corona-Pandemie hat die Digitalisierung der Stadtverwaltung beschleunigt. Ein Grossteil der Mitarbeitenden hat sich während des Lock-Downs ein «Home-Office» eingerichtet und arbeitet auch jetzt noch ganz oder teilweise von Zuhause aus. Ähnlich verhält es sich mit Sitzungen: Viele Besprechungen wurden bzw. werden noch immer via Videokonferenzen abgehalten. Das spart nicht nur Zeit, sondern reduziert auch Kosten für die Reise selber sowie für Räumlichkeiten, Fahrzeugflotten und Betrieb. Die Klimawirkung – sowohl von Home-Office als auch von Videokonferenzen – ist enorm (vgl. Kapitel 6.1). Das verwaltungsinterne Projekt «Neue Arbeitsmodelle» sieht in der mobilen Arbeit eine mögliche Lösung, um Arbeitsfläche einzusparen und damit die weitere Zumietung neuer Arbeitsflächen für Büroarbeitsplätze zu vermeiden.

→ Home-Office und Videokonferenzen beibehalten – soweit sozialverträglich und ökonomisch sinnvoll

→ Richtlinie «Mobiles Arbeiten» prüfen und gegebenenfalls überarbeiten

Fazit: Mit der Umsetzung der genannten Massnahmen nimmt die Stadtverwaltung ihre Vorbildrolle im Bereich Mitarbeitenden-Mobilität wahr. Damit wird die Massnahme E3 des «alten» Energiekonzepts 2050 umgesetzt:

Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Verwaltung (E3):

Senkung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen, welche durch Dienstfahren und Pendlerverkehr der städtischen Mitarbeitenden entstehen.

- - -

Gleichzeitig wird die Grundlage (ein Konzept) für den Ausbau des Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung gelegt, was der Massnahme M5.1 des neuen Energie- und Klimakonzepts 2050 entspricht:

Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen (M5.1):

Die Stadt Winterthur verfügt über ein Mobilitätsmanagement, das den durch die Verwaltung induzierten Verkehr nachhaltiger gestaltet.

7.2 Umsetzung und Finanzierung

Die Umsetzung der meisten genannten Massnahmen erfolgt im Rahmen des Energie- und Klimakonzepts 2050. Darin sind die Zuständigkeiten bereits definiert. Für die Umsetzung einzelner Massnahmen sowie für eine nachhaltige Umsetzung des Mobilitätsmanagements könnte eine zentrale Anlauf- und Koordinationsstelle von Nutzen sein. Dazu würde sich beispielsweise die im Rahmen des Energie- und Klimakonzepts geplante Massnahme «Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen» anbieten. In diesem Zusammenhang sind Fragen zur organisatorischen Ausrichtung und Angliederung sowie zu den konkreten Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sowie zur Finanzierung zu klären.

A Anhang

A1 EK2020: Massnahmenblatt E3

E3: Mobilität in der Verwaltung

Inhalt	Diese Massnahmen beinhaltet die Umsetzung von Massnahmen zur Einsparung von Energie und CO2-Emissionen bei der Mobilität in der Verwaltung. Grundlage bildet das Detailkonzept zum Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung Winterthur. Einzelne Massnahmen daraus wurden bereits realisiert (z.B. Dienstvelos, Parkierungsreglement für Mitarbeitende), die weitere Umsetzung wurde sistiert. Zur Wiederaufnahme der Arbeiten soll der Stadtrat festlegen, für welche weiteren Teilmassnahmen weitere Entscheidungsgrundlagen auszuarbeiten sind (d.h. Prüfung von Kosten, erwartete Wirkung sowie Finanzierungsmöglichkeiten). Beispiele dazu sind nachhaltiges Flottenmanagement, Gebühren für Besucherparkplätze, Informations- und Beratungsangebote für Mitarbeitende, Mobilitätsbonus, etc. Ergänzend dazu sollen Möglichkeiten und Grenzen für eine verstärkte Nutzung von Home Office geprüft werden.												
Zielsetzung	Senkung des Energieverbrauchs und der CO2-Emissionen, die durch Dienstfahrten und Pendlerverkehr der städtischen Mitarbeitenden entstehen												
Art der Massnahme		Information, Sensibilisierung						Auflagen, Regelung					
	x	Organisation, Strategien						Infrastruktur					
		Vorbildfunktion der Stadt						Finanzielle Anreize, Förderung					
Erwartete Wirkung	z.Zt. nicht quantifizierbar			Jährliche Energieeinsparung									
	z.Zt. nicht quantifizierbar			Jährliche Reduktion der CO2-Emissionen									
Aufwandschätzung	z.Zt. nicht quantifizierbar			Mehrkosten der Massnahme (exkl. Kosten für den Personalaufwand der Verwaltung)									
	30 Tage			Einmaliger Personalaufwand in der Verwaltung für die Ausarbeitung von Entscheidungsgrundlagen									
	z.Zt. nicht quantifizierbar			Der wiederkehrender jährliche Personalaufwand in der Verwaltung ist abhängig davon, welche Massnahmen umgesetzt werden.									
Kosten-Wirksamkeit	z.Zt. nicht quantifizierbar			Kosten pro eingesparte kWh Energie (über die Lebensdauer)									
	z.Zt. nicht quantifizierbar			Kosten pro eingesparte Tonne CO2 (über die Lebensdauer)									
Zuständigkeit	Federführung			Fachstelle Umwelt									
	Zusammenarbeit			Gesamte Stadtverwaltung Winterthur									
Realisierung*	2014	2015		2016	2017	2018	2019	2020					
		V	V	U	U	U	U	U	U	U	U	U	
Kosten Stadt				abhängig von Massnahmen									
Finanzierung	Stadt Winterthur												
Umsetzungsstand	ja			Gesetzliche Grundlage besteht, kein Anpassungsbedarf									
	nein			Vorbereitung (Strategie, Konzept, Planung) fertig									
	nein			Umsetzung gestartet/ Wirkung wird erreicht									
Wechselwirkungen mit anderen Massnahmen	Zielkonflikte			keine									
	Synergien			C1/C2/C3 Massnahmen zur Mobilität									
Weitere Auswirkungen				z.B. Homeoffice kann zu höherer Zufriedenheit der Mitarbeiter und somit zu besserer Arbeitsleistung führen. Nutzung des natürlichen Lebensalters der Fahrzeuge? Finanzierbarkeit der Erneuerung des Fahrzeugparks gegeben?									
Bezug zu anderen Instrumenten	Energienet-Nr: 4.1.2, 4.1.1				WOV-Indikatoren: xx				Konzepte/Strategien: Detailkonzept Mobilitätsmanagement				

*: Legende Realisierung: V=Vorbereitung; U=Umsetzung;