



Protokollauszug vom

01.03.2023

Departement Sicherheit und Umwelt / Umwelt- und Gesundheitsschutz:

Prüfung Fachstelle Nachhaltige Mobilität – Kenntnisnahme Schlussbericht und Auftrag für weiteres Vorgehen

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.153-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Schlussbericht «Prüfung Fachstelle 'Nachhaltige Mobilität'» vom 23. September 2022 gemäss Beilage wird zur Kenntnis genommen.
2. Mit der Kenntnisnahme des beiliegenden Schlussberichts gilt die konzeptionelle Arbeit zur Massnahme M5.2 des Energie- und Klimakonzepts «Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen», inkl. Einschätzungen zu den Massnahmen M1.2, M3.4, M3.5, M4.1, M4.2 und M5.3 betreffend Priorisierung und Zuständigkeit (vgl. Schlussbericht; Anhang: Evaluation der EKK – Massnahmen), als erledigt.
3. Es wird die Variante A mit einer zentralen Verortung der zu schaffenden Fachstelle bei der Abteilung Verkehr im Departement Bau umgesetzt.
4. Das Departement Bau wird beauftragt, die Kommission Stadtbau (SBK) über diesen Beschluss zu informieren und den Stadtrat über die Behandlung in der SBK zu orientieren.
5. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, auf der Basis eines Aufgaben- und Pflichtenhefts die notwendigen finanziellen Mittel ab 2024 im Rahmen der ordentlichen Budgetierung zu beantragen.
6. Der vorliegende Beschluss wird nach der Information der Kommission Stadtbau (SKB) gemäss Dispo-Ziffer 4 veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

7. Mitteilung (mit Beilagen) an: Alle Departemente; Departement Sicherheit und Umwelt, Umwelt- und Gesundheitsschutz; Stadtkanzlei.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', written in a cursive style.

A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

45 % der Treibhausgasemissionen in Winterthur stammen aus dem Verkehr (exkl. Flugverkehr). Rechnet man den Flugverkehr mit ein, stammen 63% der Treibhausgasemissionen aus der Mobilität<sup>1</sup>. Die Mobilität ist damit ein zentraler Faktor im Klimaschutz. Die Stadt Winterthur unterstützt die internationalen Klimaziele und erhöht mit dem revidierten Energie- und Klimakonzept (kurz: EKK) 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.

Am 24. Februar 2021 hat der Stadtrat das revidierte EKK und die zugehörige Umsetzungsplanung 2021 bis 2028 genehmigt (SR.21.139-1). Darin wird das Departement Sicherheit und Umwelt beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Departement Bau, die Etablierung einer Fachstelle «Nachhaltige Mobilität» zu prüfen (vgl. Anhang, Massnahmenblatt EKK M5.2). Im Rahmen dieser Prüfung sollen zudem die folgenden, gemäss EKK-Umsetzungsplanung zurückgestellten Massnahmen im Bereich Mobilität betreffend Priorisierung und Zuständigkeit evaluiert werden (vgl. SR.21.139-1, Kap. 3.6):

- M1.2 Mobility as a Service (MaaS)
- M3.4 Fahrverbote für emissionsintensive Fahrzeuge MIV prüfen
- M3.5 Flächendeckende Hausliefer- und Kurierdienste mit Transportvelos fördern
- M4.1 Cargo-Bike für Handwerker, lokales Gewerbe und Logistik fördern und bewerben
- M4.2 Kampagnen und Apps für klimafreundliche Mobilität unterstützen und bewerben
- M5.3 Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen

Mittels Machbarkeitsstudie soll geklärt werden, wie die Herausforderungen bei der Zuständigkeit und Bearbeitung bestehender und zukünftiger Mobilitätsthemen organisatorisch und strukturell optimal und departementsübergreifend gelöst werden.

Der vorliegende Schlussbericht «Prüfung Fachstelle Nachhaltige Mobilität» (vgl. Beilage) gibt im Sinne einer Machbarkeitsstudie einen Überblick über die Aufgaben und Anforderungen im Themenbereich nachhaltiger Mobilität auf. Sie zeigt die aktuellen Defizite bei der Umsetzung auf und legt dar, wie diese gelöst werden können. Die Studie wurde von externen Fachexperten (INFRAS

---

<sup>1</sup> Erhebungsjahr 2020, Anteile der verschiedenen Energieverwendungszwecke an den gesamten Treibhausgasemissionen der Einwohner/innen von Winterthur gemäss der Methodik der 2000-Watt-Gesellschaft

AG) und der Fachstelle Klima in Zusammenarbeit mit einem Projektteam sowie einer interdepartementalen Begleitgruppe erarbeitet. In dieser Begleitgruppe waren das Departement Bau mit dem Amt für Städtebau und der Abteilung Verkehr des Tiefbauamts, das Departement Technische Betriebe mit Stadtbau und das Departement Kulturelles und Dienste mit der Fachstelle Smart City vertreten. Im Rahmen der Studie wurden verschiedene Varianten erarbeitet, wie die neuen Aufgaben und Anforderung im Themenbereich nachhaltiger Mobilität in der Stadtverwaltung Winterthur bedarfsgerecht und zielorientiert wahrgenommen werden können.

Die Machbarkeitsstudie wurde in folgenden vier Phasen erarbeitet: 1. Bedarfsanalyse, 2. Ausrichtung und Auftrag, 3. Organisatorische Angliederung und 4. Profil.

## 2. Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie

### 2.1 Bedarfsanalyse

Die zu stärkenden Aufgaben lassen sich folgendermassen zusammenfassen. Zu unterscheiden ist zwischen den beiden Themenbereichen «Gesamtverkehr – Siedlungsentwicklung» und «Mobilitätsmanagement».

Inhaltliche Aufgaben	Ist	Soll	Bedingungen
<i>Gesamtverkehr – Siedlungsentwicklung</i>			
Umsetzung Verkehrsprojekte ÖV-FVV	Geringe Ressourcierung	Mehr Umsetzungskapazitäten	Finanzielle und personelle Ressourcen, Verfahren Bauprojekte
Weiterentwicklung Parkraumpolitik	Neues PP-Reglement Bewirtschaftung öffentliche PP durch Polizei	Strategie Abbau öffentliche PP, neue Bewirtschaftungskonzepte	Politische Bereitschaft und Akzeptanz
Güterverkehr – City Logistik	Konzept City Hub vorhanden	Umsetzung: Projekte Nachhaltige Ver- und Entsorgung	Abstimmung mit Kanton/SBB
Unterstützung Strategie	Ansatzpunkt kommunaler Richtplan, Agglo-Programme, Monitoring-berichte für andere Stellen	Kohärente Umsetzung der Strategien und Programme	Klare Zuständigkeiten bei der Strategieerarbeitung und im Controlling
<i>Mobilitätsmanagement</i>			
Beratung und Sensibilisierung	Autofreie Tage geplant Klimatag, Quartiertag, betreut durch FS Klima	Stärkung Aktivitäten/ Kampagnen und Projekte Sensibilisierung	Unterstützung MIV-arme Mobilität, Ressourcen, Vernetzung
Öffentliche Verwaltung	Strategie Mobilitätsmanagement öffentliche Verwaltung vorhanden, betreut durch FS Klima	Umsetzung der Strategie mit konkreten Massnahmen	Akzeptanz, Ressourcen
Innovationsprojekte	Einzelne Mobilitätsprojekte bei FS Smart City	Weitere Projekte (MaaS, Sharing), Synergien nutzen	Finanzielle Mittel FS Smart City, Forschung-Spin-off

Inhaltliche Aufgaben	Ist	Soll	Bedingungen
E-Mobilität	Keine Strategie, aber gute Ausstattung und Fördermodell für Private	Strategieerarbeitung: Vermarktung Förderprogramm und Ladestationen öffentliche PP	Umsetzung Förderprogramm erfolgt durch technische Betriebe

## 2.2 Ausrichtung und Auftrag

Daraus lassen sich zwei zentrale Defizite für Winterthur ableiten:

- Defizit 1: Grundsätzlich fehlen Ressourcen zur Abdeckung der gesamtverkehrlichen Aufgaben. Dazu bedarf es einer Stärkung der Ressourcen in der Abteilung Verkehr. Diese lassen sich abdecken durch die bereits beantragten Stellen.
- Defizit 2: Mobilitätsmanagement, Innovation und E-Mobilität sind neue Aufgaben. Dazu ist die Schaffung einer neuen Organisationseinheit innerhalb der Verwaltung vorzusehen.

## 2.3 Organisatorische Angliederung

Während die identifizierten Aufgaben in den Themenfeldern *Gesamtverkehr – Siedlung* klar bei der Abteilung Verkehr mit einer entsprechenden Ressourcenaufstockung anzugliedern sind, gibt es für die neu zu schaffende Organisationseinheit für den Themenbereich *Mobilitätsmanagement* verschiedene Möglichkeiten, wie die folgende Abbildung zeigt:



Die Bedarfsanalyse zeigt, dass in der Stadtverwaltung Winterthur ein Defizit bei der Umsetzung der neuen Mobilitätsaufgaben, wie Mobilitätsmanagement, Sensibilisierung, Beratung, Innovationsprojekten, E-Mobilität und Controlling besteht. Diese können nicht über bestehende Ressourcen und Planstellen wahrgenommen werden. Für die Umsetzung und Positionierung der neuen Mobilitätsaufgaben ist eine zusätzliche Fachstelle notwendig.

Für die organisatorische Angliederung der neuen Fachstelle bieten sich in der Stadtverwaltung Winterthur zwei Möglichkeiten:

- Variante A: Eine zentrale Verortung bei der Abteilung Verkehr (BAU) ist fachlich naheliegend und erweitert das Aufgabenprofil der Abteilung sinnvoll und mit sichtbaren Synergien. Die identifizierten Mobilitätsaufgaben können in einer Organisationseinheit durchgeführt werden.
- Variante B: Eine zentrale Verortung beim UGS (DSU) wäre aufgrund der organisatorischen Struktur (es gibt bereits zwei Fachstellen) denkbar. Dagegen spricht aber die fachliche Ausrichtung und Distanz zu den Verkehrsthemen. Es besteht die Gefahr, dass aufgrund fehlender Nähe zur Umsetzung wenig spezifische und abgestimmte Massnahmen mit der Abteilung Verkehr erfolgen. Zudem könnte es eine gewisse Konkurrenzsituation oder Parallelstruktur geben.

Fazit: Gestützt auf obenstehende Erwägungen ist die Variante A vorzuziehen, da sie sich als vorteilhafter erweist.

## 2.4 Profil der neuen Fachstelle

Die Schaffung einer neuen Fachstelle trägt nicht nur zu einer stärkeren Förderung der nachhaltigen Mobilität bei. Sie erhöht auch die organisatorische Effizienz innerhalb der Verwaltung mit einem expliziten Management der Schnittstellen. Gleichzeitig dürften sich Entlastungen beim Einkauf von Drittleistungen ergeben, wenn eine explizite Ansprechperson innerhalb der Verwaltung Aufgaben selbst erledigen kann.

Wichtig und unabhängig von der konkreten Bezeichnung der zukünftigen Stelle ist ein stark umsetzungsorientiertes Aufgabenprofil anzustreben. Die inhaltlichen Aufgaben der Fachstelle können folgendermassen spezifiziert werden:

Inhaltliche Aufgaben	Soll	Konkretisierung	Schnittstellen	Bezug zu zurückgestellten EKK-Massnahmen <sup>2</sup>
Mobilitätsberatung	Unterstützung bei Arealentwicklungen (autoarme Siedlungen), Ver- und Entsorgung, Unterstützung Betriebe bei MIV-Reduktion (Angestellte, Kunden)	Explizite Anlaufstelle in der Stadt, eigene Aktivitäten (Multiplikator Impuls Mobilität), Unterstützung Mobilitätsmanagement bei Grossanlässen	TBA (Lead), Stadtbus, AfS, Stadtwerk als inhaltliche Unterstützung	
Mobilitätsmanagement öffentliche Verwaltung	Umsetzung gemäss Strategie	Weiterführung und Umsetzung der eingeleitete-	TBA (Lead), UGS als inhaltliche Unterstützung	M5.3 (Mobilitätskonzept für städt. Gebäude)

<sup>2</sup> Details zu den EKK-Massnahmen sind den Massnahmenblätter im Anhang zu entnehmen.

Inhaltliche Aufgaben	Soll	Konkretisierung	Schnittstellen	Bezug zu zurückgestellten EKK-Massnahmen <sup>2</sup>
		ten Arbeiten: Gesamtstrategie, Aktionsplan Verwaltung		
Innovationsprojekte	Weitere Projekte (MaaS, Sharing, nachhaltige Ver- und Entsorgung, alternative Antriebe), Synergien nutzen	Anlaufstelle für Dritte, Kofinanzierung, Vernetzung, Lancieren eigener Projekte, Pilotprojekte	TBA (Lead), Stadtbus, FS Smart City, UGS als inhaltliche Unterstützung	M3.4 (Fahrverbote emissionsintensive Fahrzeuge) M3.5 (Hauslieferdienste) M4.1 (Cargo-E-Bikes)
E-Mobilität	Strategie für Installation und Bepreisung von Ladestationen auf öffentlichen PP	Erarbeiten, umsetzen und Controlling der Strategie Ladestationen (weisse und blaue PP)	TBA (Lead), Stadtwerk als inhaltliche Unterstützung  Förderprogramm Ladeinfrastruktur bleibt bei Stadtwerk	
Unterstützung Kommunikation und Reporting Mobilität für EKK (Netto Null 2040)	Umfassendes Reporting und Controlling zu Mobilität	Erarbeiten von Grundlagen inhaltliche Unterstützung	UGS (Lead), TBA als inhaltliche Unterstützung	
Projekte Sensibilisierung, Öffentlichkeitsarbeit	Stärkung Aktivitäten/ Kampagnen und Projekte Sensibilisierung (z.B. Autofreie Tage)	Sensibilisierung Bevölkerungsgruppen (Quartiere, Neuzuziehende, junge Familien, Senior/innen)	UGS (Lead), TBA als inhaltliche Unterstützung	M1.2 (MaaS) M4.2 (Kampagnen / Apps)

Grundsätzlich kann die abteilungsübergreifende Koordination dank der kurzen Wege in der Winterthurer Stadtverwaltung ohne zusätzliche Organe erfolgen. Wichtig ist, dass die verantwortliche Person Mitglied in der Fachgruppe Energie und Klima ist.

Aufgrund der Themenbreite ist auch das Anforderungsprofil breit. Die Kompetenzen können folgendermassen spezifiziert werden:

- Fachlicher Hintergrund: Hochschulabschluss mit Fachgebiet Mobilität, interdisziplinäre Ausbildung (Verkehr, Wirtschaft, Planung, Management)
- Berufliche Erfahrung mit der Umsetzung von Projekten
- Skills:
  - o Breites Verständnis für Mobilitätsthematik und Konnex Umwelt-Wirtschaft
  - o Fachliche/r Generalistin/Generalist
  - o Strategisch-Managerial: Prozesskompetenz
  - o Kreativität, Umsetzungs- und Projektleitungskompetenz
  - o Verständnis für politische Abläufe und Vernetzung in der Mobilitätsszene

Mit der Schaffung einer neuen Fachstelle können die konzeptionelle Arbeit zur Massnahme M5.2 des Energie- und Klimakonzepts «Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen» sowie die Einschätzungen zu den Massnahmen M1.2, M3.4, M3.5, M4.1, M4.2 und M5.3 betreffend Priorisierung und Zuständigkeit als erledigt betrachtet werden (vgl. die rechte Spalte der obenstehenden Tabelle sowie den Anhang der Beilage: «Evaluation der EKK-Massnahmen»).

### **2.5 Notwendige Ressourcen**

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass für die Bearbeitung der reinen Mobilitätsmanagementthemen (Beratung, Sensibilisierung, Kampagnen) ungefähr hundert Stellenprocente pro 100 000 Einwohnende in den Beispielstädten vorhanden sind. Entsprechend des genannten Aufgaben- und Stellenprofils wird für die neue Fachstelle eine zusätzliche Vollzeitstelle mit einem eigenen Budget für die Finanzierung von Projekten vorgeschlagen. Auf Basis der Erfahrungen in anderen Städten ist mit zusätzlichen Personalressourcen in der Grössenordnung einer Vollzeitstelle und bei den Sachressourcen in der Grössenordnung von 100 000 bis 200 000 Franken pro Jahr zu rechnen. Diese Kostenschätzung ist im Rahmen der organisatorischen Eingliederung sowie der Aufgaben- und Budgetplanung durch die zuständige organisatorische Einheit (Departement Bau) zu verifizieren und zu konkretisieren.

### **3. Ausblick**

Das Departement Bau / Tiefbauamt (Abteilung Verkehr) prüft im Rahmen der bereits laufenden Reorganisation die organisatorische Eingliederung einer neuen Fachstelle für den Themenbereich Mobilitätsmanagement.

### **4. Finanzierung**

Für die Schaffung einer neuen Fachstelle beantragt das Departement Bau / Tiefbauamt (Abteilung Verkehr) im Rahmen der ordentlichen Budgetierung die notwendigen finanziellen Mittel ab 2024 (vgl. Kap. 2.5).

### **5. Externe und interne Kommunikation**

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Die interne Kommunikation erfolgt begleitend und bedarfsgerecht im Rahmen der Projektumsetzung.

### **6. Veröffentlichung**

Der vorliegende Beschluss und die Begründung werden nach der Information der Kommission Stadtbau (SBK) über das Geschäft veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau meldet der Stadtkanzlei den Zeitpunkt.



**Anhang:**

Massnahmenblatt M5.2 «Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen»; Massnahmenblätter zu den zurückgestellten EKK-Massnahmen M1.2, M3.4, M3.5, M4.1, M4.2 und M5.3

**Beilagen:**

- Schlussbericht «Prüfung Fachstelle Nachhaltige Mobilität» vom 23. September 2022

**Anhang**

M5.2 Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen		neue Massnahme	Scope 1+2
<b>Zuständig</b>	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung	
<b>Beschreibung</b>	Prüfen, ob verwaltungsintern eine zentrale Anlauf- und Koordinationsstelle und somit erste Ansprechpartnerin in Sachen nachhaltiger Mobilität geschaffen werden soll. Die Stelle könnte beispielsweise als Wissensdrehscheibe Informationen über abgeschlossene und laufende Projekte zur Verfügung stellen und einen verbesserten Austausch innerhalb der Verwaltung und gegebenenfalls gegenüber Externen sicherstellen. Zu prüfen wären: <ul style="list-style-type: none"> <li>— Bedarf</li> <li>— Ausrichtung sowie mögliches Pflichtenheft (Aufgaben, Kompetenzen, Verantwortlichkeiten)</li> <li>— Organisatorische Angliederung</li> </ul>		
<b>Indikator</b>	Prüfbericht vorhanden? (ja/nein)		
<b>Ziele bis 2028</b>	Es ist mittels Bericht zuhänden des Stadtrats abgeklärt, ob eine Fachstelle Mobilität geschaffen werden soll; gegebenenfalls mit Pflichtenheft und Kostenschätzung.		
<b>Herausforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Abwägung zwischen zusätzlichem Nutzen und zusätzlicher Verkomplizierung des Systems</li> <li>— Abgrenzung zu anderen städtischen Verwaltungseinheiten</li> </ul>		
<b>Positive Nebeneffekte</b>	Nachhaltige Mobilität erhält eine stadtinterne Stimme, die auch in den städtischen Betrieben gehört werden könnte.		
<b>Negative Nebeneffekte</b>	Rechtfertigungsbedarf für Fachstelle, die primär über Kosten wahrnehmbar ist und wenig direkte Wirkung ausweisen kann		
<b>Mehr- Investition</b>	< 100 000 CHF	Abklärungen, Bericht schreiben	
<b>Jährliche Mehrkosten</b>	0 CHF		
<b>Zusätzlicher Stel- lenaufwand</b>	50 % p. a. bis 75 % p. a.	Beratungsdienstleistung einkaufen oder interne Stelle schaffen	
<b>Wirkungspoten- zial Treibhaus- gasemissionen</b>	Indirekt	Die Fachstelle kann beraten und so indirekt zu geringeren Treibhausgasemissionen aus der Mobilität führen.	
<b>Kommentar</b>	Die Massnahmen M1.2, M3.4, M3.5, M4.1, M4.2 und M5.3 sollen evaluiert werden im Rahmen des Pflichtenhefts für die Fachstelle Nachhaltige Mobilität.		
<b>Prüfen/Konzept erstellen</b>	2022	Umsetzung	2023 bis 2028

<b>M1.2 Mobility as a Service (MaaS)</b>		verstärkte Massnahme	Scope 1+2
<b>Zuständig</b>	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung	
<b>Beschreibung</b>	Schnelle E-Bikes, E-Trottinets und E-Scooter liegen im Trend und werden vermehrt genutzt (siehe Zürich, Zug, Bern). Diese werden mit einem digitalen Verleihsystem zur Verknüpfung der verschiedenen Angebote (insb. ÖV) zu Mobility as a Service ausgebaut.		
<b>Indikator</b>	Anzahl mietbarer E-Bikes		
<b>Ziele bis 2028</b>	Winterthur verfügt über Sharing-Angebote für E-Bikes, E-Trottinets, E-Scooter, Cargo-E-Bikes <ul style="list-style-type: none"> <li>— Netto-Null bis 2050: 300 E-Bikes (Bond alleine hat in Zürich im Endausbau 800 E-Bikes vorgesehen)</li> <li>— Netto-Null bis 2030: 500 E-Bikes (Bond alleine hat in Zürich im Endausbau 800 E-Bikes vorgesehen)</li> </ul>		
<b>Herausforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Parkierung der E-Bikes, E-Trottinets etc.</li> <li>— Konkurrenz zu Fussgängerinnen und Fussgängern auf Trottoir</li> <li>— Festlegung der Verkehrsträger mit Subventionen</li> <li>— Markante Geschwindigkeitsdifferenzen auf Velorouten</li> </ul>		
<b>Positive Nebeneffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Körperliche Betätigung und frische Luft → Stärkung der Gesundheit</li> <li>— Entlastung des ÖV zu Stosszeiten</li> </ul>		
<b>Negative Nebeneffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Beschädigung von Fahrzeugen</li> <li>— Erhöhtes Unfallrisiko mit negativen Auswirkungen auf Gesundheit</li> <li>— Nachhaltigkeit/Kurzlebigkeit der Produkte</li> </ul>		
<b>Mehr- Investition</b>	< 100 000 CHF	Unterstützung für die Etablierung eines digitalen Verleihsystems	
<b>Jährliche Mehrkosten</b>	0 CHF		
<b>Zusätzlicher Stel- lenaufwand</b>	0 % p. a.		
<b>Wirkungspoten- zial Treibhaus- gasemissionen</b>	Indirekt	Nutzer/innen verfügen über mehr Mobilitätsinstrumente und erhalten Hinweise zur ökologischsten Wegkette. Daher kann MaaS zu einem Einsatz effizienter und moderner Fahrzeuge führen (siehe Mobility, deren SUV-Versuche gescheitert sind <sup>32</sup> ) → zusätzlich positiver Effekt auf die Luftreinhaltung.	
<b>Kommentar</b>			
<b>Prüfen/Konzept erstellen</b>	2022	Umsetzung	2023 bis 2028

M3.4 Fahrverbote für emissionsintensive Fahrzeuge im MIV prüfen		
	neue Massnahme	Scope 1+2
<b>Zuständig</b>	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung
<b>Beschreibung</b>	Bei Fahrten in die Stadt haben sämtliche Fahrzeuge einen Aufkleber mit ihrer Emissionskategorie aufzuweisen. In z. B. sechs Kategorien werden die Fahrzeuge je nach Alarmstufe der Luftverschmutzung zur Fahrt in die Innenstadt zugelassen oder nicht. Annahme: Fahrzeuge mit hohem Beitrag zur Luftverschmutzung sind auch Fahrzeuge mit hohem CO <sub>2</sub> -Ausstoss.	
<b>Indikator</b>	Abklärung gemacht (ja/nein)	
<b>Ziele bis 2028</b>	Es ist geklärt, ob gezielte Fahrverbote für emissionsintensive Fahrzeuge in Winterthur ausgesprochen werden können.	
<b>Herausforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Hohe gesetzliche Hürden</li> <li>— Klare Ausrichtung auf Energie und nicht auf Luftreinhaltung</li> </ul>	
<b>Positive Nebeneffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Luftreinhaltung</li> <li>— Symbolische Wirkung gross, effektive Wirkung klären anhand ausländischer Erfahrungen</li> <li>— Mögliche Kooperation mit Zürich (<a href="https://www.nzz.ch/zuerich/zuerich-fahrverbot-fuer-aeltere-dieselfahrzeuge-geplant-id.1521375">https://www.nzz.ch/zuerich/zuerich-fahrverbot-fuer-aeltere-dieselfahrzeuge-geplant-id.1521375</a>)</li> </ul>	
<b>Negative Nebeneffekte</b>		
<b>Mehr- Investition</b>	100 000 CHF bis 1 000 000 CHF	Konzept erarbeiten und lancieren
<b>Jährliche Mehrkosten</b>	100 000 CHF p. a. bis 200 000 CHF p. a.	Begleitung und Anpassung
<b>Zusätzlicher Stel- lenaufwand</b>	0 % p. a.	
<b>Wirkungspoten- zial Treibhaus- gasemissionen</b>	0 % bis 0.2 % 0 bis 25 kg CO <sub>2</sub> eq p. P.	Reduktion des MIV resp. Abnahme der Anteile von Fahrzeugen mit hohem CO <sub>2</sub> -Ausstoss je Personenkilometer. Wirkung vermutlich begrenzt, da sich Fahrzeugpark in Richtung treibhausgasarme Mobilität entwickelt.
<b>Kommentar</b>		
<b>Prüfen/Konzept erstellen</b>	2025	Umsetzung 2026 bis 2028

<b>M3.5 Flächendeckende Hausliefer- und Kurierdienste mit Transportvelos fördern</b>		neue Massnahme	Scope 1+2
<b>Zuständig</b>	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung	
<b>Beschreibung</b>	Das Winterthurer Gewerbe und die Läden inkl. Pizzakuriere etc. werden mit Förderanreizen für diese Form von Lieferdienst gewonnen. Das Grundangebot wird von der Stadt beispielsweise zusammen mit sozialen Institutionen bereitgestellt (z. B. analog <a href="https://www.aarauinfo.ch/angebot/vaila-hauslieferdienst">https://www.aarauinfo.ch/angebot/vaila-hauslieferdienst</a> ). Die Stadt setzt sich für gute Rahmenbedingungen ein.		
<b>Indikator</b>	Durch Hausliefer- und Kurierdienste mit Transportvelo abgedecktes Stadtgebiet		
<b>Ziele bis 2028</b>	Einkaufen ohne eigenen PW wird einfacher <ul style="list-style-type: none"> <li>— Netto-Null bis 2050: Anteil abgedecktes Stadtgebiet = 75 %</li> <li>— Netto-Null bis 2030: Anteil abgedecktes Stadtgebiet = 100 %</li> </ul>		
<b>Herausforderungen</b>	Wirtschaftlich tragfähige Organisation		
<b>Positive Nebeneffekte</b>	Integrationsmassnahme		
<b>Negative Nebeneffekte</b>			
<b>Mehr- Investition</b>	0 CHF		
<b>Jährliche Mehrkosten</b>	10 000 CHF p. a. bis 100 000 CHF p. a.	Jährlich sukzessive z. B. 15 Transportvelos beschaffen	
<b>Zusätzlicher Stellenaufwand</b>	< 25 % p. a.	Beschaffung und Vernetzung mit Gewerbe	
<b>Wirkungspotenzial Treibhausgasemissionen</b>	0 % bis 0.2 % 0 bis 25 kg CO <sub>2</sub> eq p. P.	Reduktion von innerstädtischem Verkehr, der durch viel Stop-and-Go überdurchschnittliche Emissionen pro gefahrenen Kilometer verursacht	
<b>Kommentar</b>	Diese Massnahme muss mit einer externen Organisation zusammen aufgestellt werden. Diese Massnahme gehört zum Massnahmencluster des Programms für eine klimaneutrale Mobilität.		
<b>Prüfen/Konzept erstellen</b>	2025	Umsetzung	2026 bis 2028

<b>M4.1 Cargo-E-Bikes für Handwerker, lokales Gewerbe und Logistik fördern und bewerben</b>		neue Massnahme	Scope 1+2
<b>Zuständig</b>	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung	
<b>Beschreibung</b>	Die Stadt Winterthur fördert und bewirbt Cargo-E-Bikes für lokale Handwerker, lokales Gewerbe und die Kurzstanz-Logistik.		
<b>Indikator</b>	Geförderte Cargo-E-Bikes oder Anzahl Geschäfte, die Cargo-E-Bikes einsetzen		
<b>Ziele bis 2028</b>	Handwerker, lokales Gewerbe und lokale Logistik können ressourcenschonend mit weniger Lieferwagen- bzw. PW-Fahrten ihrer Arbeit nachgehen. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Netto-Null bis 2050: 5 Firmen zusätzlich nutzen jährlich Cargo-E-Bikes.</li> <li>– Netto-Null bis 2030: 20 Firmen zusätzlich nutzen jährlich Cargo-E-Bikes.</li> </ul>		
<b>Herausforderungen</b>	Unklar, ob und wie viele Bedürfnisse der Handwerker und des Gewerbes mit Cargo-E-Bikes abgedeckt werden können		
<b>Positive Nebeneffekte</b>	Lärm- und Schadstoffreduktion		
<b>Negative Nebeneffekte</b>			
<b>Mehr- Investition</b>	0 CHF		
<b>Jährliche Mehrkosten</b>	10 000 CHF p. a. bis 100 000 CHF p. a.	Jährlich sukzessive z. B. 15 Cargo-E-Bikes beschaffen	
<b>Zusätzlicher Stel- lenaufwand</b>	< 25 % p. a.	Beschaffung und Vernetzung mit Gewerbe	
<b>Wirkungspoten- zial Treibhaus- gasemissionen</b>	indirekt	Reduktion von innerstädtischem Verkehr, der durch viel Stop- and-Go überdurchschnittliche Emissionen pro gefahrenen Kilo- meter verursacht	
<b>Kommentar</b>	Eine Bedarfsanalyse muss vor der Investition stehen. Diese Massnahme gehört zum Massnahmencluster des Programms für eine klimaneutrale Mobili- tät.		
<b>Prüfen/Konzept erstellen</b>	2022	Umsetzung	2023 bis 2028

M4.2 Kampagnen und Apps für klimafreundliche Mobilität unterstützen und bewerben		
	weitergeführte Massnahme	Scope 1+2
<b>Zuständig</b>	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung
<b>Beschreibung</b>	Diverse Aktionen und Challenges bieten der Bevölkerung Anreize bzw. sensibilisieren sie für eine nachhaltige Mobilität. Diese Aktionen und Challenges werden von der Stadt Winterthur aktiv unterstützt	
<b>Indikator</b>	Anzahl Medienmitteilungen etc. zum Thema	
<b>Ziele bis 2028</b>	Modalsplit vom MIV hin zu Langsamverkehr und ÖV lenken. Abnahme des MIV um xx %  — Netto-Null bis 2050: Anteil MIV am Modalsplit bis 2028 = -10 % — Netto-Null bis 2030: Anteil MIV am Modalsplit bis 2028 = -40 %	
<b>Herausforderungen</b>	Kosten-Nutzen-Verhältnis	
<b>Positive Nebeneffekte</b>	Gute Sensibilisierungsaktion	
<b>Negative Nebeneffekte</b>		
<b>Mehr- Investition</b>	0 CHF	
<b>Jährliche Mehrkosten</b>	10 000 CHF p. a. bis 100 000 CHF p. a.	Pauschaler Beitrag der Stadt
<b>Zusätzlicher Stel- lenaufwand</b>	0 % p. a.	
<b>Wirkungspoten- zial Treibhaus- gasemissionen</b>	Indirekt	Sensibilisierung für MIV-freie Formen der Mobilität im Alltag
<b>Kommentar</b>	Diese Massnahme gehört zum Massnahmencluster des Programms für eine klimaneutrale Mobilität. Es soll eine gute Koordination mit der Massnahme K1.1 Dachkommunikation stattfinden.	
<b>Prüfen/Konzept erstellen</b>	2022	Umsetzung 2023 bis 2028

M5.3 Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen			
		neue Massnahme	Scope 1+2
<b>Zuständig</b>	Departement Abteilung Person (Funktion)	BAU Verkehrsplanung Leiter/in	
<b>Beschreibung</b>	<p>Mit einem Mobilitätskonzept kann auf die spezielle Situation eines Gebäudes/einer Überbauung Rücksicht genommen und aufgezeigt werden, wie die Mobilitätsbedürfnisse zufriedenstellend und umweltschonend abgedeckt werden können.</p> <p>Das Konzept zeigt auf: die bestehenden und geplanten Angebote des öffentlichen Verkehrs, Fusswege, Veloangebote, Car-Sharing-Angebote, Mobilitätsangebote und -anreize, Lieferdienste und Mobilitätsinformationen</p>		
<b>Indikator</b>	Anzahl Mobilitätskonzepte		
<b>Ziele bis 2028</b>	<p>Die durch städtische Gebäude induzierte Mobilität findet nachhaltig statt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Netto-Null bis 2050: 2 Konzepte pro Jahr</li> <li>— Netto-Null bis 2030: 10 Konzepte pro Jahr</li> </ul>		
<b>Herausforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Abwehrhaltung von Personen/Institutionen, die sich an die aktuelle Situation gewöhnt haben</li> <li>— Einbezug benachbarter Gebäude, die nicht im Eigentum der Stadt sind</li> </ul>		
<b>Positive Nebeneffekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Vorbildwirkung und Steigerung der Glaubwürdigkeit gegenüber Industrie/Gewerbe sowie Bevölkerung</li> <li>— Umsetzung/Fortführung des Legislaturziels «Förderung nachhaltiger Mobilität in der Verwaltung»</li> </ul>		
<b>Negative Nebeneffekte</b>			
<b>Mehr- Investition</b>	< 100 000 CHF	Grundkonzept erstellen	
<b>Jährliche Mehrkosten</b>	10 000 CHF p. a. bis 100 000 CHF p. a.	Zwei Konzepte erstellen und umsetzen (Annahme: Bauliche Anpassungen für Elektromobilität werden unabhängig dieser Konzepte notwendig werden.)	
<b>Zusätzlicher Stel- lenaufwand</b>	< 25 % p. a.	Umsetzung, Betreuung und Controlling der Konzepte	
<b>Wirkungspoten- zial Treibhaus- gasemissionen</b>	0 % bis 0.2 % 0 bis 25 kg CO <sub>2</sub> eq p. P.	Mobilitätskonzepte führen zu geringeren Treibhausgasemissionen. Jedoch ist der Anteil der städtischen Gebäude am gesamten Gebäudepark gering.	
<b>Kommentar</b>	Mit den grossen Anliegen starten und prüfen		
<b>Prüfen/Konzept erstellen</b>	2022	Umsetzung	2023 bis 2028

Departement Sicherheit und Umwelt Stadt Winterthur

# Prüfung Fachstelle 'Nachhaltige Mobilität'

Fachbericht  
Zürich, 23. September 2022

Markus Maibach, Roberto Bianchetti





# Impressum

## **Prüfung** Fachstelle 'Nachhaltige Mobilität'

Fachbericht

Zürich, 23. September 2022

Prüfung Fachstelle NHM - Bericht-final-23092022.docx

## **Auftraggeber**

Departement Sicherheit und Umwelt Stadt Winterthur

## **Projektleitung**

Manuela Fuchs (UGS)

## **Autorinnen und Autoren**

Markus Maibach, Roberto Bianchetti

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

## **Begleitgruppe**

Peter Jann, Christine Ziegler, Carmen Günther (UGS)

Herbert Elsener, Stefan Hug (TBA, Abteilung Verkehr)

Thomas Nideröst (Stadtbus)

Nicolas Perrez (Afs)

Vicente Carabias, Marisa Kappeler-Schudel (Smart City)

## Inhalt

<b>Zusammenfassung und Empfehlungen</b>	<b>4</b>
<b>1. Ausgangslage, Ziele und Vorgehen</b>	<b>6</b>
1.1. Ausgangslage und Auftrag	6
1.2. Vorgehen	7
<b>2. Konkretisierung Nachhaltige Mobilität</b>	<b>9</b>
2.1. Themenlandschaft	9
2.2. Potenziale und Relevanz	10
<b>3. Istzustand und Handlungsbedarf</b>	<b>12</b>
3.1. Aktuelle Organisation	12
3.2. Beurteilung	15
3.3. Handlungsbedarf	16
<b>4. Praxis in anderen Städten</b>	<b>18</b>
4.1. Organisationsmodelle in Beispielstädten	18
4.2. Erkenntnisse	20
<b>5. Sollzustand und Verortung der Aufgaben</b>	<b>22</b>
5.1. Zu stärkende Aufgaben	22
5.2. Verortung der Aufgaben	24
5.3. Organisatorische Angliederung	25
<b>6. Profil neue Fachstelle</b>	<b>27</b>
<b>Glossar und Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>30</b>
<b>Literatur und Links</b>	<b>31</b>
<b>Anhang: Evaluation der EKK – Massnahmen</b>	<b>32</b>

## Zusammenfassung und Empfehlungen

### Ausgangslage und Auftrag

- Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (2011) und der räumlichen Entwicklungsperspektive (Winterthur 2040) liegen für Winterthur wichtige Grundlagen für die Stärkung einer nachhaltigen Mobilität vor. Diese werden aktuell mit dem kommunalen Richtplan weiterentwickelt.
- Das Energie- und Klimakonzept (EKK) der Stadt Winterthur weist ambitionöse Ziele im Mobilitätsbereich auf und schlägt konkrete Massnahmen für die Umsetzung vor. Eine dieser Massnahmen betrifft die Prüfung einer Fachstelle 'Nachhaltige Mobilität'.

### Bedarfsanalyse

- Winterthur weist bezüglich der Umsetzung von Massnahmen im Themenbereich 'nachhaltige Mobilität' vor allem in zwei Aufgabenbereichen Defizite auf:
  - Gesamtverkehrsfokus: Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten (Agglomerationsprogramme – Abstimmung Siedlung), Weiterentwicklung Parkraumpolitik, Güterverkehr. Die notwendigen Ressourcen dazu wurden bereits in der Abteilung Verkehr beantragt.
  - Fokus Mobilitätsmanagement: Projekte Sensibilisierung/Beratung, Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung, Innovations-Projekte, E-Mobilität, Controlling-Aufgaben. Hier handelt es sich hauptsächlich um neue Aufgaben, die zusätzliche Ressourcen benötigen. Aktuell engagiert sich die Fachstelle Klima bei einzelnen Themen (z.B. Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung, Organisation Klimatag).
- Der Fokus Mobilitätsmanagement wird in anderen Städten durch explizite Zuständigkeiten abgedeckt, die in der Regel beim Verkehr angesiedelt sind. Für Winterthur besteht diesbezüglich ein explizites Potenzial. Eine bei der Abteilung Verkehr angesiedelte Stelle kann einerseits die identifizierten Aufgabenbereiche umsetzen, andererseits aber auch zu einem besseren Verständnis für eine nachhaltige Gesamtmobilität (Infrastruktur-Angebote und Nachfrage-Verhalten) beitragen.
- Die Schaffung einer Fachstelle hat mehr Strahlkraft (gegen innen und aussen) und damit ein grösseres Potenzial gegenüber einer einfachen Aufstockung von Ressourcen im Verkehrsreich.
- Unabhängig davon ist es wichtig, dass eine solche Stelle eine 'Kümmerer'-Rolle (nachhaltige Mobilitätsthemen) und eine 'Enabler'-Rolle (Umsetzung von konkreten Projekten und Vernetzung innen und aussen) einnimmt. Bei Innovationsprojekten und für Kommunikationsaufgaben/Kampagnen ist eine enge Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachstellen (Klima und Smart City, Stadtbus, Stadtwerke) wichtig, um die Kompetenzen optimal zu bündeln.

## Empfehlungen

- Es ist eine Fachstelle zu schaffen, die sich folgenden Aufgaben widmet:
  - Mobilitätsberatung für Unternehmen und Immobilienentwickler zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und zur Förderung autoarmer Siedlungen,
  - Lancierung und Umsetzung von Projekten: Sensibilisierung von spezifischen Anspruchsgruppen, Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit, in enger Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren der Stadtverwaltung (Fachstelle Klima),
  - Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung,
  - Lancierung und Begleitung von Innovationsprojekten (z.B. Sharing-Angebote, nachhaltige Ver- und Entsorgung), in enger Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren der Verwaltung (Fachstelle Smart City, Fachstelle Klima, Technische Betriebe),
  - Koordination der Aktivitäten im Bereich E-Mobilität und Erarbeitung einer Strategie für Ladestationen auf öffentlichem Grund.
  - Unterstützung bei der Kommunikation und im Reporting.
- Die Bezeichnung der Fachstelle ist zu überdenken. Als Arbeitstitel wird die Bezeichnung 'Mobilitätsmanagement' vorgeschlagen.
- Für die Umsetzung und Positionierung der neuen Mobilitätsaufgaben sind zusätzliche Ressourcen (eine zusätzliche Stelle sowie ein Sachbudget) notwendig.
- Die neuen Mobilitätsaufgaben sind im Departement Bau, bei der Abteilung Verkehr anzusiedeln.

## 1. Ausgangslage, Ziele und Vorgehen

### 1.1. Ausgangslage und Auftrag

Ein Drittel der Treibhausgasemissionen in der Schweiz stammt 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 (EKK<sup>1</sup>) das Umsetzungstempo der Energie- und Klimapolitik. Ziel ist es, die Treibhausgasemissionen der Stadt Winterthur bis 2040 auf Netto-Null zu senken. Die Stadtverwaltung nimmt dabei eine Vorbildrolle wahr: Sie möchte das Netto-Null-Ziel bereits 2035 erreichen – auch bei der «eigenen» Mobilität.

Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2011) und der räumlichen Entwicklungsperspektive (REP 2040) hat die Stadt Winterthur bereits Massnahmen im Verkehrsbereich aufgezeigt. Der Massnahmenplan des EKK konkretisiert auf Basis dieser Grundlagen die für den Klimaschutz notwendigen Massnahmen u.a. auch für den Mobilitätsbereich. Insgesamt schlägt das Konzept sechs Massnahmenbündel vor:

- Stadtgebiet: Förderung von ÖV und Langsamverkehr
- Stadtgebiet: Förderung der Elektromobilität
- Stadtgebiet: Nachhaltige Ver- und Entsorgung
- Stadtverwaltung: Optimierte und koordinierte Prozesse
- Stadtverwaltung: Dekarbonisierung der städtischen Fahrzeugflotte.

Zur Unterstützung der Umsetzung und Koordination dieser Massnahmen schlägt das EKK vor, eine Fachstelle 'Nachhaltige Mobilität' zu etablieren. Die Massnahme M5.2 des EKK formuliert den Auftrag wie folgt:

*Es ist zu prüfen, ob verwaltungsintern eine zentrale Anlauf- und Koordinationsstelle und somit erste Ansprechpartnerin in Sachen nachhaltiger Mobilität geschaffen werden soll. Die Stelle könnte beispielsweise als Wissensdrehscheibe Informationen über abgeschlossene und laufende Projekte zur Verfügung stellen und einen verbesserten Austausch innerhalb der Verwaltung und gegebenenfalls gegenüber Externen sicherstellen. Zu prüfen wären: — Bedarf — Ausrichtung sowie mögliches Pflichtenheft (Aufgaben, Kompetenzen, Verantwortlichkeiten) — Organisatorische Angliederung.*

---

<sup>1</sup> s. Glossar und Abkürzungsverzeichnis

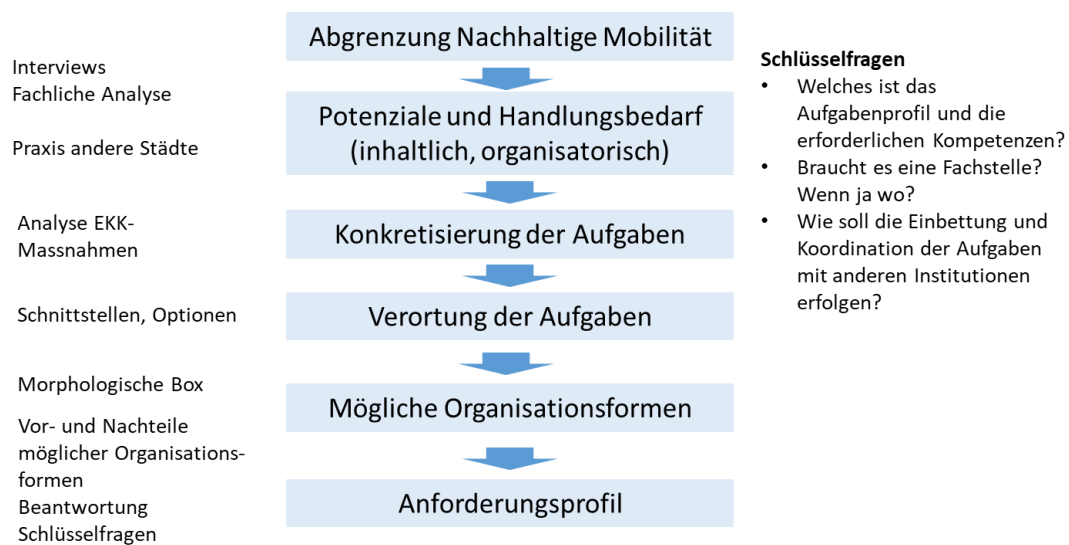
## 1.2. Vorgehen

Für den Prüfauftrag stellen sich folgende Fragenkomplexe:

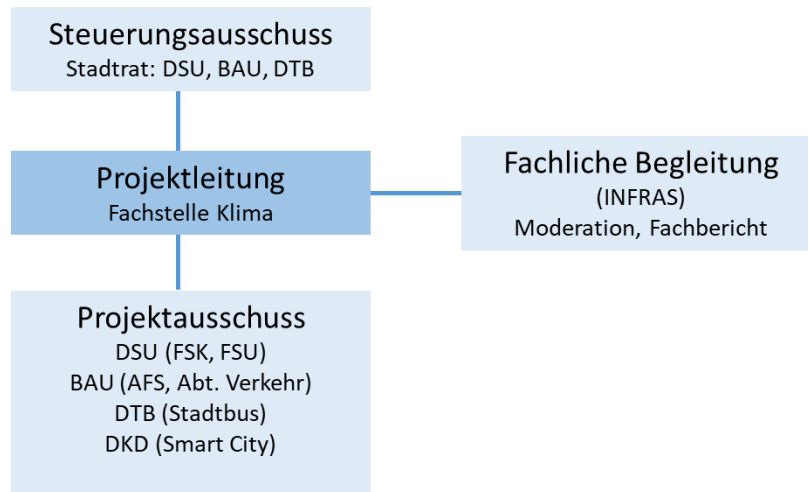
- Was ist unter nachhaltiger Mobilität zu verstehen? Welche Aufgaben ergeben sich daraus für die Stadtverwaltung?
- Bedarfsanalyse: Wie ist der Istzustand in der Stadtverwaltung zu würdigen? Was ist der Handlungsbedarf in Winterthur bezüglich Bewältigung der Themen der nachhaltigen Mobilität, auch im Vergleich zu anderen Städten?
- Welche Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten leiten sich daraus ab?
- Wie soll die organisatorische Eingliederung passieren?

Die folgende Abbildung zeigt die einzelnen Prüfschritte auf.

**Abbildung 1: Übersicht über das Vorgehen**



Der Prüfauftrag ist in enger Zusammenarbeit mit den Akteuren der Stadtverwaltung durchgeführt worden. Die folgende Abbildung zeigt die Projektorganisation.

**Abbildung 2: Projektorganisation**

Der Projektausschuss hat im Rahmen von drei Workshops die Arbeiten eng begleitet.

## 2. Konkretisierung Nachhaltige Mobilität

### 2.1. Themenlandschaft

Die drei Nachhaltigkeitsdimensionen bilden die **Eckpunkte** für die Konkretisierung:

- Umwelt: Umwelt- und Klimaschonende Mobilität,
- Wirtschaft: Sicherung der Erreichbarkeit,
- Gesellschaft: Sozialverträgliche Mobilität.

Für die Umsetzung dieser Ziele leiten sich drei **Stossrichtungen** ab, die in nachhaltigen Mobilitätskonzepten etabliert sind:

- Vermeiden und kurze Wege schaffen,
- Verlagern und den Umstieg auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr fördern,
- Verbessern und die spezifischen Emissionen des motorisierten Individualverkehrs verringern.

Diese Stossrichtungen wiederum adressieren verschiedene **Themen und Aktivitäten**:

Nachhaltige Mobilität umfasst einerseits den Bezug zu Energie und Umwelt, andererseits aber auch die Ausrichtung auf den Gesamtverkehr mit einer Stärkung der multimodalen Transportkette, mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr als Rückgrat. Mit dem raumpolitischen Postulat der Innenentwicklung und der Stadt der kurzen Wege ist der Bedarf nach einer engen Abstimmung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gestiegen. Damit verknüpft ist das Ziel der Entwicklung von autoarmen Siedlungen, die als zentraler Erfolgsfaktor für eine nachhaltige Mobilität gelten. Die Stossrichtung 'Verbessern' adressiert im Klimakontext insbesondere die Förderung der Elektromobilität.

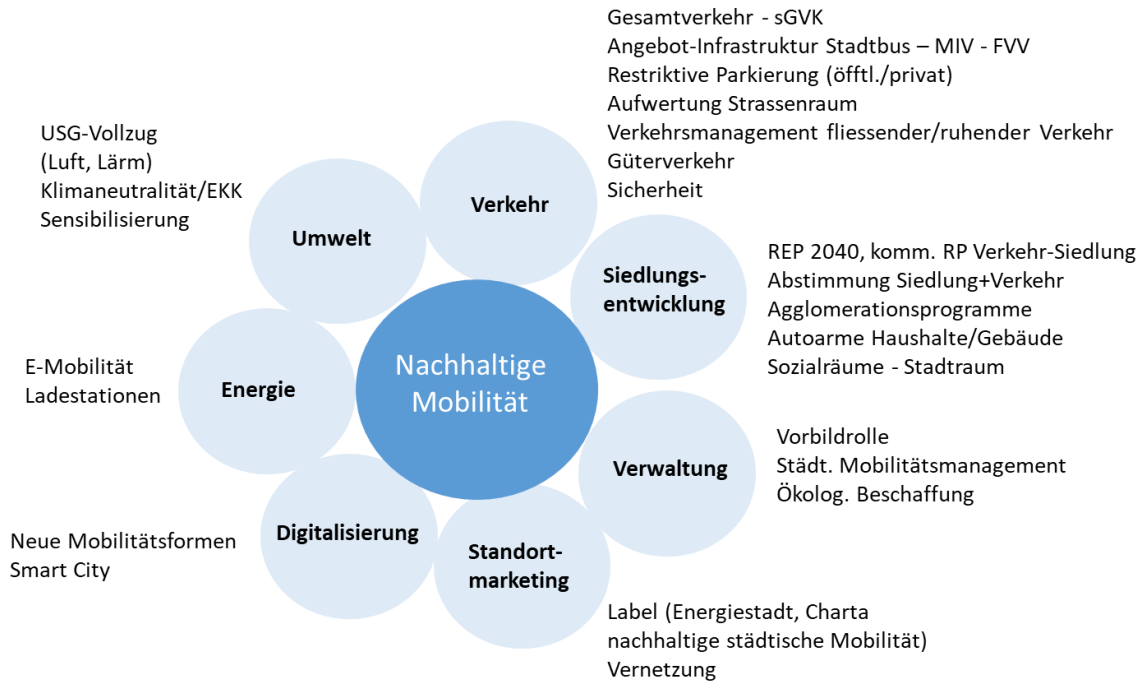
Nachhaltige Mobilität adressiert aber nicht nur Aktivitäten im Verkehrsbereich. Von grosser Wichtigkeit ist die Schaffung von **Synergien in den sektoralen Querbeziehungen** und Schnittstellen (z.B. Energie, Innovation/Digitalisierung, Siedlungsentwicklung, Standortmarketing). Dabei adressiert nachhaltige Mobilität auch die Bewusstseins- und damit Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens. Darunter werden Massnahmen des Mobilitätsmanagements subsummiert, also Aktivitäten der öffentlichen Hand, die Bevölkerung, Wirtschaft, Verwaltung sensibilisiert und Innovation unterstützen und die einzelnen Akteure informiert, animiert und befähigt.

Einige der im EKK vorgeschlagenen Massnahmen (z.B. Kampagnen, nachhaltige Ver- und Entsorgung, Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung) gehören zum Mobilitätsmanagement.



Die folgende Abbildung zeigt die einzelnen Themenfelder der nachhaltigen Mobilität auf.

**Abbildung 3: Themenfelder Nachhaltige Mobilität**



## 2.2. Potenziale und Relevanz

Aus dieser Themenlandschaft lassen sich die zentralen Potenziale und die Relevanz für Winterthur für wichtige Themenfelder ableiten, wie die folgende Tabelle zeigt.

**Tabelle 1: Potenziale und Relevanz der Themen 'nachhaltige Mobilität' für Winterthur**

Thema	Allgemeine Potenziale	Relevanz für Winterthur
Verkehr (MIV-ÖV-FVV)	Klassische Verkehrsansätze Infrastruktur und Verkehrsmanagement haben nach wie vor das grösste Potenzial für die Verbesserung des Modalsplits und die Aufwertung des Strassenraums. Zusammen mit der Parkraumpolitik sind dies die grossen Hebel.	Sehr hoch Ausbau ÖV- und Veloinfrastruktur, Parkierung
Güterverkehr	Die Sicherung des Bahngüterangebots aufgrund steigender Flächenkonkurrenz (Hubs, Bahnhöfe) ist wichtig; intelligente Feinverteilung wird wichtiger	Hoch Sicherung Bahnanschlüsse Immissionsarme Feinverteilung

Thema	Allgemeine Potenziale	Relevanz für Winterthur
Siedlungsentwicklung	Zunehmende Abstimmung bei Arealentwicklungen in Richtung autoarme Haushalte haben ein grosses Potenzial im städtischen Raum	Hoch Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr; Erschliessung mit öffentlichem Verkehr und alternativen Mobilitätsangeboten
Umwelt	Lufthygiene ist nicht mehr Top-Thema Lärm ist in Grossstädten relevant, aber Zielkonflikte bei einzelnen Massnahmen (z.B. Verdichtung an Achsen, Tempo 30) Klimathematik ist Katalysator für nachhaltige Mobilität und fossilfreie Antriebe	Gering Mittel Sehr Hoch (EKK)
Energie	E-Mobilität dürfte in absehbarer Zeit zum Selbstläufer werden und leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Klimaemissionen	Hoch (bis max. 2030) Anstossfinanzierung
Neue Mobilitätsformen/ Mobilitätsmanagement	Sharing-Angebote mit Potenzial für autoarme Haushalte Veloangebote oder Hauslieferdienste haben vor allem auch Vorzeigecharakter	Hoch Lancierung Sensibilisierungskampagnen und Pilotprojekte
Mobilität in der Verwaltung	Messbares Potenzial eher gering, aber wichtige Vorreiterfunktion	Hoch v.a. bei Stadtbuss und technischen Betrieben wichtig
Standortmarketing	Indirekt: Positionierung – Sensibilisierung – Öffentlichkeitsarbeit	Mittel Winterthur als Vorzeigestadt

### 3. Istzustand und Handlungsbedarf

#### 3.1. Aktuelle Organisation

##### **Abteilung Verkehr im Tiefbauamt**

Das Thema Mobilität wurde bisher hauptsächlich durch die zuständige Abteilung Verkehr beim Tiefbauamt im Departement Bau betreut. Die Schwerpunkte in der Vergangenheit lagen bei der 'klassischen Verkehrsplanung' (Verkehrsrichtplan, Verkehrskonzepte, Vorstudien für Infrastrukturprojekte, Parkraumplanung, Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs, Sicherstellen Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum, Verkehrsmanagement, verkehrliche Beurteilung von Baugesuchen und Gestaltungsplänen, Baustellensignalisation).

Ziel der Abteilung Verkehr ist eine funktionierende und stadtverträgliche Mobilität gemäss den strategischen Vorgaben. Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) aus dem Jahr 2011 gibt dabei die Richtung für die Entwicklung des Verkehrssystems vor. Das 2021 neu geschaffene Instrument «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» (Winterthur 2040) schreibt u.a. das sGVK fort und bildet den Rahmen für eine leistungsfähige und stadtverträgliche Mobilität sowie für eine optimale Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Auf Basis von 'Winterthur 2040' wird zur Zeit der kommunale Richtplan gesamtrevidiert. Die Parlamentarischen Zielvorgaben für die Abteilung Verkehr lauten: 'Die Verkehrsplanung ist eingebettet in die stadträumliche Entwicklung und richtet sich am Gesamtverkehrskonzept aus. Die Verkehrsabwicklung in der Stadt funktioniert sicher, umweltschonend und berücksichtigt die Verkehrsträger (MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr) ausgewogen und situationsgerecht.'

Aktuell findet eine Organisationsentwicklung statt. In diesem Zusammenhang ist eine Umbenennung der Abteilung Verkehr in 'Abteilung Mobilität' vorgesehen.

##### **Stadtbus**

Stadtbus hat mit der Anfang 2020 veröffentlichten Angebotsstrategie eine fundierte Planungsleitlinie zur Bewältigung der künftigen Herausforderungen im öffentlichen Verkehr geschaffen. Diese sieht einen etappierten Angebotsausbau über die nächsten 15 bzw. 30 Jahre, Fahrplanverdichtungen und den Einsatz von klimafreundlicheren Fahrzeugen vor. Damit wird ein konsequenter Weg zu einem klimaneutralen städtischen Nahverkehr eingeschlagen. Konkret stehen als Hauptstossrichtungen die Elektrifizierung zweier Buslinien (Linien 5 und 7) mit batteriegestützten Trolleybussen und die Einführung von Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie 1 im Vordergrund.

### Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGS)

Das UGS setzt sich im Rahmen des EKK für ein klima- und umweltverträgliches Mobilitätsverhalten ein. Der Massnahmenplan 2021-2028 zum EKK legt die Handlungsfelder im Bereich Mobilität fest, wie beispielsweise die Förderung von Cargo-Bikes in der Logistik und im Kleingewerbe, die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote (insb. ÖV) zu «Mobility as a Service» sowie Kommunikation und Sensibilisierung. Im Bereich Mobilität werden die Themen Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation, das Initiieren von Pilotprojekten zu Verhaltensänderungen und departementsübergreifende, interdisziplinäre Vorhaben immer wichtiger.

### Übersicht über die Aktivitäten und Prozesse (NHM)

Die folgenden Abbildungen fassen die wichtigsten Elemente im Zusammenhang mit den Themenfeldern nachhaltige Mobilität zusammen.

**Abbildung 4:** Übersicht über die Aktivitäten in der Stadt Winterthur

Strategien, Massnahmenpläne	sGVK, REP 2040, EKK Strategien und Konzepte (z.B. ÖV-Stadtbus, Verkehrsmanagement, Gebietsstrategien, städt. Studie Cityhub, Agglomerationsprogramm)
Schlüssel- massnahmen	Angebote Stadtbus Parkplatz-Verordnung: Mobilitätskonzepte, Reduktionsfaktor Flächendeckende blaue Zone Verkehrsmanagement – Busbevorzugung Massnahmen Fuss- und Veloverkehr Tempo 30 Arealentwicklungen Innovations-Projekte Informationen zu 'Impuls Mobilität' Förderprogramm E-Mobilität

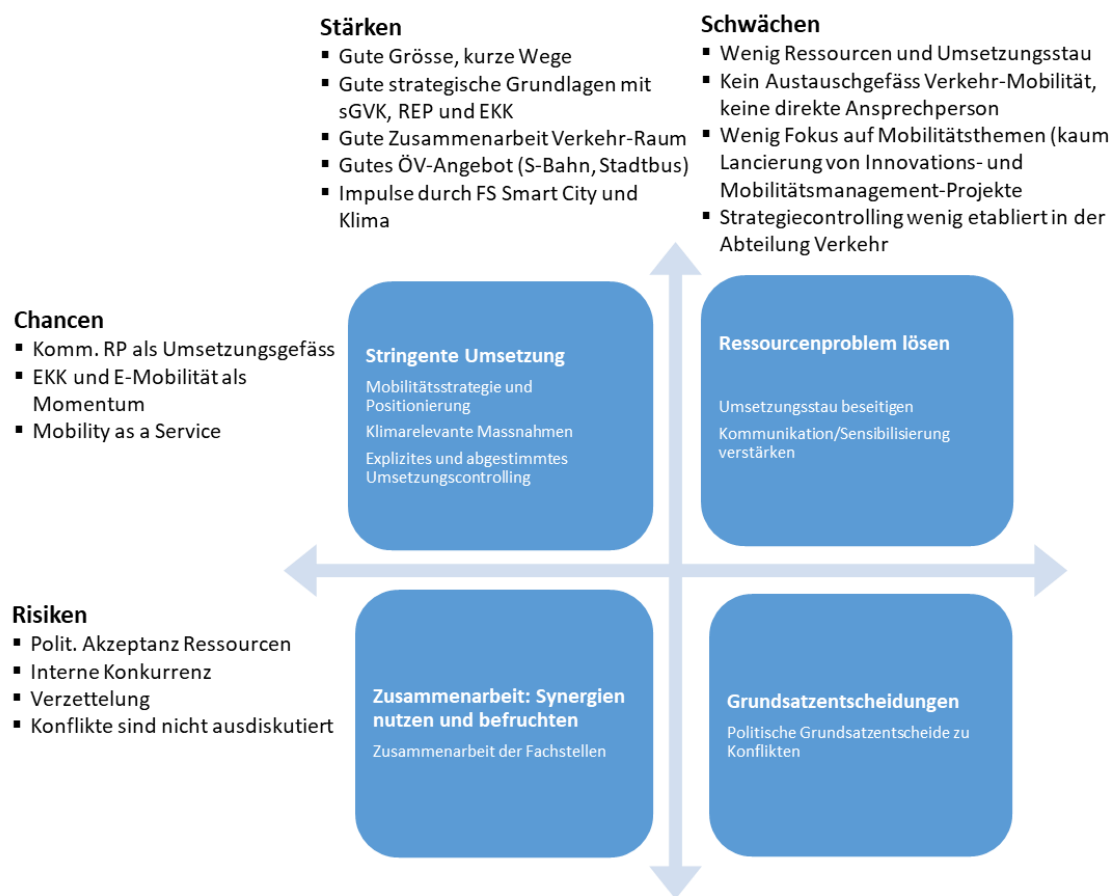
**Abbildung 5:** Übersicht über die Zuständigkeiten und Organe Stadt Winterthur

<b>Zuständigkeiten Linienorganisation</b>	Bau: TBA – Verkehr, Amt für Städtebau (City Hub) Techn. Betriebe - Stadtbus: ÖV-Angebot, Förderprogramm UGS: Umweltvollzug und Klima, Sensibilisierung, Controlling
<b>Fachstellen</b>	FS Umwelt (UGS): Umweltberichterstattung FS Klima (UGS): EKK, städt. Mobilitätsmanagement Abt. Energie und Technik: Techn. Beratung FS Smart City (Stadtentwicklung-DKD): Umsetzung Inno-Projekte
<b>Austauschorgane (Bau, DSZ, DIB)</b>	Kommission Verkehrsräume/Arbeitsgruppen (AG) Kommission Umwelt und Energie/zwei Fachgruppen (Umwelt, Energie) Kerngruppe Energie (Begleitgruppe Klima-Tool)
<b>Controlling und Reporting</b>	<b>Allgemein:</b> Umsetzung Legislaturplanung, Parlamentarische Zielvorgaben / WoV <b>UGS:</b> sGVK – Umweltbericht; EKK (FS Klima und Einbezug KUE, Klima-Steuerungstool und Klima-Cockpit); Massnahmenplan Luftreinhaltung <b>Weitere:</b> Städtevergleich Mobilität, Städtischer Sicherheitsbericht, Reporting zur Umsetzung Agglomerationsprogramme

## 3.2. Beurteilung

Im Rahmen von Interviews mit den Fachabteilungen der Stadt Winterthur sind die Stärken und Schwächen der heutigen Organisation im Umgang mit Themen der nachhaltigen Mobilität konkretisiert werden. Die folgende Tabelle fasst das Ergebnis im Rahmen einer SWOT-Analyse zusammen.

**Abbildung 6: Umgang mit Themen der nachhaltigen Mobilität – SWOT-Analyse**



Der Handlungsbedarf leitet sich aus den einzelnen Handlungsfeldern ab:

- **Stringente Umsetzung** (Stärken stärken und Chancen nutzen): Die EKK-Massnahmen sollen prioritär umgesetzt und koordiniert werden.
- **Ressourcenproblem lösen** (Schwächen beseitigen und Chancen nutzen): Es braucht mehr Ressourcen und klare Ansprechpersonen, vor allem in der Abteilung Verkehr.
- **Synergien nutzen und befruchten** (Stärken stärken und Risiken vermeiden): Es braucht eine bessere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Fachstellen.

- **Grundsatzentscheidungen** (Schwächen beseitigen und Risiken vermeiden): Es braucht eine klare Haltung bezüglich der Stossrichtungen der nachhaltigen Mobilität und zur Relevanz von Innovation und Mobilitätsmanagement von Seiten der Politik.

### 3.3. Handlungsbedarf

Aus dieser Analyse lässt sich der Handlungsbedarf für einen konsequenten und umfassenden Umfang mit Themen der nachhaltigen Mobilität ableiten. Er lässt sich unterteilen in einen inhaltlichen und einen organisatorischen Teil.

#### Inhaltlich

- Massnahmen im Bereich NHM sind für Winterthur insbesondere im bisherigen sGVK und den zugehörigen Umsetzungsprogrammen, neu im REP (Winterthur 2040) wie auch im EKK formuliert. Mit der Ausformulierung der Verkehrskapitel für den kommunalen Richtplan (Kapitel Verkehr –Siedlung –Landschaft) besteht die Chance, einen umfassenden Massnahmenplan für den Mobilitätsbereich zu entwickeln.
- Für die Umsetzung dieser Massnahmen bestehen Defizite. Die inhaltlichen Anforderungen zur Beseitigung der Defizite können folgendermassen zusammengefasst werden. Sie entsprechen grundsätzlich den Handlungsfeldern des EKK:
  - Stringente Umsetzung von laufenden und geplanten Verkehrsprojekten, v.a. bei der Verbesserung der Infrastruktur für ÖV und FVV und Bevorzugung im Strassenraum sowie im Bereich Parkierung (Mobilitätskonzepte bei privaten Bauten und Bewirtschaftung der PP auf öffentlichem Grund.). Hier liegen die grössten Hebel für eine signifikante Verlagerung.
  - Lancieren und Umsetzen von neuen Projekten für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und Mobilitätsformen (Innovation, Sensibilisierung, Mobilitätsmanagement) im Personenverkehr. Diese Massnahmen flankieren die Verlagerung und helfen Verkehr zu vermeiden.
  - Lancieren und Umsetzen von neuen Projekten für eine nachhaltige Ver- und Entsorgung im Güter- und gewerblichen Verkehr (Organisation und Sicherung Logistikflächen, nachhaltige Feinverteilung). Damit werden die Lieferketten emissionsarm und Verteilwege gespart.
  - Ausarbeiten und Umsetzen einer Strategie zur Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. Damit unterstützt Winterthur die bereits eingeleitete Transformation zur Elektromobilität und verstärkt die Potenziale des bereits zur Verfügung stehenden Förderprogramms.

- Weiterentwickeln und Umsetzen eines nachhaltigen städtischen Mobilitätsmanagements und einer Beschaffungsstrategie für die Dekarbonisierung des städtischen Fahrzeugsparks.
- Weiter bestehen Defizite bei der Konkretisierung und Umsetzung einer Lärmstrategie und die notwendige Fachkompetenz dazu.

### **Organisatorisch**

- Es braucht grundsätzlich mehr Ressourcen für den Bereich Verkehr und Mobilität, um die skizzierten inhaltlichen Anforderungen umzusetzen.
- Es braucht eine Kümmererinstanz für die Bewirtschaftung der Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement, die mithilft, Mobilität in der Verwaltung ganzheitlich zu denken.
- Es braucht eine bessere organisatorische Aufhängung Verkehr – Mobilität, sowohl in der Linienorganisation als auch bei den Austausch- und Koordinationsgefässen. Die Zusammenarbeit mit den Fachstellen Klima und Smart City ist ein zentraler Erfolgsfaktor. Parallelstrukturen sind zu vermeiden.
- Die zusätzlichen Ressourcen müssen vor allem der Umsetzung von Projekten dienen.
- Die Lärmthematik ist anders gelagert und braucht auch andere Kompetenzen. Es ist sinnvoll, die Frage einer Fachstelle Lärm von der Frage einer Fachstelle im Bereich Nachhaltige Mobilität zu entkoppeln.



## 4. Praxis in anderen Städten

### 4.1. Organisationsmodelle in Beispielstädten

Die folgende Zusammenstellung zeigt, wie ausgewählte Städte in der Schweiz inhaltlich und organisatorisch mit der Verortung der Themen der nachhaltigen Mobilität umgehen.

**Tabelle 2: Praxisbeispiele: Umgang mit nachhaltiger Mobilität in anderen Städten**

	Organisation	Strategien/Konzepte	Mobilitätsmanagement
Bern	<p><b>Verkehrsplanung und Fachstelle öffentlicher Verkehr</b> bei der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün angesiedelt.</p> <p>Die <b>Fachstelle Mobilitätsberatung</b> ist organisatorisch beim Amt für Umweltschutz zugeordnet (Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie)</p>	<p>Das Thema Mobilität ist in der Stadt Bern auf strategischer Ebene verankert (Abstimmung findet statt):</p> <p>als separater <b>Vertiefungsbericht zum Thema Mobilität im Stadtentwicklungskonzept</b> Bern (STEK) in der <b>Energie- und Klimastrategie</b> (EKS) der Stadt Bern</p>	<p>Die Fachstelle Mobilitätsberatung hat zum Ziel die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Mobilität zu reduzieren.</p> <p>Die Fachstelle bearbeitet Themen wie z.B.: Aktionen Veloverkehr, Stadtlogistik etc.</p> <p>Ist in sektorenübergreifenden Gremien vertreten und koordiniert Abstimmungsprozesse (EKS)</p>
Luzern	<p>Die Umwelt- und Mobilitätsdirektion umfasst: Tiefbauamt, Stadtraum und Veranstaltungen und Umweltschutz</p> <p>Der <b>Bereich Mobilität</b> (Tiefbauamts) ist das Kompetenzzentrum für Mobilität und dient als Beratungsstelle für politische Entscheidungsträger, plant und entwickelt Mobilitätsinfrastrukturen und -dienstleistungen</p>	<p>Die <b>Mobilitätsstrategie 2018-2023</b> befasst sich mit der Förderung des FRV und des öV sowie der Erreichbarkeit:</p> <p>Ist mit dem <b>Raumentwicklungskonzept</b> verknüpft zur Gewährleistung der Abstimmung von Siedlungs-, Freiraum- und Mobilitätsentwicklungen (sowie kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm).</p> <p>Entwicklung des Gesamtverkehrs wird periodisch dokumentiert (Monitoring).</p>	<p>Ein Mobilitätsmanagement existiert auf kantonaler Ebene.</p> <p>Die Mobilitätsstrategie fordert die Ein- und Weiterführung eines Mobilitätsmanagements bei grösseren Verkehrserzeugern.</p>
Basel	<p><b>Amt für Mobilität</b> (Bau- und Verkehrsdepartement): Mobilitätsstrategie, öV, Verkehrsplanung, Verkehrsnetze, Verkehrstechnik, Verkehrssteuerung, Geschäftsstelle Pendlerfonds</p> <p>Das Amt bündelt die gesamten Kompetenzen rund um die Mobilität</p>	<p>Koordination der Verkehrspolitik der gesamten Region primär über das <b>Agglomerationsprogramm</b> Basel:</p> <p>Stimmt auch die <b>Raum- und Siedlungsplanung</b> in der Region aufeinander ab.</p> <p>Entwicklung des Gesamtverkehrs wird periodisch dokumentiert (Monitoring)</p>	<p>Die Abteilung Mobilitätsstrategie entwickelt das Mobilitätsmanagement (MM) und setzt dieses um: MM in Unternehmen, MM in der Verwaltung und Mobilitätsangebot für Schulen.</p> <p>Die Stadt Basel verfügt über ein aktives Label mit Aktionen und Programmen (Sichtbarkeit).</p>

	Organisation	Strategien/Konzepte	Mobilitätsmanagement
Zürich	<p>Das <b>Tiefbauamt</b> ist verantwortlich für Planung, Gestaltung und Erhaltung des öffentlichen Raums sowie für eine zukunftsgerichtete Mobilität und Verkehrsplanung. Die <b>Dienstabteilung Verkehr</b> (Sicherheits-departement) ist zuständig für Verkehrsmanagement, -sicherheit, -steuerung und -lenkung sowie Parkraumbewirtschaftung.</p>	<p><b>Stadtverkehr 2025 für eine stadtverträgliche Mobilität</b> ist in der Gemeindeverordnung verankert und erfordert eine periodische Berichterstattung</p> <p>Die <b>Dachstrategie Stadtraum und Mobilität 2040</b> stimmt die beiden Fachstrategien Stadträume und Stadtverkehr 2025 aufeinander ab und entwickelt sie weiter.</p> <p>Der <b>Masterplan Energie</b> u.a. das Handlungsfeld Mobilität (Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft), ist verknüpft mit Stadtverkehr 2025</p>	<p>Das Mobilitätsmanagement ist bei der Abteilung Grundlagen + Strategien des Tiefbauamts angesiedelt</p> <p>Das Angebot umfasst: Mobilitätsberatungen, Bildung sowie Information und Kommunikation für eine stadtverträgliche Mobilität</p>
Thun	<p>Das <b>Tiefbauamt</b> befasst sich mit dem Thema <b>Mobilität/Verkehr</b>.</p> <p>Die <b>Fachstelle Umwelt, Energie und Mobilität</b> (Direktion Finanzen, Ressourcen und Umwelt) koordiniert und bearbeitet die städtischen Aktivitäten in den Bereichen Umwelt, Energie, Mobilität und nachhaltige Entwicklung.</p>	<p>Das <b>Gesamtverkehrskonzept</b> wurde durch das Tiefbauamt in enger Zusammenarbeit mit dem Raumplanungsamt erstellt. Zum Gesamtverkehrskonzept gibt es ein Controllingkonzept</p> <p>Die <b>Klimastrategie</b> mit dem Ziel Netto-Null bis 2050 befasst sich mit dem Thema Mobilität.</p>	<p>Das Mobilitätsmanagement ist regional organisiert.</p>
St. Gallen	<p>Das Thema Verkehr ist beim <b>Tiefbauamt</b> (Direktion Planung und Bau) angesiedelt. Die <b>Dienststelle Umwelt und Energie</b> bei den Technischen Betrieben setzt die E-Mobilität um.</p>	<p>Das <b>Mobilitätskonzept 2040</b> wird durch die Direktion Bau und Planung und Technische Betriebe erarbeitet und fordert eine konsequente Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.</p> <p>Die Mobilität wird regional intensiv bearbeitet: z.B. Führung der Geschäftsstellen der jeweiligen Agglomerationsprogramme, Engagement bei der Umsetzung des Energiekonzeptes des Kantons St. Gallen.</p>	<p>clevermobil ist eine gemeinsame Mobilitätsplattform der Regionen.</p>

	Organisation	Strategien/Konzepte	Mobilitätsmanagement
Kanton Genf	<p>Die Sektion Luft und Lärm (Amt für Umwelt) ist für das Thema Elektromobilität zuständig. Guter Austausch mit Sektion Energie (Versorgung, Auswirkungen auf Netze) sowie Amt für Verkehr und SIG für die Erstellung von öffentlichen Ladestationen.</p> <p>Das Thema nachhaltige Mobilität ist nicht explizit bei der kantonalen Verwaltung angesiedelt. Für das Thema MaaS ist das kantonale Amt für Verkehr zuständig.</p> <p>Stadt Genf: Thema nachhaltige Mobilität beim Amt für Bau und Mobilität. Ein Austausch rund um das Thema nachhaltige Mobilität findet in einer Arbeitsgruppe mit Kanton, Gemeindeverband und Stadt Genf statt.</p>	<p>Kantonale E-Mobilitätstrategie 2030: Lead bei der Sektion Luft und Lärm. Förderprogramm für Installation von Ladestationen in Gemeinschaftsparkierungsanlagen läuft (bis 1'000 CHF pro PP).</p> <p>Das Gesamtverkehrskonzept wurde vom Amt für Verkehr entwickelt, kein Einbezug von anderen Stellen.</p> <p>Not-Klimaplan gibt starke Beschleunigung für die Umsetzung von Massnahmen im Bereich Dekarbonisierung des Verkehrs</p>	<p>Es gibt kein klassisches Mobilitätsmanagement, weder auf kantonomer noch kommunaler Ebene. Kanton: öV-Bonus (80 CHF) für Mitarbeitende und Massnahme Elektrifizierung der kantonalen Flotte.</p> <p>Weiter Förderprogramm für Unternehmen und Logistiker für Kauf von E-Fahrzeugen (Lead beim Amt für Verkehr)</p> <p>Die Stadt subventioniert Vereine, die direkte Dienstleistungen für die Öffentlichkeit anbieten (z.B. Pro Velo); weitere Massnahmen: Tempo-30, Velo-Route, Entwicklung öV, Verbesserung Fussverkehr</p>

## 4.2. Erkenntnisse

Der Vergleich ist exemplarisch<sup>2</sup> und soll die wichtigsten Elemente des Umgangs sichtbar machen. Daraus lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

- Der Mobilitätsbegriff (anstelle Strasse oder Verkehr) hat in den städtischen Organisationen generell an Bedeutung gewonnen: Von den klassischen Bauaufgaben (TBA) zum integralen Verständnis Verkehr und Stadtraum (Gesamtverkehr) hin zu einem umfassenden Mobilitätsverständnis.
- Das umfassende Mobilitätsverständnis fokussiert neben den klassischen Gesamtverkehrsthemen und der Abstimmung Siedlung und Verkehr zusätzlich in erster Linie auf das Mobilitätsverhalten und auf Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement (Beeinflussung Mobilitätsverhalten, Multimodalität).
- Die organisatorische Verankerung des Themas nachhaltige Mobilität ist in den Städten sehr unterschiedlich und meist durch historisch gewachsene Strukturen entstanden. Es lassen sich folgende Modelle unterscheiden:

<sup>2</sup> Auch kleinere Städte (wie zum Beispiel Wil oder Baden) engagieren sich im Mobilitätsmanagement.

- **Klassischer Ansatz:** Verkehr/Mobilität ist beim Tiefbauamt/Technische Betriebe angesiedelt und nahe dem Vollzug/Umsetzung (Infrastrukturen) → Städte Zürich und Luzern
- **Gesamtverkehrsorganisation:** Bündelung der gesamten Mobilitätsthemen innerhalb einer Behörde (verkehrsträgerübergreifende Koordination) → Basel-Stadt
- **Berner Ansatz:** directionsübergreifende Verankerung (z.B. beim Umweltschutz) und stärkeren Fokus auf 'weiche' Massnahmen (Sensibilisierung, Beratung) und koordinative Rolle → Stadt Bern und Thun
- Explizite Fachstellen mit der Bezeichnung 'Nachhaltige Mobilität' gibt es in anderen Städten nicht. Der Fokus der Fachstellen (z.B. Stadt Bern) liegt auf der Mobilitätsberatung bzw. Mobilitätsmanagement.
- Die Themen rund um die Elektromobilität (Strategie, Ladestationen) sind in der Regel nahe bei der Umsetzung angesiedelt. Zu unterscheiden sind die hoheitlichen Aufgaben (Ladestationen im öfftl. Raum: Planung bei TBA und Realisierung durch Werke) und die Förderinstrumente für Private (z.B. Ladestationen für private Wohnbauten – Umsetzung durch Werke).
- In allen Städten ist die Vernetzung mit verschiedenen Institutionen (inner- und ausserhalb der Verwaltung) wichtig.
- Zwischen den Themenbereichen Mobilität/Verkehr und Energie und Umwelt gibt es viele Querschnittsthemen/-funktionen, insbesondere bei der Sensibilisierung.
- Je nach Themenfeld ist auch die Ressourcierung unterschiedlich. Aufgrund der unterschiedlichen Abgrenzungen ist ein Vergleich schwierig. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass für die Bearbeitung der reinen Mobilitätsberatungsthemen (Beratung, Sensibilisierung, Kampagnen) ungefähr hundert Stellenprozent pro 100'000 Einwohner und ein Sachbudget in den Beispielstädten vorhanden ist.

## 5. Sollzustand und Verortung der Aufgaben

### 5.1. Zu stärkende Aufgaben

Aus dem identifizierten Handlungsbedarf lassen sich inhaltliche und organisatorische Schwerpunkte ableiten. Diese beruhen auch auf einer Kurzevaluation der im EKK vorgeschlagenen Mobilitätsmassnahmen, vgl. Anhang.

#### Inhaltliche Schwerpunkte

- Grundsätzlich: Nachhaltige Mobilität ist der Grundauftrag der Abteilung Verkehr. Einige Aufgaben werden bereits ausgeführt, haben aber zu wenig Ressourcen, zum Beispiel für die Umsetzung von Verkehrsprojekten ÖV-Fuss- und Veloverkehr und Parkplatzmanagement (etwa Abstimmung Siedlung-Verkehr und die Umsetzung des Agglomerationsprogramms, insbesondere Fokus FVV-Massnahmen). Für diesen Bereich sind auch bereits personelle Ressourcen beantragt.
- Andere Aufgaben (Mobilitätsmanagement, Beratung und Sensibilisierung und E-Mobilität) sind grösstenteils neu.
- Zusätzliche Aktivitäten im Bereich Mobilitätsberatung und Sensibilisierung sind sinnvoll und vor dem Hintergrund der Umsetzung der EKK-Massnahmen notwendig. Allerdings ist es wichtig, sich hier nicht zu verzetteln. Mit den Aktivitäten zu autofreien Sonntagen (im Rahmen des Klimatags) ist eine gute Basis gelegt. Zu konkretisieren sind Aktivitäten in den Quartieren und dabei vor allem auch die Zuständigkeiten und Schnittstellen zwischen Verkehr und UGS (Fachstelle Klima und Kommunikation). Zudem bestehen Potenziale bei Sensibilisierungsaktivitäten für spezifische Bevölkerungsgruppen (z.B. Schule/Bildung, Neuzuzüger/innen, Familien mit Kindern, Senior/innen). Die Kommunikation ist grundsätzlich zu stärken, sowohl innerhalb der Abteilung Verkehr bzw. Mobilität als auch deren Vernetzung mit weiteren Kommunikationsstellen/-verantwortlichen innerhalb der Stadtverwaltung (wichtig für die Koordination).
- Anschub-Aktivitäten im Bereich E-Mobilität sind wichtig – v.a. die Ladeinfrastruktur betreffend. Dazu gehört die Konkretisierung bezüglich Ausstattung der Parkplätze im öffentlichen Raum, insbesondere blaue Parkplätze für die Nachtparkierung.
- Massnahmen mit grosser Hebelwirkung (Parkraummanagement, Kapazitätsabbau MIV) brauchen ein explizites politisches Commitment.
- Aufgaben im Güterverkehr sind wichtig. Zurzeit ist der Fokus auf der Flächensicherung für Umschlaganlagen (bei Afs). Dies ist auch ein wichtigstes Feld im Einflussbereich der Stadt.
- Auch das Controlling braucht einen expliziten Bezug zur politischen Ebene. Zu vermeiden ist ein zahnloses Eigencontrolling.

- Innovationsprojekte haben Vorzeigecharakter. Es gilt, mit mehr Umsetzungskraft und Ressourcen entsprechende Projekte in Zusammenarbeit mit der Fachstelle Smart City voranzutreiben. Die Entwicklung von eigenen Apps steht aber nicht im Vordergrund. Wichtig ist vielmehr das Nutzen von Apps mit Winterthur-bezogenen Informationen und Anwendungsbereichen.

Die zu stärkenden Aufgaben lassen sich folgendermassen zusammenfassen: Zu unterscheiden ist zwischen Aufgaben im Bereich Gesamtverkehr – Siedlungsentwicklung und Aufgaben im Bereich Beratung, Sensibilisierung, Innovation und E-Mobilität. Diese können mit dem Begriff 'Mobilitätsmanagement' zusammengefasst werden.

**Tabelle 3: Zu stärkende inhaltliche Aufgaben**

Inhaltliche Aufgaben	Ist	Soll	Bedingungen
<i>Stärkung Aufgaben im Bereich Gesamtverkehr – Siedlungsentwicklung</i>			
Umsetzung Verkehrsprojekte ÖV-FVV	Geringe Ressourcierung	Mehr Umsetzungskapazitäten	Finanzielle und personelle Ressourcen, Verfahren Bauprojekte
Weiterentwicklung Parkraumpolitik	Neues PP-Reglement Bewirtschaftung öfftl. PP durch Polizei	Strategie Abbau öfftl. PP, neue Bewirtschaftungskonzepte	Politische Bereitschaft und Akzeptanz
Güterverkehr – City Logistik	Hub-Konzept vorhanden (City Hub, Mikrohub)	Umsetzung: Projekte Nachhaltige Ver- und Entsorgung	Abstimmung mit Kanton/SBB
Unterstützung Strategie	Ansatzpunkt kommunaler Richtplan, Agglomerationsprogramme, Monitoringberichte für andere Stellen	Kohärente Umsetzung der Strategien und Programme	Klare Zuständigkeiten bei der Strategieerarbeitung und im Controlling
<i>Stärkung der Aufgaben im Bereich Mobilitätsmanagement</i>			
Beratung und Sensibilisierung	Autofreie Tage geplant Klimatag, Quartiertag, betreut durch FS Klima	Stärkung Aktivitäten/ Kampagnen und Projekte Sensibilisierung	Unterstützung MIV-arme Mobilität, Ressourcen, Vernetzung Akzeptanz, Ressourcen
Öfftl. Verwaltung	Strategie Mob.mgt. öffentl. Verwaltung vorhanden, betreut durch FS Klima	Umsetzung der Strategie mit konkreten Massnahmen	

Inhaltliche Aufgaben	Ist	Soll	Bedingungen
Innovationsprojekte	Einzelne Mob.projekte bei FS Smart City	Umsetzung gemäss EKK M5 <sup>3</sup> Weitere Projekte (MaaS, Sharing) Synergien nutzen	Finanzielle Mittel FS Smart City, Forschung-Spin-off
E-Mobilität	Keine Strategie, aber gute Ausstattung und Fördermodell für Private	Strategieerarbeitung: Vermarktung Förderprogramm und Ladestationen öfftl. PP	Umsetzung erfolgt durch technische Betriebe

### Organisatorisch - Rollenverständnis

- Zentral sind die 'Kümmerer'-Rolle und die 'Enabler'-Rolle mit Fokus nachhaltige Mobilität. Die Aufgabe der Stadt besteht darin, Anreize und Möglichkeiten für die Stadtverwaltung einerseits und für private Akteure andererseits zu schaffen.
- Die Vernetzungsaufgabe betrifft auch die ÖV-Organisationen und die Mitwirkung auf übergeordneter Ebene (Kanton, Bund und entsprechende Organisationen).

## 5.2. Verortung der Aufgaben

Daraus lassen sich zwei zentrale Defizite für Winterthur ableiten:

- Bereich Gesamtverkehr-Siedlungsentwicklung: Grundsätzlich fehlen Ressourcen zur Abdeckung dieser Aufgaben. Dazu bedarf es einer Stärkung der Ressourcen in der Abteilung Verkehr. Diese lassen sich abdecken durch die bereits beantragten Stellen.
- Bereich Mobilitätsmanagement: Dies sind in erster Linie neue Aufgaben. Dazu ist die Schaffung einer neuen Organisationseinheit innerhalb der Verwaltung vorzusehen. Dieses soll auch eine Koordinationsrolle übernehmen.

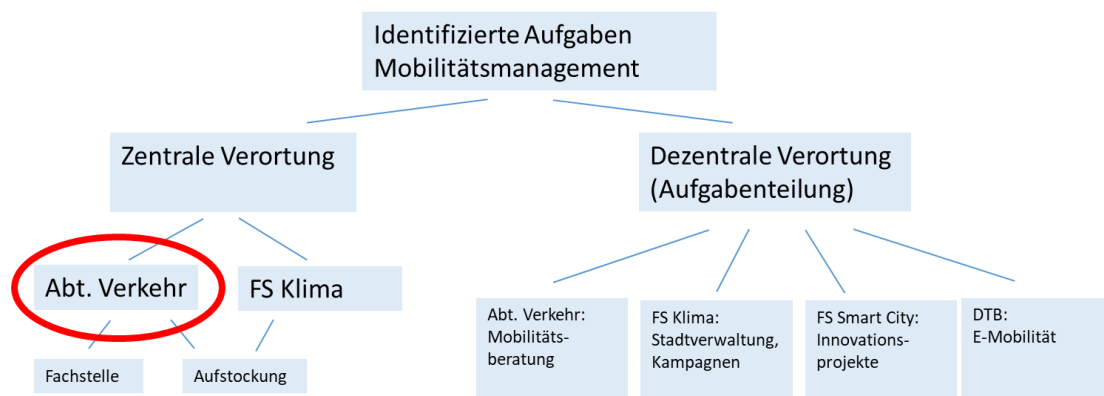
Ein drittes Defizit ist nicht direkt im identifizierten Aufgabenprofil verortet. Dies betrifft eine bessere Abstimmung bei Lärmfragen, insbesondere bei der Lärmbeurteilung von Verkehrsprojekten und bei Gebietsentwicklungen. Dazu wäre die bestehende Stelle bei der Abteilung Energie zu stärken.

<sup>3</sup> vgl. Einschätzung im Anhang

### 5.3. Organisatorische Angliederung

Während die identifizierten Aufgaben in den Themenfeldern Gesamtverkehr – Siedlung bei der Abteilung Verkehr mit einer entsprechenden Ressourcenaufstockung anzugliedern sind, gibt es für die Abdeckung der Aufgaben im Bereich Mobilitätsmanagement mögliche Organisationsformen zu prüfen. Gleichzeitig stellt sich die Frage, ob dazu eine Fachstelle zu schaffen ist. Die folgende Abbildung zeigt die möglichen Ausprägungen.

**Abbildung 7: Möglichkeiten der organisatorischen Angliederung der Aufgaben im Bereich Mobilitätsmanagement**



Die Vorteile und Nachteile der verschiedenen Varianten können folgendermassen zusammengefasst werden:

#### Zentral oder dezentral?

- Eine dezentrale Verortung bei einzelnen Abteilungen wäre zwar pragmatisch. Allerdings sind die Ressourcen dazu nicht vorhanden, die Schnittstellen werden nicht bewirtschaftet, Synergien nicht genutzt. Die bestehenden Organe können diesen Anspruch nicht erfüllen. Hier besteht die grosse Gefahr, dass alles beim Alten bleibt und die identifizierten Aufgaben nur ansatzweise ausgeführt werden können.
- Eine zentrale Verortung ermöglicht die Bündelung der Aufgaben und erfüllt auch die Ansprüche an die Bewirtschaftung der Schnittstellen. Die identifizierten Aufgaben werden explizit sichtbar und erhalten den notwendigen Stellenwert.

► Die identifizierten Aufgaben im Bereich Mobilitätsmanagement sollen zentral verortet werden. Dazu soll eine explizite Stelle mit zusätzlichen Ressourcen geschaffen werden.

#### Wo soll die zentrale Stelle geschaffen werden?

In Frage kommen zwei Möglichkeiten:



- Eine zentrale Verortung beim UGS wäre zwar denkbar. Da das UGS bereits über zwei Fachstellen (Umwelt, Klima) verfügt, wäre eine weitere Fachstelle nicht sinnvoll und müsste über eine Erweiterung des Aufgabenprofils der Fachstelle Klima erfolgen. Dagegen spricht aber das die fachliche Ausrichtung der Fachstelle und die Distanz zu den Verkehrsthemen. Hier besteht die Gefahr, dass die Nähe zur Umsetzung verloren geht und dadurch wenig spezifische und abgestimmte Massnahmen mit der Abteilung Verkehr erfolgen. Zudem könnte es eine gewisse Konkurrenzsituation geben.
- Eine zentrale Verortung bei der Abteilung Verkehr ist naheliegend und erweitert das Aufgabenprofil der Abteilung sinnvoll und mit sichtbaren Synergien. Die identifizierten Aufgaben der nachhaltigen Mobilität können in einer Organisationseinheit durchgeführt werden. Dies ist auch kompatibel mit der Anpassung zu einer Abteilung Mobilität.

► Die identifizierten Aufgaben im Bereich Mobilitätsmanagement sollen bei der Abteilung Verkehr angesiedelt werden.

#### **Braucht es dazu eine Fachstelle?**

Grundsätzlich wäre es auch denkbar, die identifizierten Aufgaben des Mobilitätsmanagements direkt in der Linienorganisation zu verorten. Folgende Argumente sprechen aber dafür, diese Aufgaben durch eine explizite Fachstelle durchzuführen:

- Eine Fachstelle adressiert auch die explizit erforderlichen Kompetenzen, um den Mobilitätsgedanken ganzheitlich in der Verwaltung zu verankern.
- Eine Fachstelle hat mehr organisatorische Kraft und adressiert auch den Koordinationsauftrag innerhalb der Verwaltung.
- Eine Fachstelle hat mehr Umsetzungskraft und schliesst sowohl eine inhaltliche als auch eine organisatorische Lücke explizit.

► Es ist sinnvoll, eine neue Fachstelle bei der Abteilung Verkehr zu schaffen.

#### **Wie soll die Koordination erfolgen?**

Bei Innovationsprojekten und Kommunikationsaufgaben/Kampagnen ist eine enge Zusammenarbeit (mit den Fachstellen Klima und Smart City) wichtig, um die Kompetenzen optimal zu bündeln. Ein expliziterer departementsübergreifender Umgang mit Mobilitätsthemen (und dessen Controlling) ist wichtig. Dies kann durch eine neu zu schaffende Arbeitsgruppe erreicht werden. Eine andere Möglichkeit ist die Ausweitung des Aufgabenprofils der Kommission bzw. Arbeitsgruppe Verkehrsräume.

## 6. Profil neue Fachstelle

### Wie soll die Fachstelle heissen?

Die Analyse hat sichtbar gemacht, dass das Aufgabenprofil bezüglich nachhaltiger Mobilität relativ breit ist. Die Praxis in anderen Städten und die Aufteilung des Aufgabenprofils zeigt, dass es sinnvoller ist, die Bezeichnung der Fachstelle spezifischer zu wählen. Grundsätzlich sind verschiedene Bezeichnungen möglich. Die Bezeichnung 'Fachstelle Mobilitätsmanagement' ist ein Vorschlag und als Arbeitstitel zu verstehen. Die finale Bezeichnung soll durch die Abteilung Verkehr festgelegt werden.

### Was sind die inhaltlichen Aufgaben?

Die inhaltlichen Aufgaben können folgendermassen spezifiziert werden:

**Tabelle 4: Aufgabenprofil Fachstelle Nachhaltige Mobilität**

Inhaltliche Aufgaben	Soll	Konkretisierung
Mobilitätsberatung	Unterstützung bei Arealentwicklungen (autoarme Siedlungen, Ver- und Entsorgung) Unterstützung Betriebe bei Reduktion MIV (Angestellte, Kunden)	Explizite Anlaufstelle in der Stadt, Unterstützung Amt für Städtebau Eigene Aktivitäten (Multiplikator Impuls Mobilität) Unterstützung Mobilitätsmanagement bei Grossanlässen Zusammenarbeit mit Stadtbus
Projekte Sensibilisierung, Öffentlichkeitsarbeit	Stärkung Aktivitäten/Kampagnen und Projekte Sensibilisierung	Konzeption autofreie Tage Sensibilisierung Bevölkerungsgruppen (Quartiere, Neuzuziehende, Junge Familien, Senior/innen Zusammenarbeit mit UGS (insbesondere bei Kampagnen und Kommunikation)
Mob. Mgt Öfftl. Verwaltung	Umsetzung gemäss Strategie	Weiterführung und Umsetzung der eingeleiteten Arbeiten - Gesamtstrategie - Aktionsplan Verwaltung
Innovationsprojekte	Weitere Projekte (MaaS, Sharing, nachhaltige Ver- und Entsorgung, alternative Antriebe) Synergien nutzen	Anlaufstelle für Dritte – Kofinanzierung-Ver-netzung Lancieren eigener Projekte – Pilotversuche Zusammenarbeit mit Fachstelle Smart City

Inhaltliche Aufgaben	Soll	Konkretisierung
E-Mobilität	Strategieerarbeitung: Vermarktung Förderprogramm und Ladestationen öfftl. PP	Strategie Ladestationen (weisse-blaue PP) Umsetzung – Controlling Zusammenarbeit mit Stadtwerken
Unterstützung Kommunikation und Reporting	Umfassendes Reporting und Controlling	Erarbeiten von Grundlagen, Unterstützung KOM Unterstützung der Leitung Abteilung Verkehr

Inwieweit die Fachstelle auch Aufgaben des Strategiereporting und -controlling übernehmen soll und kann, ist offen und innerhalb der Abteilung Verkehr zu klären.

#### **Wie erfolgt die Angliederung und welche Koordinationsorgane sind notwendig?**

Die Fachstelle wird bei der Abteilung Verkehr angegliedert. Dort werden die Aufgaben auch weiter spezifiziert und die abteilungsinterne Koordination sichergestellt.

Grundsätzlich kann die abteilungsübergreifende Koordination dank der kurzen Wege in der Winterthurer Stadtverwaltung ohne zusätzliche Organe erfolgen. Wichtig ist, dass die verantwortliche Person Einsitz hat in der Fachgruppe Energie und Klima und in der Arbeitsgruppe Verkehrsräume. Denkbar ist die Schaffung eines ständigen Organs, das vor allem den Austausch der Fachgruppen pflegt.

#### **Was ist das Kompetenzprofil?**

Aufgrund der Themenbreite ist auch das Anforderungsprofil breit. Die Kompetenzen können folgendermassen spezifiziert werden:

- Fachlicher Hintergrund: Hochschulabschluss mit Fachgebiet Mobilität; Interdisziplinäre Ausbildung (Verkehr, Wirtschaft, Planung, Management)
- Berufliche Erfahrung mit der Umsetzung von Projekten
- Skills:
  - Breites Verständnis für Mobilitätsthematik und Konnex Umwelt-Wirtschaft
  - Fachliches Generalist:innen - Profil
  - Strategisch – Managerial: Prozesskompetenz
  - Kreativität, Umsetzer:in (Machertum) und Projektleitungskompetenz
  - Erfahrung im Themenbereich Sensibilisierung und Kommunikation
  - Verständnis für politische Abläufe und Vernetzung in der Mobilitätsszene.

#### **Was sind die Verantwortlichkeiten?**

Die Verantwortlichkeiten leiten sich aus den folgenden organisatorischen Aufgaben ab:

**Tabelle 5: Verantwortlichen der Fachstelle 'Mobilitätsmanagement'**

Organisatorische Aufgaben	Ist	Soll	Verantwortlichkeiten
Lancieren von Projekten im Bereich Mobilitätsmanagement	Wenig Ressourcen	Explizite Bezeichnung Projektaufgaben Projektportfolio	Lancieren von Projekten Verantwortungen Projekt- leitung und -begleitung
Vernetzung (Umwelt-org., Wirtschaft, Forschung)	v.a. via FS SC	Intensivieren	Vernetzung (Umwelt-org., Wirtschaft, Forschung)
Mitwirkung in FG/AG	Umwelt, Energie & Klima geplant Stärkung mit Controlling EKK	Abt. Verkehr / Mob. soll auch in FG Umwelt und FG Energie & Klima immer prä- sent sein (nebst AG Ver- kehrsräume)	Mitwirkung in FG/AG
Mitwirkung auf politischer Ebene / Kommissionen	Kommissionen Umwelt und Klima und Verkehrsräume	Abt. Verkehr / Mobilität soll auch in Kommission Umwelt und Energie immer präsent sein (nebst Komm. Verkehrsräume)	Mitwirkung auf politischer Ebene / Kommissionen

**Welche Ressourcen sind notwendig?**

Vorgeschlagen wird eine zusätzliche Stelle mit einem eigenen Budget für die Finanzierung von Projekten. Dazu können folgende Eckpunkte genannt werden:

- Personalressourcen: Aufgrund der Erfahrungen in anderen Städten (vgl. Kapitel 4) empfehlen sich zusätzliche Personalressourcen in der Grössenordnung von 80-100%.
- Das Sachbudget dient für vor allem der Umsetzung von eigenen Sensibilisierungsprojekten (Drittleistungen) und Innovationsprojekten, sofern sie nicht vollständig über die Fachstelle Smart City finanziert werden können. Wiederum auf Basis der Erfahrungen in anderen Städten ist ein Budget in der Grössenordnung von 100 bis 200'000 Franken pro Jahr zweckmässig. Dieses Budget kann auch durch eine Reorganisation von Drittleistungen entstehen.

Die Schaffung einer Fachstelle trägt nicht nur zu einer verbesserten Erfüllung der Aufgaben der nachhaltigen Mobilität bei. Sie erhöht auch die organisatorische Effizienz innerhalb der Verwaltung mit einem expliziten Management der Schnittstellen. Gleichzeitig dürften sich Entlastungen beim Einkauf von Drittleistungen ergeben, wenn eine explizite Ansprechperson innerhalb der Verwaltung Aufgaben selbst erledigen kann.

## Glossar und Abkürzungsverzeichnis

AFS	Amt für Städtebau
AG	Arbeitsgruppe
BAU	Baudepartement Winterthur
EKK	Energie und Klimakonzept
DKD	Direktion Kulturelles und Dienste Winterthur
DSU	Direktion Sicherheit und Umwelt Winterthur
DTB	Departement Technische Betriebe Winterthur
FG	Fachgruppen
FSK	Fachstelle Klima
FS SC	Fachstelle Smart City
FVV	Fuss- und Veloverkehr
Impuls Mobilität	Angebot der Mobilitätsberatung des Kantons Zürich (s. Links)
MaaS	Mobility as a Service: Multimodale und bedürfnisgerechte Mobilitätsangebote für einzelne Akteure der Wirtschaft und Bevölkerung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mobilitätsmanagement	Ansätze in den Bereichen Sensibilisierung, Kommunikation, Beratung und Unterstützung bei der Entwicklung von Produkten
NHM	Nachhaltige Mobilität
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bahn, Bus)
PP	Parkplatz
REP 2040	Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040
SGVK 2011	städtisches Gesamtverkehrskonzept
UGS	Umwelt und Gesundheitsschutz Winterthur

## Literatur und Links

**Econcept:** [Energie- und Klimakonzept 2050: Fachbericht Massnahmenplan, Februar 2021](#)

**Stadt Winterthur:** [Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur](#), Schlussbericht, Amt für Städtebau Winterthur, Amt für Verkehr Kanton Zürich, Juli 2011

**Stadt Winterthur:** [Räumliche Entwicklungsperspektive 2040 Winterthur](#)

### *Links:*

[Koordinationsstelle Nachhaltige Mobilität Bundesamt für Energie](#)

[Mobilitätsberatung Kanton Zürich](#)

[Mobilitätsmanagement Stadt Zürich](#)

[Mobilitätsmanagement Stadt Bern](#)

[Mobilitätsmanagement Basel](#)

[Mobilitätsmanagement St. Gallen](#)

[Mobilitätsmanagement Stadt Luzern](#)

[Mobilitätsmanagement Kanton Genf](#)

[Mobilitätsmanagement Mobilservice](#)

## Anhang: Evaluation der EKK – Massnahmen

### Stossrichtung M1: Förderung ÖV und Langsamverkehr

#### M1.1 Autofreie Sonntage

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Ausgangspunkt sind die eingeleiteten Aktivitäten für drei Pilotaktionen für einen Mobilitätstag. Der erste findet am 27.9.22 statt. Die Umsetzung ist zur Zeit bei UGS FS Klima. Generell autofrei ist Bundeskompetenz. Die Stadt kann freiwillige Kampagnen durchführen: Wichtige Strassenzüge/Plätze an einem Tag sperren. Wichtig ist die Inszenierung der Aktion und Präsentation von Angeboten in Zusammenarbeit mit Partnern (z.B. Veloorganisationen, Stadtbus). <i>Bedingungen sind eine laufende Finanzierung und eine aktive Vermarktung. Die Erfahrungen an anderen Orten zeigen, dass Kreativität und Multiplikatoren zentral sind (Mitwirkung von lokalen Organisationen). Die Anlässe lassen sich kombinieren mit weiteren Sensibilisierungsmassnahmen (z.B. auch Mob.mgt. bei Grossanlässen).</i></p>	<p>Die <a href="#">Massnahme</a> beruht auf einem politischen Vorstoss und ist bereits beschlossen, mit vier Elementen:  <i>«Autofreie Hauptachse»          «Autofreies Quartier»          «Autofreie Route»          «Auto-frei-willig»</i>  <i>Nach drei Anlässen ist das weitere Vorgehen festzulegen. Es empfiehlt sich eine Verstetigung mit unterschiedlichen Designs.</i>  <b>Die bisherige Umsetzung unter Leitung der Fachstelle Klima soll angepasst werden. Die neue Fachstelle ist zuständig für den Inhalt der Mobilitätsaktivitäten in Zusammenarbeit mit der Fachstelle Klima.</b></p>

#### M1.2 MaaS

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Digitales Verleihsystem Winterthur? Braucht es das, wer macht es?          Beispiel Zürich: App für multimodale Dienste, allerdings durchgezogene Erfahrungen, eher Inno Projekte.          Interessant sind Sharing-Angebote und integrales Ticketing. Bei ersteren stehen Demoprojekte (z.B. mit AXA oder ZHAW) bzw. Zulassen von Angeboten im öfftl. Raum (free floating Systeme) im Vordergrund. Dabei stellt sich die Frage, ob Winterthur ein eigenes Verleihsystem aufziehen soll. Integrales Ticketing ist abhängig vom ZVV. Momentan setzt ZVV noch wenig auf multimodale Modalität.</p>	<p>Inno-Projekte (z.B. Übersicht über multimodale Angebote ähnlich wie Zürimobil. In Zukunft Aufgabe der ÖV-Akteure  <b>Lancierung und Umsetzung von Inno-Projekten. Dies soll durch die neue Fachstelle erfolgen.</b></p>

## Weitergehende Massnahmen

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Im Zentrum stehen Umsetzungskapazitäten für die bereits eingeleiteten Massnahmen (s. auch Aggloprogramm) in den Bereichen Infrastrukturbereitstellung und Bevorzugung.</p> <p>Veloförderung als explizites Feld (nicht nur Infrastruktur)</p> <p>Bezüglich Sensibilisierung steht zunächst der Mobilitätstag im Zentrum. Denkbar sind weitere Aktivitäten. Dabei gibt es eine gewisse Überlappung mit Massnahmen von M3 (Nachhaltiges Mobilitätsmanagement), insbesondere mit den Kampagnen und Apps.</p> <p>In jedem Fall wertvoll ist bei Mobilitätstagen eine Fokussierung auf das Velo, in Zusammenarbeit mit den Herstellern und IG</p> <p>Interessante Ansätze sind vor allem gezielte Kampagnen für Personen, die sich in einem Lebenswandel befinden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Familiengründung</li> <li>- Neuzuziehende</li> <li>- Pensionierung.</li> </ul>	<p>Hier geht es um Infrastrukturprojekte und Know How bei der Projektierung.</p> <p><b>Dies soll durch die zusätzlichen Ressourcen im Bereich Gesamtverkehr-Siedlungsentwicklung abgedeckt werden.</b></p> <p>Es stellt sich die Frage, inwieweit auch weitere Sensibilisierungsprojekte für die autoarme Mobilitätskette lanciert werden sollen.</p> <p><b>Die neue Fachstelle soll diesbezügliche Projekte lancieren, in Abstimmung mit der Fachstelle Klima (Campaigning, Kommunikation)</b></p>

## Stossrichtung M2: Förderung der E-Mobilität

### M2.1 Strategie Förderkonzept

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Auf kommunaler Ebene sind zwei Massnahmen wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherstellung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und im privaten Raum</li> <li>- Vorbildfunktion bei der Beschaffung.</li> </ul> <p>Spezielle Projekte zur Förderung von anderen alternativen Treibstoffen (z.B. Biogas, Wasserstoff) sind eher komplementär.</p> <p>In Winterthur gibt es bereits ein (grosszügiges) Fördermodell für Ladestationen am Wohnort (betreut durch DTB). Es besteht aber ein Potenzial punkto Vermarktung.</p> <p>Was fehlt ist eine Umsetzung für öffentliche PP.</p>	<p>Auszuarbeiten ist eine Strategie für die Installation und Bepreisung von Ladestationen auf blauen PP (Nachtparking, komplementär zu den Ladestationen zuhause) und weissen PP (punktuell je nach Ausstattung, eher zurückhaltend weil Konkurrenzierung von Schnellladestationen von Privaten) und Vorgaben von Grundinstallationen bei Gestaltungsplänen.</p> <p>Gleichzeitig soll die</p> <p><b>Erarbeitung und Umsetzung der Strategie durch die neue Fachstelle. Die Umsetzung erfolgt aber sinnvollerweise in enger Zusammenarbeit mit DTB. Hier ist technische Kompetenz gefragt sowie die Zusammenarbeit mit Anbietern von Ladestationen und Installateuren.</b></p>

Es sind keine weitergehenden Massnahmen notwendig. Die Flottenpolitik ÖV und öfftl. Verwaltung ist eingeleitet. Hier geht es eher um Controllingfunktionen.



## Stossrichtung M3: Nachhaltiges Mobilitätsmanagement

### M3.1 REP 2040 Modalsplitveränderung

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Mit dem Auftrag der Erarbeitung des Kapitels Verkehr, Siedlung im kommunalen Richtplan ist die langfristige Stossrichtung eingeleitet. Insofern ist die Unterbringung dieser Massnahme im Handlungsfeld 'nachhaltiges Mobilitätsmanagement' allenfalls missverständlich. Hier geht es um die Umsetzung aller raumrelevanten Infrastrukturen und Lenkungsmassnahmen. Die Massnahme kann als Dachmassnahme für die Verlagerungsstrategie verstanden werden. Sinnvollerweise ist der kommunale Richtplan eine Weiterentwicklung des sGVK.</p>	<p>Erarbeitung und Controlling:  <b>Es stellt sich die Frage, wie das Controlling der Massnahmen gestaltet werden soll.</b>  <b>Begleitung und Controlling Massnahmen komm. Richtplan allenfalls durch die neue Fachstelle</b></p>

### M3.2 REP Pilotversuch Mobility Pricing

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Der Bund hat die Pilotprojekte lanciert. Zur Zeit wird ein Gesetz ausgearbeitet. Der Kanton Zürich beteiligt sich dabei nicht (auch nicht einzelne Städte). Grundsätzlich ist es aber denkbar, dass Winterthur ein Projekt nachreicht, wenn die Gesetzesvorlage vorliegt. Dies dürfte im 2023 der Fall sein. Der Bund setzt aber zur Zeit weniger auf zeitdifferenzierte Abgaben zur Glättung von Verkehrsspitzen, sondern auf eine fahrleistungsabhängige Abgabe, die bis ca. 2030 E-Fahrzeuge einbeziehen und die Mineralölsteuer ersetzen soll.</p>	<p>Zur Zeit wenig prioritär. Es ist sinnvoll, die Zur Zeit wenig prioritär. Es ist sinnvoll, die Entwicklung zu beobachten  <b>Die neue Fachstelle kann bei Bedarf ein Projekt lancieren. Es ist aber eher sinnvoll, sich an einem kantonalen Ansatz zu beteiligen, weil die Abhängigkeiten mit dem übergeordneten Netz sehr hoch sind.</b></p>

### M3.3 Parkraumplanung

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Die Massnahme fokussiert auf die Weiterentwicklung und zukünftige Verschärfung des Parkierungsreglements: Dies ist ein zentraler Hebel. Ebenfalls relevant sind neue Bewirtschaftungsstrategien für PP auf öfftl. Grund. Im Bereich PLS ist dies bereits eingeleitet. Ebenfalls ergibt sich eine Schnittstelle zu Ladestationen auf öfftl. Grund (M4).</p>	<p>Im Zentrum steht die Erarbeitung einer Parkraumstrategie.  <b>Die Strategieerarbeitung erfolgt durch die Abteilung Verkehr. Die neue Fachstelle soll bei Mobilitätskonzepten und der Umsetzung von Projekten mitwirken.</b></p>

### M3.4 Fahrverbote emissionsarme Fahrzeuge

Einschätzung	Konsequenz Aufgabe NHM Winterthur
Die Kompetenz für emissionsfreie Zonen ist im Moment nicht vorhanden und bedürfte einer Gesetzesanpassung auf Bundesebene. Diese ist momentan nicht in Sicht, da es sich bei der Klimathematik nicht um eine Immissionsorientierte Massnahme handelt.	Zur Zeit wenig prioritär. Es ist sinnvoll, die Entwicklung zu beobachten. <b>Ohne neue Massnahmen von Bundesseite keine Aktivitäten notwendig</b>

## Stossrichtung M3: Nachhaltiges Mobilitätsmanagement

### M3.5 Flächendeckende Hauslieferdienste

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
Keine originäre Aufgabe der Stadt. Gute Rahmenbedingungen sind vor allem Information. Zentral ist ein Partner. Denkbar: App mit Mobilitätsangeboten für Winterthur (s. M1.2).	Eher wenig prioritär. <b>Unterstützung und Vermarktung von privaten Initiativen wichtig, eher verorten in M4</b>

## Stossrichtung M4: Nachhaltige Versorgung und Entsorgung

### M4.1 Cargo E-Bikes für Gewerbe und Logistik

Einschätzung INFRAS	Konsequenz Aufgabe NHM Winterthur
Partner zentral, diverse Akteure. Eher etwas für Gewerbe selbst, Mitvermarktung ok, aber eigener Dienst wenig relevant. Eigene Cargo E-Bikes im Werkhof wichtig im Sinne der Vorbildfunktion.	Eher wenig prioritär. <b>Unterstützung und Vermarktung von privaten Initiativen wichtig. Dies soll durch die neue Fachstelle erfolgen.</b>

### M4.2 Kampagnen und Apps

Einschätzung INFRAS	Konsequenz NHM Winterthur
Kurzfristig geht es um die Challenge Winti (ist aber keine reine Mobilitätsmassnahme). Aktionen und Challenges mit Mobilitätstagen verknüpfen.	Im Zentrum steht die Mitwirkung des Mobilitätsbereichs. <b>Die Lancierung von Mobilitätskampagnen erfolgt durch die neue Fachstelle, mit Unterstützung der Fachstelle Klima (Campaigning, Kommunikation) und Smart City (falls Apps zu entwickeln sind).</b>

### Stossrichtung M5: Stadtverwaltung

#### M5.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung ausbauen

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Massnahme läuft unter Federführung UGS FS Klima. Sie ist wichtig für Vorbildfunktion. Im Zentrum steht vor allem die Motivation für die Verlagerung auf ÖV-Velo (Push and Pull).</p>	<p>Wichtig dass die Aktivitäten weiter geführt werden  <b>Sinnvolle Massnahme für NHM. Diese soll durch die neue Fachstelle übernommen werden</b></p>

### Stossrichtung M6: Dekarbonisierung der städtischen Flotte

#### M6.1 Erneuerbare Antriebe für städtische Flotte

Einschätzung	Konsequenz NHM Winterthur
<p>Genereller Leitfaden und Richtlinien nachhaltige Beschaffung wird durch UGS zur Zeit erarbeitet.          Anschliessend geht es um klare Umsetzungspläne. Wichtig ist die Einbindung von DTB, aber auch Polizei.</p>	<p><b>Es geht vor allem um Unterstützung und Controlling. Dies könnte evtl. auch von der neuen Fachstelle übernommen werden.</b></p>