Stadtrat

Stadt Winterthur

Protokollauszug vom 09.11.2022

Departement Sicherheit und Umwelt / Umwelt- und Gesundheitsschutz:
Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Kenntnisnahme Schlussbericht Überprüfung Refresh
IDG-Status: öffentlich
SR.22.798-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Schlussbericht «Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Überprüfung Refresh» vom 7. Februar 2022 gemäss Beilage wird zur Kenntnis genommen.

2. Mit der Kenntnisnahme des beiliegenden Schlussberichts gilt die konzeptionelle Arbeit zur Massnahme M5.1 des Energie- und Klimakonzepts «Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen» als erledigt.

3. Der Intranet-News-Beitrag wird gemäss Beilage genehmigt.

4. 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 (kurz: EKK) das Umsetzungstempo der bestehenden Energie- und Klimapolitik. Ziel ist es, die CO_2-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 EKK 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
- EKK (M5.1): Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen

Gestartet wurde die Überprüfung der Mitarbeitenden-Mobilität Mitte 2020 - also noch in der Zeit des bisherigen EK2050. In seinem Beschluss vom 22. Dezember 2021 hat der Stadtrat die Ergebnisse dieser Überprüfung zur Kenntnis genommen (Zwischenbericht «Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Überprüfung Refresh» vom 29. November 2021). Gleichzeitig hat er die EK2050-Massnahme «Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Veraltung» als erledigt beurteilt (SR.21.1007-1).

Die Ergebnisse und Auswertungen lassen sich jedoch auch als Grundlage für die neue Massnahme des aktuell gültigen EKK «Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen» nutzen. Der beiliegende Schlussbericht «Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Überprüfung Refresh» vom 7. Februar 2022 zeigt – aufbauend auf den Zwischenbericht – die Umsetzung bzw. Finanzierung der künftigen Massnahmen sowie deren Überprüfung auf.

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 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 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 EKK 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 EKK:

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

In das Legislaturprogramm 2022-2026 wurden zwei Massnahmen aufgenommen, die in Bezug zum EKK (M6.1 bzw. W7.1) stehen. Damit will der Stadtrat die Umsetzung des EKK gerade im Bereich des städtischen Mobilitätsmanagements fördern, um effizient auf das Netto-Null-Ziel Stadtverwaltung bis 2035 hinzuarbeiten:

- Nachhaltige Beschaffung (Richtlinien beschlossen und in Kraft gesetzt; Ausbildungsmodule für Mitarbeitende der Beschaffung sowie ein Beratungsangebot eingeführt)
- Klimaneutrale Fahrzeugflotte (30 Prozent der städtischen Fahrzeuge bis 2026 erneuerbar betrieben)

Eine Massnahme ohne direkten Bezug zu einer anderen Massnahme des EKK, 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 CO_2-Emissionen gesenkt, sondern Verkehrsräume entlastet, die Luft- und Lärmqualität gesteigert, die Work-Life-Balance verbessert sowie Zeit und Kosten eingespart werden. Ein Projekt zu möglichen Arbeitsmodellen in der Stadtverwaltung hat u.a. auch das mobile Arbeiten analysiert und Grundsätze dazu erarbeitet. Mobiles Arbeiten soll weiterhin gefördert werden, ist aber generell freiwillig und ein Anspruch darauf besteht nicht. Allerdings soll den Mitarbeitenden das mobile Arbeiten gewährt werden, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Mobiles Arbeiten wird dabei bis zu maximal 50% der Arbeitszeit empfohlen (vgl. Richtlinie «Mobiles Arbeiten» des Personalamts). Mit Beschluss vom 11. Mai 2022 hat der Stadtrat diese Grundsätze für die gesamte Stadtverwaltung per 1. September 2022 als verbindlich erklärt (SR.21.885-2).

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

4. Finanzierung

Der Ressourcenbedarf und dessen Finanzierung für all jene Massnahmen mit direktem Bezug zum EKK werden im Rahmen der jeweiligen EKK-Massnahme beurteilt und sichergestellt. Bei der Massnahme ohne direkten Bezug zum EKK, sprich: «Mobiles Arbeiten», ist mit keinem zusätzlichen Ressourcenbedarf zu rechnen. Im Gegenteil, die Stadtverwaltung und die Mitarbeitenden profitieren – unter Berücksichtigung der betrieblichen und sozialen Umstände – von Zeit- und Kostenersparnissen.

5. Ziele bis 2028 und Indikatoren

Die Umsetzung bzw. Zielerreichung der EKK-Massnahme zum internen Mobilitätsmanagement «Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen» (M5.1) wird mit folgenden Indikatoren gemessen:

1) Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität (in km/Woche.MA)
2) Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten

Die Ergebnisse werden im Rahmen des EKK-Monitorings und -Controllings ausgewiesen. Aktuell legt eine Mitarbeiterin, ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung durchschnittlich rund 27 Kilometer pro Tag für den Arbeitsweg zurück. Der Anteil des (fossil betriebenen) MIV am Modal-Split beträgt bei den Arbeitswegen 23 % und bei den Geschäftsfahrten 34 %.

Die Stadtverwaltung hat sich zum Ziel gesetzt, ihre Vorbildrolle wahrzunehmen und das Netto-Null-Ziel bereits 2035 zu erreichen. Vor diesem Hintergrund werden folgende Zwischenziele für das Jahr 2028 definiert:

1) Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität: <20 km/Tag.MA
2) Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten: <20 % MIV (fossil)

6. Anpassungen am Massnahmenblatt M5.1

Am 24. Februar 2021 hat der Stadtrat das EKK zur Kenntnis genommen und den Massnahmenplan 2021-2028 mit entsprechenden Massnahmenblättern verabschiedet (SR.21.139-1). Entsprechend der Mitarbeitendenumfrage und deren Ergebnissen wird das Massnahmenblatt M5.1 des Massnahmenplans 2021-2028 durch das neue Massnahmenblatt M5.1 gemäss Anhang ersetzt.

7. Kommunikation (bitte Dachkonzept «Kommunikation Klima» [SR.20.648-1] berücksichtigen)

Gemäss Stadtratsbeschluss vom 22. Dezember 2021 (SR.21.1007-1) ist eine Kommunikation vorgesehen zur Überprüfung des verwaltungsinternen Mobilitätsmanagements, zu deren Ergebnissen sowie zur Fortführung der Anstrengungen im Rahmen der Umsetzung des EKK. Von einer

öffentlichen Medienmitteilung wird abgesehen, da sich die Zielgruppe der Massnahme M5.1 «Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung Winterthur ausbauen» explizit auf die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung eingrenzen lässt. Der Schlussbericht der Mitarbeitendenbefragung soll hingegen öffentlich zugänglich auf der Homepage aufgeschaltet werden. Im Fokus stehen eine auf die Zielgruppe der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung ausgerichtete Kommunikation und eine motivierende Danksagung und Bestätigung der positiven Veränderung hinsichtlich klimaschonender Mobilität der Stadtverwaltung. Konkret sollen die Mitarbeitenden via Intranet-News-Beitrag über die Ergebnisse der Befragung informiert und für klimafreundliches Mobilitätsverhalten motiviert werden. Diese interne Kommunikation dient direkt auch als Massnahme zur weiteren Förderung einer nachhaltigen Mobilität der Stadtverwaltung.

Anhang:
Massnahmenblatt M5.1 «Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen»

Beilagen:

1. Schlussbericht «Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung Winterthur – Überprüfung Refresh» vom 7. Februar 2022
2. Intranet-News-Beitrag

Anhang

Massnahmenblatt Energie- und Klimakonzept (inkl. Änderungen)

M5.1	**Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen**		
		verstärkte Massnahme	Scope 1+2
Zuständig	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung	
Beschreibung	Für die Mitarbeitenden der Stadt Winterthur werden vermehrt Anreize für den Umstieg vom fossilen MIV auf klimafreundlichere Verkehrsmittel (E-Fahrzeuge, ÖV, Velo, zu Fuss gehen) sowie für die Vermeidung/Reduktion von Arbeitswegen und Geschäftsfahrten geschaffen. Beispielsweise durch: — Subventionierung von ÖV-Abos — Velofreundliche Infrastruktur — Umsetzung/Förderung Home-Office und Videokonferenzen — Information, Sensibilisierung und Beratung —		
Indikator	— Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität (in km/Tag.MA) — Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten		
Ziele bis 2028	Die Stadt Winterthur verfügt über ein Mobilitätsmanagement, das den durch die Verwaltung induzierten Verkehr nachhaltiger gestaltet. — Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität: <20 km/Tag.MA — Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten: <20% MIV (fossil) —		
Herausforderungen	Kommunikation an die Mitarbeitenden, um Verständnis für Massnahme zu erhöhen		
Positive Nebeneffekte	— Vorbildwirkung und Steigerung der Glaubwürdigkeit gegenüber Industrie/Gewerbe sowie Bevölkerung — Umsetzung/Fortführung des Legislaturziels "Förderung nachhaltiger Mobilität in der Verwaltung"		
Negative Nebeneffekte			
Mehr-Investition	< 100 000 CHF	Konzept erstellen	
Jährliche Mehrkosten	0 CHF	Diverse Städte haben das verwaltungsinterne Mobilitätsmanagement kostenneutral geändert (z. B. finanziert durch reduzierte Subvention Mitarbeiter/innen-Parkplätzen).	
Zusätzlicher Stellenaufwand	< 25 % p. a.	Umsetzung bringt personell wenig Mehraufwand (ist bereits jetzt Auftrag).	
Wirkungspotenzial Treibhausgasemissionen	0 % bis 0.2 % 0 bis 25 kg CO_2eq p. P.	Der Anteil der Verwaltungsangestellten an den Arbeitenden in der Stadt Winterthur ist gering. Der Haupteffekt liegt in der Vorbildwirkung.	
Kommentar			
Prüfen/Konzept erstellen	2021	Umsetzung	2022 bis 2028

Aktualisiertes Massnahmenblatt Energie- und Klimakonzept

M5.1	**Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen**		
		verstärkte Massnahme	Scope 1+2
Zuständig	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung	
Beschreibung	Für die Mitarbeitenden der Stadt Winterthur werden vermehrt Anreize für den Umstieg vom fossilen MIV auf klimafreundlichere Verkehrsmittel (E-Fahrzeuge, ÖV, Velo, zu Fuss gehen) sowie für die Vermeidung/Reduktion von Arbeitswegen und Geschäftsfahrten geschaffen. Beispielsweise durch: — Subventionierung von ÖV-Abos — Velofreundliche Infrastruktur — Umsetzung/Förderung Home-Office und Videokonferenzen — Information, Sensibilisierung und Beratung		
Indikatoren	— Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität (in km/Tag.MA) — Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten		
Ziele bis 2028	Die Stadt Winterthur verfügt über ein Mobilitätsmanagement, das den durch die Verwaltung induzierten Verkehr nachhaltiger gestaltet. — Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität: <20 km/Woche.MA — Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten: <20% MIV (fossil)		
Herausforderungen	Kommunikation an die Mitarbeitenden, um Verständnis für Massnahme zu erhöhen		
Positive Nebeneffekte	— Vorbildwirkung und Steigerung der Glaubwürdigkeit gegenüber Industrie/Gewerbe sowie Bevölkerung — Umsetzung/Fortführung des Legislaturziels «Förderung nachhaltiger Mobilität in der Verwaltung»		
Negative Nebeneffekte			
Mehr-Investition	< 100 000 CHF	Konzept erstellen	
Jährliche Mehrkosten	0 CHF	Diverse Städte haben das verwaltungsinterne Mobilitätsmanagement kostenneutral geändert (z. B. finanziert durch reduzierte Subvention von Mitarbeiter/innen-Parkplätzen).	
Zusätzlicher Stellenaufwand	< 25 % p. a.	Umsetzung bringt personell wenig Mehraufwand (ist bereits jetzt Auftrag).	
Wirkungspotenzial Treibhausgasemissionen	0 % bis 0.2 % 0 bis 25 kg CO_2eq p. P.	Der Anteil der Verwaltungsangestellten an den Arbeitenden in der Stadt Winterthur ist gering. Der Haupteffekt liegt in der Vorbildwirkung.	
Kommentar			
Prüfen/Konzept erstellen	2021	Umsetzung	2022 bis 2028

Umwelt- und Gesundheitsschutz
Fachstelle Klima

Stadt Winterthur

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?

Schlussbericht

Winterthur, 21. September 2022

Energiestadt GOLD Winterthur european energy award

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 1

2 Ausganglage 2

2.1 Energiekonzept 2050 (alt) 2
2.2 Mobilitätsmanagement der Stadt Winterthur (Detailkonzept 2011) 2

3 Rahmenbedingungen, Schnittstellen und (neue) politische Ziele 2

3.1 Energie- und Klimakonzept (neu) 2
3.2 Label Energiestadt Gold 2
3.3 Winterthur 2040 3
3.4 Städtisches Gesamtverkehrskonzept 3
3.5 Legislaturprogramm 2018-2022 3

4 Ziele und Auftrag 3

4.1 Ziele 3
4.2 Auftrag 3

5 Mobilität heute: Wie klimafreundlich sind wir unterwegs? 4

5.1 Arbeitsweg 4
5.2 Geschäftsverkehr 6

6 Mobilität heute: Wo gibt es Handlungsbedarf? 8

6.1 Verkehr vermeiden 8
6.2 Verkehr verlagern 9

7 Mobilität morgen: Was soll die Stadtverwaltung in Bezug auf die Mobilität der Mitarbeitenden in Zukunft tun? 10

7.1 Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen 10

8 Umsetzung und Monitoring 13

8.1 Aufgaben, Zuständigkeiten und Organisation 13
8.2 Kosten und Finanzierung 13
8.3 Monitoring und Controlling 14

A Anhang 15

A1 EK2050: Massnahmenblatt E3 15
A2 EKK: Massnahmenblatt M5.1 (aktualisiert) 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 (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.

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 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 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 EKK 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 EKK:

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

Eine Massnahme ohne direkten Bezug zum EKK, 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 Effekt auch künftig zu nutzen – im Rahmen eines sozial verträglichen und betrieblich sinnvollen Ausmasses. Damit können nicht nur CO_2-Emissionen gesenkt, sondern Verkehrsräume entlastet, die Luft- und Lärmqualität gesteigert, die Work-Life-Balance verbessert sowie Zeit und Kosten eingespart werden.

2 Ausganglage

2.1 Energiekonzept 2050 (alt)

2011 wurde das Energiekonzept 2050 fertiggestellt. Dieses orientiert sich an den langfristigen Zielen der 2000-Watt- und 1-Tonne-CO_2-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 CO_2-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 (neu)

Seit der Festlegung der 2000-Watt- und 1-Tonne-CO_2-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 (kurz: EKK) zeigt den Weg der Stadt Winterthur zum neuen Netto-Null-Ziel bis 2040 – Ende 2021 gutgeheissen von einer deutlichen Mehrheit der Winterthurer Stimmbevölkerung. 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 EKK 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 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 Pendlerinnen 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)!

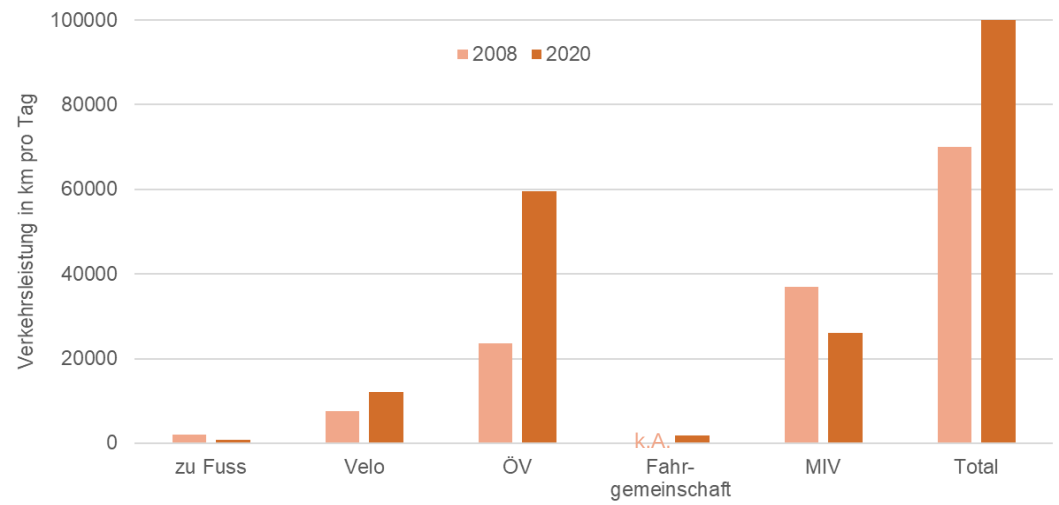
Arbeitsweg – Modal-Split nach Distanz

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 Gesamtpendler-strecke noch 50%. Heute wird nur noch gut ein Viertel mit MIV bewältigt[1]. 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

Arbeitsweg: Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel 2008 und 2020



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

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

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.

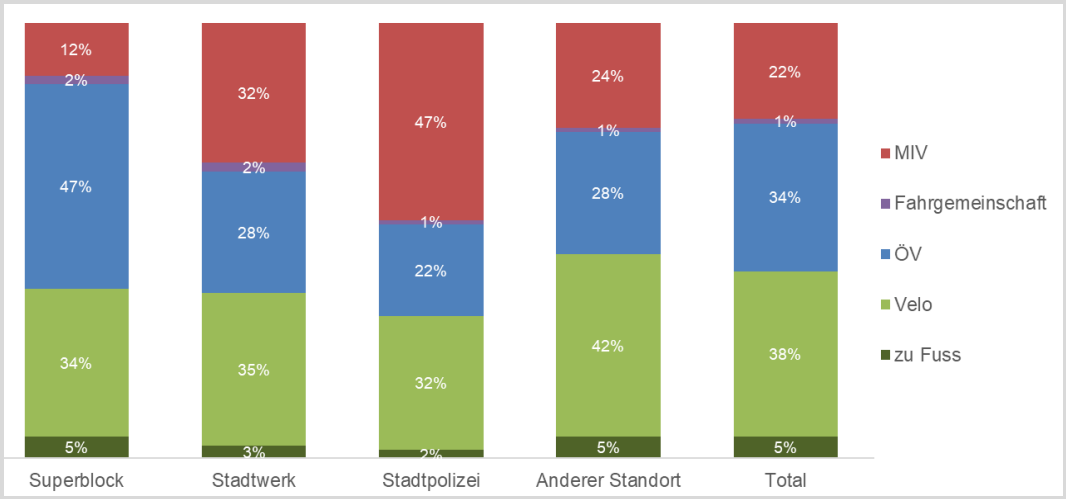
Stadtverwaltung St. Gallen
Modal-Split Mitarbeitende (2016):

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

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%).

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.

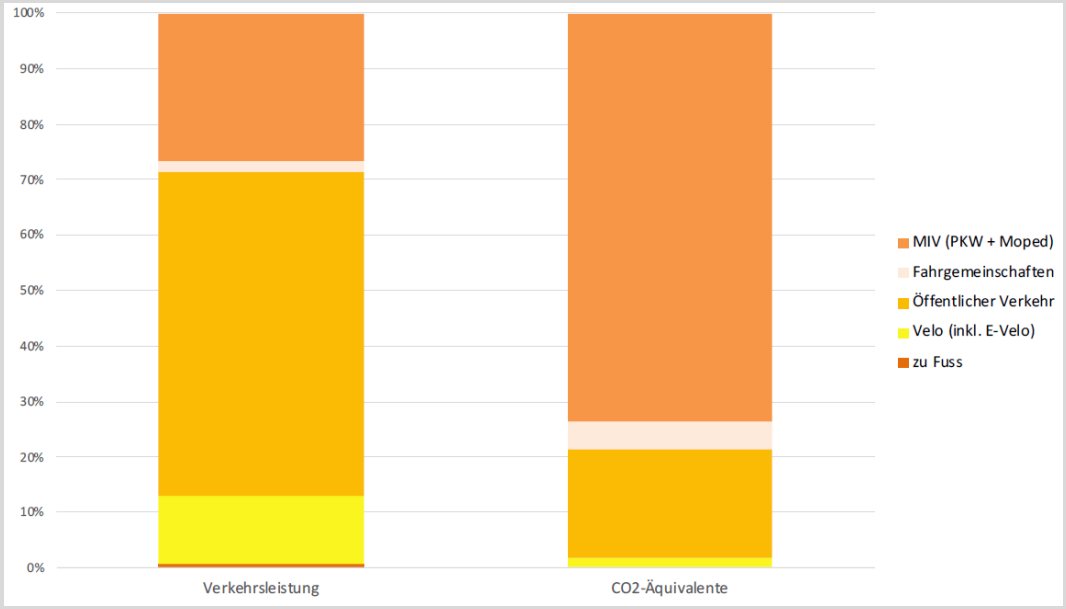
Fazit: Die städtischen Mitarbeitenden legen längere Arbeitswege zurück als noch vor 12 Jahren (+44%). Mit einem durchschnittlichen Arbeitsweg von 13.7 km liegen sie knapp unter dem Gesamtschweizerischen Durchschnitt.

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 Wirkung auf das Klima – 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.

Arbeitsweg: Verkehrsleistung und Klimawirkung nach Verkehrsmittel 2020



Quelle: Mobilitätsumfrage 2020

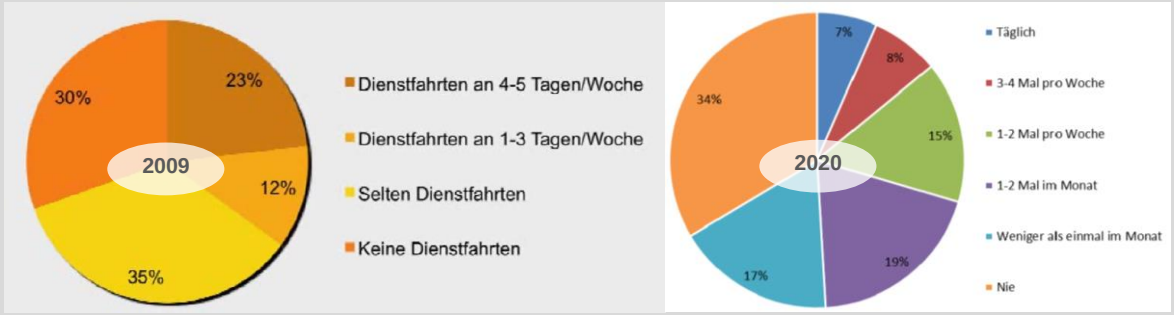
5.2 Geschäftsverkehr

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: Anzahl Dienstfahrten der Mitarbeitenden 2009 und 2020



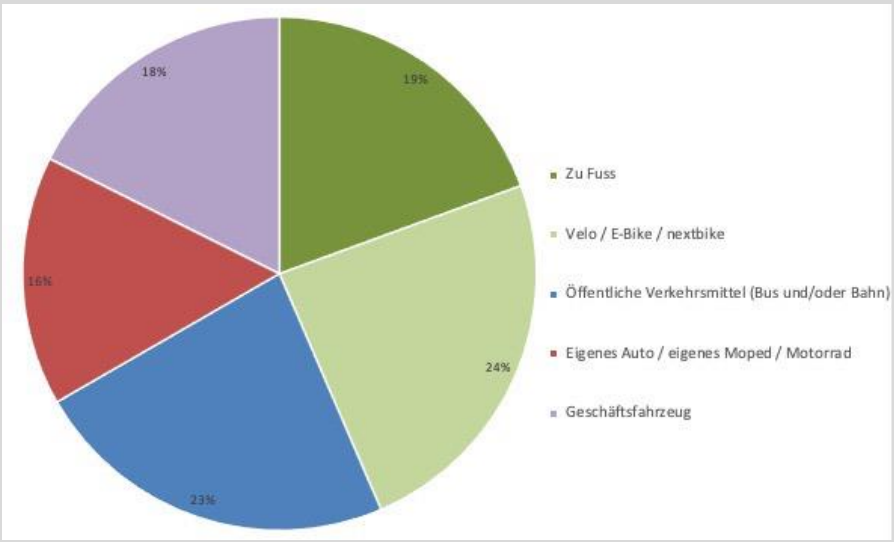
Quelle: Departementsumfrage 2009 und Mobilitätsumfrage 2020

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.

Geschäftsverkehr: Anzahl Dienstfahrten nach Verkehrsmittel 2020 (Modal-Split nach Anzahl Fahrten/Wegen)



Quelle: Mobilitätsumfrage 2020

Bei der Erneuerung der eigenen Fahrzeugflotte setzt die Stadtverwaltung auf alternative Antriebe, wo dies technisch möglich und betrieblich 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.

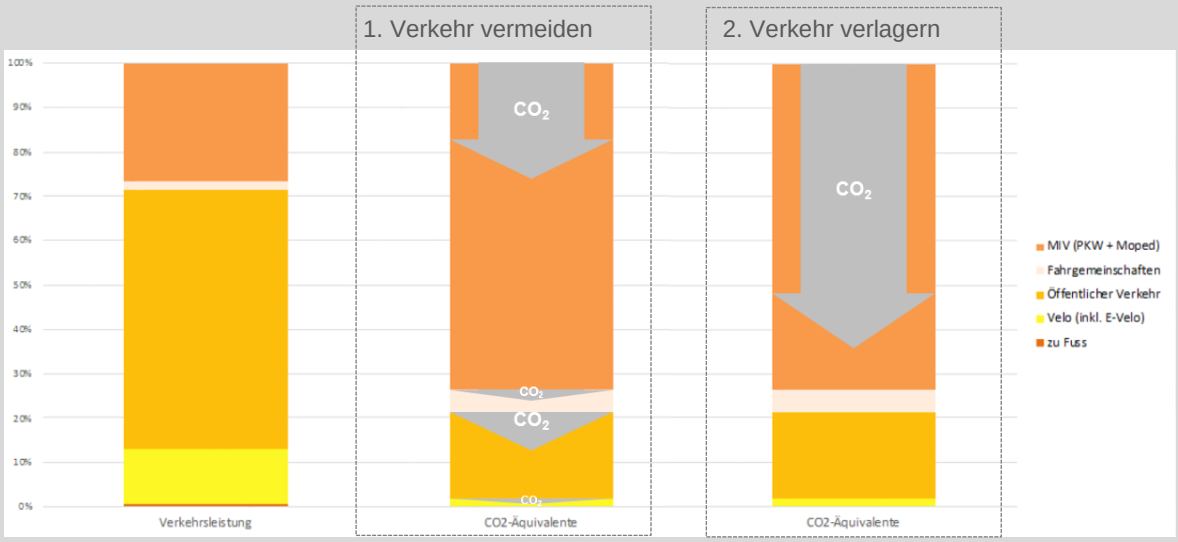
Positiv zu vermerken ist, dass die Anzahl der Geschäftsfahrten pro Mitarbeitenden in den vergangenen elf Jahren abgenommen hat. Zudem werden zwei Dritteln der Geschäftswege bereits mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (2020). Analog zum Arbeitsverkehr ist der MIV der hauptsächlichen Treiber 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.

Klimawirkung (CO_{2eq}) des Arbeitsverkehrs nach Verkehrs/-Fortbewegungsmittel und Handlungsbedarf



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Mobilitätsumfrage 2020

6.1 Verkehr vermeiden

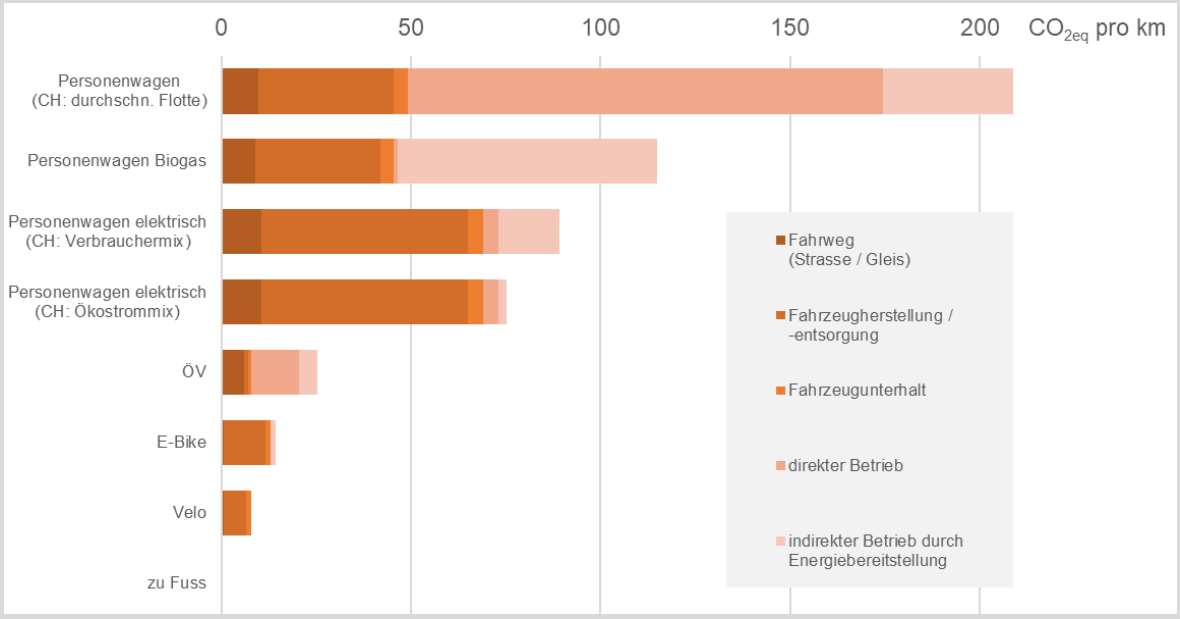
Ein wichtiger Treiber der CO_2-Emissionen sind die zunehmenden Arbeitswege der Mitarbeitenden. Mit Blick auf das Netto-Null-Ziel der Stadt Winterthur gilt es, die Arbeits- und Geschäftswege zu reduzieren. Die Corona-Pandemie hat die Digitalisierung der Arbeitswelt massiv beschleunigt – auch in der Stadtverwaltung. 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 CO_2-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 CO_2-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.

Klimawirkung nach Verkehrs-/Fortbewegungsmittel



Quelle: Eigene Darstellung auf Datenbasis von mobitool.ch (mobitool-faktoren v2.1)

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» EKK. 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 EKK (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: Massnahme M5.3)

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

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

→ Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen (EKK: 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 (EKK: 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, Stadtbus, Entsorgung usw. erneuerbar betreiben
(EKK: Massnahme M6.1)

→ Umwelt- und Klimaauswirkungen bei städtischen Beschaffungen reduzieren (EKK: 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 (EKK: 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, Stadtbus, Entsorgung usw. erneuerbar betreiben (EKK: Massnahme M6.1)

→ Umwelt- und Klimaauswirkungen bei städtischen Beschaffungen reduzieren (EKK: 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 Stadtbus Winterthur für eine CO_2-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 Geschäftsfahrten, 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 EKK-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 (EKK: 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 (EKK: 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 CO_2-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 EKK entspricht:

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

8 Umsetzung und Monitoring

Die vorgeschlagenen Massnahmen bauen auf dem bestehenden Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung auf. Sie intensivieren bzw. ergänzen die bestehenden Aktivitäten und unterstützen die Mitarbeitenden auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Mit der Umsetzung nimmt die Stadtverwaltung ihre Vorbildrolle wahr und reduziert die Treibhausgasemissionen der eigenen Mobilität nachhaltig in Richtung Netto-Null.

8.1 Aufgaben, Zuständigkeiten und Organisation

Die Umsetzung der meisten genannten Massnahmen erfolgt im Rahmen des EKK. Darin sind die Zuständigkeiten bereits definiert. Für einzelne Massnahmen sowie für eine nachhaltige Umsetzung des Mobilitätsmanagements könnte eine zentrale Anlauf- und Koordinationsstelle von Nutzen sein. Dazu würde sich beispielsweise folgende im Rahmen des Energie- und Klimakonzepts geplante Massnahme anbieten:

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

In diesem Zusammenhang sind Fragen zur organisatorischen Ausrichtung und Angliederung sowie zu den konkreten Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten zu klären.

8.2 Kosten und Finanzierung

Der Ressourcenbedarf und dessen Finanzierung für all jene Massnahmen, welche einen Bezug zum EKK haben, werden im Rahmen der jeweiligen EKK-Massnahme beurteilt und sichergestellt. Im Folgenden eine Übersicht über alle Massnahmen sowie deren Bezug zum EKK (blau hinterlegt):

<table>
<tr><th>Handlungsfeld</th><th>Massnahme</th><th colspan="2">Umsetzung im Rahmen des EKK (inkl. Finanzierung)</th></tr>
<tr><td>Standort</td><td>Standort «Superblock» als Benchmark für andere (neue) Arbeitsplatzstandorte</td><td colspan="2" rowspan="4">Mobilitätskonzept für alle städtischen Gebäude prüfen/erstellen (EKK: M5.3)</td></tr>
<tr><td>Car-Sharing</td><td>Ist-/Soll-Analyse für andere Arbeitsplatzstandorte der Stadtverwaltung; nach Bedarf Partnerschaft mit Mobility ausbauen</td></tr>
<tr><td>Parkplatz-management</td><td>Parkplatzgebühren regelmässig auf ihre Marktkonformität prüfen und, wenn nötig, anpassen</td></tr>
<tr><td>Velofreundliche Infrastruktur</td><td>Bei bestehenden Arbeitsplatzstandorten Infrastruktur bzgl. Lage, Anzahl und Qualität prüfen; bei Neu- und Umbauten eine velofreundliche Infrastruktur frühzeitig einplanen</td></tr>
<tr><td>Dienstvelos</td><td>Ist-/Soll-Analyse für andere Arbeitsplatzstandorte der Stadtverwaltung;
nach Bedarf Beschaffung weiterer Dienstvelos, -E-Bikes und -Cargo-(E-)Bikes</td><td rowspan="2">Fahrzeugflotte der Stadt inkl. Stadtwerk, Stadtbus, Entsorgung usw. erneuerbar betreiben (EKK: M6.1)</td><td rowspan="2">Umwelt- und Klimaauswirkungen bei städt. Beschaffungen reduzieren (EKK: W7.1)</td></tr>
<tr><td>Fahrzeug-beschaffung</td><td>Richtlinien mit ökologische Beschaffungskriterien zur Fahrzeugbeschaffung in der Stadtverwaltung verankern und umsetzen</td></tr>
<tr><td>Kommunikation, Information und Sensibilisierung</td><td>Mitarbeitende der Stadtverwaltung regelmässig zum Thema nachhaltige Mobilität informieren und beraten</td><td colspan="2">Klima- und Energie-Bildung in Schulen und in der Verwaltung stärken (EKK: K4.1)</td></tr>
<tr><td>Weitere Massnahmen</td><td>Weitere Massnahmen im Rahmen des Pflichtenheft einer neuen, zentralen Fachstelle für Nachhaltige Mobilität prüfen (z.B. Teilnahme an SBB Businesstravel)</td><td colspan="2">Etablierung einer Fachstelle Nachhaltige Mobilität prüfen (EKK: M5.2)</td></tr>
</table>

Betreffend Home-Office und Videokonferenzen besteht seit dem 1. Juni 2021 eine interne Richtlinie für «Mobiles Arbeiten» bei der Stadtverwaltung Winterthur. Zudem wird im Rahmen des verwaltungsinternen Projekts «Neue Arbeitsmodelle» die mobile Arbeit als mögliche Lösung geprüft, um Arbeitsfläche einzusparen und Zumietung neuer Büroflächen zu vermeiden. Mit der vermehrten Nutzung von Home-Office und Videokonferenzen ist also mit keinen zusätzlichen Kosten für die Stadtverwaltung zu rechnen. Im Gegenteil, die Stadtverwaltung und die Mitarbeitenden profitieren unter Berücksichtigung der betrieblichen und sozialen Umstände von Zeit- und Kostenersparnissen.

Handlungsfeld	Massnahme	Umsetzung ausserhalb des EKK (inkl. Finanzierung)
Mobiles Arbeiten	Home-Office und Videokonferenzen beibehalten – soweit sozialverträglich und ökonomisch sinnvoll	Richtlinie «Mobiles Arbeiten» (Personalamt)

8.3 Monitoring und Controlling

Für ein zielorientiertes Mobilitätsmanagement muss sowohl die Umsetzung der Massnahmen als auch dessen Wirkung anhand von definierten Zielwerten und Absenkpfaden mess- bzw. nachweisbar sein. Die Ergebnisse werden in Rahmen des EKK-Monitorings und -Controllings ermittelt und ausgewiesen. Für die Messung der Umsetzung bzw. Zielerreichung der EKK-Massnahme M5.1 «Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen» bieten sich folgende zwei Indikatoren an:

→ Indikator 1: Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität (in km/Tag.MA)
→ Indikator 2: Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten

Diese Werte werden alle vier Jahre mittels Mitarbeitenden-Umfrage erhoben – analog zur Umfrage 2020. Die Mitarbeitenden-Umfrage 2020 hat folgende Werte ergeben:

→ Indikator 1 (2020): 27.4 km/Tag.MA
→ Indikator 2 für Arbeitswege (2020): 23% MIV, 34% ÖV, 38% Velo, 5% zu Fuss
→ Indikator 2 für Geschäftsfahrten (2020): 34% MIV, 23% ÖV, 24% Velo, 19% zu Fuss

Im Hinblick auf das Klimaziel der Stadtverwaltung, bis 2035 netto null Treibhausgase auszustossen, werden folgende Zwischenziele für 2028 festgelegt:

→ Ziel 1: Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität <20 km/Tag.MA
→ Ziel 2: Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten <20% MIV (fossil)

A Anhang

A1 EK2050: 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	U
Kosten Stadt					abhängig von Massnahmen									
Finanzierung	Stadt Winterthur													
Umsetzungsstand	ja				Gesetzliche Grundlage besteht, kein Anpassungsbedarf									
	nein				**V**orbereitung (Strategie, Konzept, Planung) fertig									
	nein				**U**msetzung 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	Energiestadt-Nr: 4.1.2, 4.1.1				WOV-Indikatoren: xx				Konzepte/Strategien: Detailkonzept Mobilitätsmanagement					

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

A2 EKK: Massnahmenblatt M5.1 (aktualisiert)

M5.1	**Mobilitätsmanagement für Stadtverwaltung ausbauen**		
		verstärkte Massnahme	Scope 1+2
Zuständig	Departement Abteilung Person (Funktion)	DSU UGS Leiter/in Fachstelle Nachhaltige Entwicklung	
Beschreibung	Für die Mitarbeitenden der Stadt Winterthur werden vermehrt Anreize für den Umstieg vom fossilen MIV auf klimafreundlichere Verkehrsmittel (E-Fahrzeuge, ÖV, Velo, zu Fuss gehen) sowie für die Vermeidung/Reduktion von Arbeitswegen und Geschäftsfahrten geschaffen. Beispielsweise durch: — Subventionierung von ÖV-Abos — Velofreundliche Infrastruktur — Umsetzung/Förderung Home-Office und Videokonferenzen — Information, Sensibilisierung und Beratung		
Indikator	— Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität (in km/Tag.MA) — Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten		
Ziele bis 2028	Die Stadt Winterthur verfügt über ein Mobilitätsmanagement, das den durch die Verwaltung induzierten Verkehr nachhaltiger gestaltet. — Durchschnittliche Verkehrsleistung der Pendler-Mobilität: <20 km/Tag.MA — Modal-Split nach Anzahl Arbeitswegen und Geschäftsfahrten: <20% MIV (fossil)		
Herausforderungen	Kommunikation an die Mitarbeitenden, um Verständnis für Massnahme zu erhöhen		
Positive Nebeneffekte	— Vorbildwirkung und Steigerung der Glaubwürdigkeit gegenüber Industrie/Gewerbe sowie Bevölkerung — Umsetzung/Fortführung Legislaturziel "Förderung nachhaltiger Mobilität in der Verwaltung"		
Negative Nebeneffekte			
Mehr-Investition	< 100 000 CHF	Konzept erstellen	
Jährliche Mehrkosten	0 CHF	Diverse Städte haben das verwaltungsinterne Mobilitätsmanagement kostenneutral geändert (z. B. finanziert durch Reduktion Subvention Mitarbeiter/innen-Parkplätze)	
Zusätzlicher Stellenaufwand	< 25 % p. a.	Umsetzung bringt personell wenig Mehraufwand (ist bereits jetzt Auftrag)	
Wirkungspotenzial Treibhausgasemissionen	0 % bis 0.2 % 0 bis 25 kg CO_2eq p. P.	Anteil Verwaltungsangestellte an Arbeitenden in der Stadt Winterthur gering. Der Haupteffekt liegt in der Vorbildwirkung	
Kommentar			
Prüfen/Konzept erstellen	2021	Umsetzung	2022 bis 2028

Die Mobilität der Stadtverwaltung wird immer klimafreundlicher

Zu Fuss, mit dem Velo, per Bus oder Bahn: Mehr und mehr Mitarbeitende der Stadtverwaltung Winterthur nutzen klimafreundliche Mobilitätsformen auf dem Weg zur Arbeit. Dies zeigt eine Umfrage unter Mitarbeitenden der Stadt, die Ende 2020 durchgeführt wurde. Innerhalb von 12 Jahren ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (kurz: MIV) von 50 % auf 25 % zurückgegangen. Herzlichen Dank, dass auch Sie auf dem Arbeitsweg immer öfter klimafreundliche Mobilitätsformen nutzen.

Ein Drittel der Treibhausgasemissionen in der Schweiz stammen aus dem Verkehr. Die Mobilität ist damit ein zentraler Faktor im Klimaschutz. Die Stadtverwaltung will eine Vorbildrolle wahrnehmen: Sie möchte gemäss Energie- und Klimakonzept das Netto-Null-Ziel bereits 2035 erreichen – auch bei der «eigenen» Mobilität.

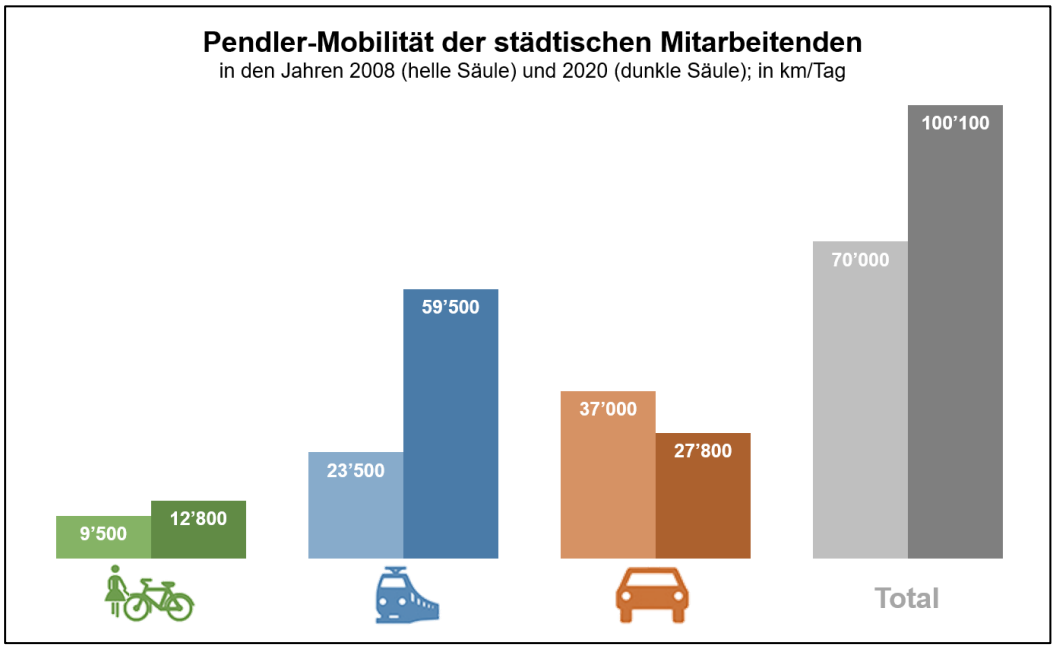


Abbildung: Durchschnittliche Distanz, welche die städtischen Mitarbeitenden täglich auf dem Arbeitsweg zurücklegen – aufgeteilt nach eingesetztem Verkehrsmittel und als Summe.

Wir steigen um vom Auto auf den ÖV und das Velo

Im Dezember 2020 wurde die Mobilität der Angestellten der Stadtverwaltung überprüft. Es wurde eine Umfrage durchgeführt, an welcher 1'283 Personen teilgenommen haben. Dies entspricht

einer Rücklaufquote von 35 %. Die wichtigsten Ergebnisse, welche sich hauptsächlich auf die Zeit vor der Corona-Pandemie beziehen, können wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Arbeitswegen der städtischen Mitarbeitenden hat sich in den vergangenen zwölf Jahren zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs verschoben. 2008 nutzten die Mitarbeitenden für die Hälfte der Pendlerdistanz das Auto oder Motorrad; 2020 waren es nur noch gut ein Viertel. Knapp drei Viertel wird klimafreundlich zurückgelegt – mit dem ÖV (59 %), dem Velo (12 %), in einer Fahrgemeinschaft (2 %) oder zu Fuss (1 %).
- Die städtischen Mitarbeitenden legen heute 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.
- 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.

Klimafreundliche Mobilität war noch nie so einfach

Die Stadtverwaltung Winterthur möchte es Ihnen so einfach wie möglich machen, klimafreundlich unterwegs zu sein. Folgende Angebote und Aktionen stehen der Mitarbeitenden zur Verfügung:

- **Dienstvelos im Superblock beim Veloabstellplatz im UG:** Für Dienstfahrten und berufliche Anlässe ausserhalb des Superblocks stehen Velos sowie E-Bikes kostenlos zur Verfügung. Velohelme gibt's unmittelbar neben den Dienstvelos. Mehr Informationen dazu finden Sie hier.
- **Mietautos:** Im Superblock stehen den Mitarbeitenden vier Mobility-Fahrzeuge für Dienstfahrten zur Verfügung. Hier geht's zur Mobility-Anleitung der Fahrzeuge.
- **Bike to Work:** Im Juni 2023 gibt es wieder Preise im Gesamtwert von über 100'000 Franken zu gewinnen. Ab besten beginnen Sie jetzt schon mit dem Training, damit Sie bereit sind, wenn es wieder heisst: Bike to Work!
- **Cyclomania:** Die Stadt Winterthur engagiert sich für die Cyclomania, eine Kampagne von ProVelo mit Standaktionen, Geschicklichkeitsparcours und Veloputztagen.

Foto: Mit dem Fahrrad zur Arbeit (mit Bezug zu Winterthur)