

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Einführung eines Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung; VII. Nachtrag des Personalstatuts vom 12. April 1999

Antrag:

1. Zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität der städtischen Angestellten wird in der Stadtverwaltung ein Mobilitätsmanagement gemäss dargelegtem Konzept (Weisung) eingeführt.
2. Das Personalstatut vom 12. April 1999 wird mit einem VII. Nachtrag ergänzt: § 54bis wird eingefügt und lautet wie folgt:

Mobilitätsmanagement ¹ *Den Angestellten (einschliesslich der städtischen Lehrkräfte) können Vergünstigungen zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel gewährt werden. Der Stadtrat regelt das Nähere.*

² *Für die Benutzung von Parkplätzen, welche die Stadt ihren Angestellten und den kantonalen Lehrkräften der Volksschule zur Verfügung stellt, erlässt der Stadtrat ein Parkierungsreglement. Dieses orientiert sich grundsätzlich an marktüblichen Gebühren, wobei in besonderen Fällen davon abgewichen werden kann.*

³ *Zur Finanzierung des Mobilitätsmanagements werden insbesondere die Einnahmen aus der Rückverteilung der CO₂-Abgabe des Bundes und wessensähnlicher Lenkungsabgaben herangezogen. Der Stadtrat stellt für den Voranschlag jährlich entsprechend Antrag.*

3. Der Stadtrat regelt die Inkraftsetzung.
4. Der Stadtrat legt dem Grossen Gemeinderat nach Ablauf einer vierjährigen Einführungsphase einen Bericht zur Kenntnisnahme vor, der sich insbesondere zur Lenkungswirkung und zu den Kosten des Mobilitätsmanagements äussern soll.

Weisung:

Zusammenfassung

Die möglichst nachhaltige Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die Stadtverwaltung ist heute mit ihren rund 4'500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die grösste Arbeitgeberin in der Stadt Winterthur. Vor diesem Hintergrund kommt ihr eine besondere Verantwortung zu, wenn es darum geht, die betrieblich verursachte Mobilität mit den Zielsetzungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Übereinstimmung zu bringen. Die Stadtverwaltung nimmt in dieser Beziehung auch gegenüber privaten Unternehmen eine Vorbildfunktion ein. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat darum, mit einer Ergänzung des Personalstatuts die gesetzliche

Grundlage für ein fortschrittliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung zu schaffen. Das geplante Mobilitätsmanagement umfasst eine Palette verschiedener, aufeinander abgestimmter Massnahmen, mit welchen eine effiziente und zugleich umwelt- sowie sozialverträglichere Mobilität entsprechend der Strategie der 2000-Watt- und 1-Tonne CO₂-Gesellschaft gefördert werden soll. Den besonderen Erfordernissen und Synergien, welche sich durch die Zentralisierung einzelner Verwaltungszweige im Superblock ergeben, wird dabei Rechnung getragen. Das vorgesehene Mobilitätsmanagement zeichnet sich unter finanziellen Gesichtspunkten dadurch aus, dass es sich zu einem erheblichen Teil selber finanziert, indem resultierende Mehrerträge aus der Parkplatzvermietung an städtische Mitarbeitende und Einsparungen bei den Fahrspesen zur Schaffung finanzieller Anreize zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel eingesetzt werden können.

A. Ausgangslage

1. Im Rahmen seiner Bestrebungen zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt Winterthur misst der Stadtrat dem Klimaschutz und damit einer Reduktion der Treibhausgasemissionen im Sinn der Strategie der 2000-Watt- und 1-Tonne CO₂-Gesellschaft eine zentrale Bedeutung zu. Der Klimaschutz ist heute eine der vordringlichsten gesamtgesellschaftlichen wie auch weltweiten Aufgaben. Es ist unbestritten, dass die zivilisationsbedingten Treibhausgasemissionen massiv reduziert werden müssen; andernfalls sind verheerende Folgen der globalen Klimaerwärmung zu befürchten. Auch Europa wird durch die kontinuierlich ansteigende globale Durchschnittstemperatur zunehmend von Naturkatastrophen und vom Artensterben bedroht.

Unter Klimaschutzaspekten ist die Befriedigung der gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnisse eine besondere Herausforderung. Der nach wie vor zunehmende motorisierte Individualverkehr zählt heute zu den Hauptverursachern der Klimaerwärmung und stellt somit eines der zentralen globalen Umweltprobleme dar. Auch in der Schweiz stammt ein Grossteil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor, und dafür ist der Autoverkehr hauptverantwortlich. Damit sich die Verkehrsentwicklung auf lange Sicht mit nachhaltigen Umwelt- und Klimaschutzzielen vereinbaren lässt, ist es erforderlich, verkehrsträgerübergreifend eine Mobilität mit weniger Treibhausgasemissionen anzustreben.

Hier setzt die Idee des Mobilitätsmanagements an: Unter Mobilitätsmanagement wird ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage verstanden, welches darauf abzielt, mit aufeinander abgestimmten Massnahmen eine effiziente, umwelt- und sozialverträglichere und damit nachhaltige Mobilität zu fördern. Das Mobilitätsmanagement wird stets auf lokaler Ebene umgesetzt, orientiert sich an den Bedürfnissen der Zielgruppe, und seine Massnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Dabei werden Alternativen zur Nutzung des Autos gezielt attraktiver gemacht; ergänzend dazu können Anreize zur Nutzung des eigenen motorisierten Privatfahrzeugs abgebaut werden.

Mit einem wirksamen Mobilitätsmanagement übernehmen Unternehmen, Betriebe und Institutionen Verantwortung für den Verkehr, der von ihrer Kundschaft oder ihren Mitarbeitenden verursacht wird. Mobilitätsmanagement ist auch ein gutes Beispiel dafür, wie sich Klimaschutz wirtschaftlich nachhaltig realisieren lässt. Werden die Kosten der Mobilität transparent gemacht – beim motorisierten Individualverkehr beispielsweise für Fahrzeugbeschaffung und -abschreibung, Parkraum bzw. für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur –, kann die Ausrichtung am ökonomischen Nutzen sogar ein wirksamer Hebel zur Umsetzung von Klimaschutzmassnahmen sein. Diese Hebelwirkung macht sich das Mobilitätsmanagement mit seiner Nachfrageorientierung gezielt zu Nutze.

2. Die Stadtverwaltung ist heute hinsichtlich der Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sie beschäftigt, die grösste Arbeitgeberin in der Stadt Winterthur. Als solche trägt sie eine besonders grosse Verantwortung, wenn es darum geht, bezüglich der von ihr verursachten Mobilität ökonomische, ökologische und soziale Anforderungen im Sinn des Nachhaltigkeitspostulats in Einklang zu bringen. Der Stadtrat möchte deshalb für die städtischen Angestellten ein zeitgemässes Mobilitätsmanagement einführen; mit Blick auf die ehrgeizige Zielsetzung einer 2000-Watt- und 1-Tonne CO₂-Gesellschaft soll die Stadt Winterthur in diesem Bereich eine Vorbildrolle einnehmen.

Mit der vorliegend beantragten Ergänzung des Personalstatuts vom 12. April 1999 soll die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, damit dieses Vorhaben umgesetzt werden kann.

3. Im Rahmen der Evaluationsarbeiten für das Projekt "Fokus" und aufgrund der Erfahrungen aus dem Projekt "Mobilitätsberatung für Unternehmen in Winterthur" wurden bereits frühzeitig bedeutende Chancen zur Optimierung des Pendler-, Geschäfts- und Besucherverkehrs der Stadtverwaltung erkannt. Auf dieser Grundlage wurde in den Jahren 2006/2007 ein Grobkonzept "Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung Winterthur" erarbeitet, welches für den Pendler-, Geschäfts- und Besucherverkehr mögliche Optimierungsmassnahmen, die Einsparmöglichkeiten sowie ihre Wirkung auf einen umweltfreundlichen und gut funktionierenden Verkehrsfluss beschreibt. Der Stadtrat hat dieses Grobkonzept im September 2008 zustimmend zur Kenntnis genommen und die Erarbeitung eines Detailkonzepts beschlossen, welches die im Grobkonzept aufgeführten standortunabhängigen Massnahmen konkretisieren sollte.

Der Auftrag zur Erarbeitung eines solchen Detailkonzepts wurde im Frühjahr 2009 extern an die Arbeitsgemeinschaft profi*mobil* vergeben. Wichtige Grundlagen für diese Arbeit bildeten die Personalumfrage in der Stadtverwaltung aus dem Jahr 2008 sowie die Datenerhebung in sämtlichen städtischen Ämtern und Bereichen, die 2009 durchgeführt worden war. Die Erarbeitung des Detailkonzepts wurde zudem von einer Begleitgruppe begleitet, in welcher wichtige Schlüsselstellen aus allen Departementen der Stadtverwaltung vertreten waren. Eine generelle Zielsetzung des Stadtrats für die Projektarbeit war, die Nettokosten des Mobilitätsmanagements für die Stadtkasse möglichst tief zu halten. Nach Abschluss der Arbeiten wurde zum Detailkonzept eine Vernehmlassung bei den involvierten Personalverbänden (Personalverband der Stadt Winterthur, VPOD, Polizeibeamtenverband der Stadt Winterthur) durchgeführt. Nach einer Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen ist das Konzept bereinigt und vom Stadtrat verabschiedet worden. Das nun vorliegende Detailkonzept für ein Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung beschreibt unter anderem die Ausgangslage und Zielsetzungen eines Mobilitätsmanagements, dokumentiert die Erhebung des Ist-Zustandes und macht eine Abschätzung der CO₂-Emissionen aus dem Pendler- und Geschäftsverkehr und deren Reduktionspotential. Weiter werden die Massnahmenpakete für den Pendlerverkehr sowie Dienstfahrten und die Fahrzeugflotte dargestellt, die zentralen Massnahmen konkretisiert und ihre finanziellen Auswirkungen geschätzt. Zum weiteren Vorgehen ist ein grober Umsetzungsplan enthalten.

B. Strategische Grundlagen und Ziele des Mobilitätsmanagements

1. Politische Grundlagen

Das Vorhaben, für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Winterthur ein fortschrittliches Mobilitätsmanagement einzuführen, basiert auf verschiedenen politischen Grundlagen, mit welchen sich die Stadt Winterthur eine nachhaltige Mobilität als Ziel vorgegeben hat:

- Gemäss seinen Legislatorschwerpunkten 2010 – 2014 setzt sich der Stadtrat für eine nachhaltige Entwicklung ein und strebt in diesem Rahmen die 2000-Watt- und 1-Tonne-

CO₂-Gesellschaft an. Die Umsetzung dieser Vision erfordert weit reichende Massnahmen, die auch die Bewältigung der Mobilität betreffen.

- Ferner hat sich der Stadtrat ebenfalls in seinen Legislatorschwerpunkten ausdrücklich zum Ziel gesetzt, dass das Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung verbessert werden und als Vorbild für die Privatwirtschaft wirken soll.
- Die Stadt Winterthur ist mit dem Label Energiestadt Gold ausgezeichnet. Zu diesem Anforderungsprofil gehören auch Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs im Bereich Mobilität; einer nachhaltigen Mobilität der Stadtverwaltung kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu.
- Die Stadt Winterthur ist im Januar 2010 gemeinsam mit den Städten Basel, Luzern, St. Gallen und Zürich der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität beigetreten. Diese umreisst die grundsätzlichen Ziele und Entwicklungsabsichten der unterzeichnenden Städte zugunsten einer nachhaltigen Mobilität.
- Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010): Basierend auf den Wirkungskriterien des Agglomerationsprogramms des Bundes und den Festlegungen im kantonalen Gesamtverkehrskonzept schlägt das sGVK 2010 konkrete Massnahmen zur Steigerung des ÖV- und Langsamverkehrsanteils vor. Eine dieser Massnahmen betrifft auch das Mobilitätsmanagement in der Verwaltung und in Privatunternehmen. Der Grosse Gemeinderat hat das sGVK 2010 am 3. Oktober 2011 einhellig zustimmend zur Kenntnis genommen.
- Auch die Leitsätze Verkehr des Departements Bau aus dem Jahr 2009 sehen ausdrücklich vor, dass die Stadtverwaltung ihre Vorbildfunktion wahrnehmen und ein zeitgemässes Mobilitätsmanagement aufbauen soll.

2. Umwelt- und verkehrspolitische Ziele

Die umwelt- und verkehrspolitischen Ziele, die mit der Einführung eines Mobilitätsmanagements für die Stadtverwaltung verfolgt werden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Reduktion der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen (jährliches Einsparpotential gemäss Detailkonzept beim Pendlerverkehr 200t CO₂, bei den Dienstfahrten 150t CO₂);
- Entlastung der städtischen Verkehrsinfrastruktur dank Verminderung der motorisierten Fahrzeugbewegungen;
- Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden hinsichtlich Mobilitätskosten durch Abbau von Anreizen zur Benützung des Privatautos für den Arbeitsweg und Verlagerung auf öffentliche und nicht motorisierte Verkehrsmittel;
- Beeinflussung der Mitarbeitenden zugunsten einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl auch in der Freizeit;
- Gewinn für die Gesundheit der Mitarbeitenden dank Bewegungsförderung im Alltag;
- Präsentation der Stadt Winterthur als fortschrittliche Arbeitgeberin mit Vorbildfunktion auch für private Unternehmen.

C. Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Das Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung umfasst eine Palette aufeinander abgestimmter Massnahmen. Auf der einen Seite wird mit Hilfe finanzieller Anreize die Benutzung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs für den Arbeitsweg und für Dienstfahrten gefördert, während auf der andern Seite die heute nach wie vor vorhandenen Anreize zum Gebrauch des Privatautos für den Pendlerverkehr reduziert werden. Weitere unterstüt-

zende Massnahmen und eine begleitende Kommunikation tragen ebenso zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität in der Stadtverwaltung bei. Erfahrungen im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagements in Unternehmen zeigen, dass ein ausgewogenes Paket verschiedener, sich gegenseitig ergänzender Massnahmen erforderlich ist, um eine nachhaltige Veränderung im Mobilitätsverhalten zu erreichen; mit einzelnen, isolierten Massnahmen lässt sich kaum eine Lenkungswirkung in Richtung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität erzielen.

1. Pendlerverkehr

Um im Bereich des Pendlerverkehrs eine verstärkte und dauerhafte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr zu bewirken, sieht das Detailkonzept zwei Kernmassnahmen vor.

1.1 Parkplatzbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung stadteigener Parkplätze für städtische Mitarbeitende ist heute im Parkplatz-Reglement für das Personal der Stadt Winterthur vom 30. Oktober 1996 geregelt. Dieses Reglement ist nicht mehr zeitgemäss und soll vollständig überarbeitet werden; in diesem Rahmen wird es insbesondere darum gehen, den heute gültigen Monatstarif für die Parkierung von Fr. 50.- auf ein marktkonformes Niveau anzuheben. Ferner soll – auch zur Gewährleistung einer rechtsgleichen Behandlung aller städtischen Mitarbeitenden – die Parkplatzbewirtschaftung in sämtlichen Verwaltungsbereichen konsequent umgesetzt werden. Sonderregelungen gelten nur für Mitarbeitende, die aus beruflichen oder persönlichen Gründen zwingend auf ihr eigenes Motorfahrzeug angewiesen sind. Es ist davon auszugehen, dass dank dieser Massnahme der Anreiz zur Benutzung des Autos für den Arbeitsweg spürbar vermindert wird.

1.2 Finanzielle Anreize

Als zweite Kernmassnahme ist vorgesehen, für die städtischen Angestellten einen finanziellen Anreiz zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bzw. den Langsamverkehr zu schaffen. Zu diesem Zweck sollen die Mitarbeitenden die Möglichkeit erhalten, wahlweise einen ZVV-/Z-Bonus-Pass oder einen so genannten Mobilitätsbonus zu beziehen. Die Kosten für diese finanziellen Anreize werden soweit als möglich durch die Mehreinnahmen bei den Parkergebühren und durch Einsparungen bei den Dienstfahrten gedeckt.

Der *ZVV-/Z-Bonus-Pass* soll Mitarbeitenden ab einem Beschäftigungsgrad von 50% zu einem reduzierten Preis offeriert werden. Konkret bezahlen die Angestellten für den ZVV-/Z-Bonus-Pass jenen Betrag, welchen sie für ein ZVV-Jahresabonnement von ihrem Wohnort zum Arbeitsort bezahlen müssten, abzüglich des gewährten Rabatts. Nebst diesem Preisrabbatt besteht der Mehrwert für die Mitarbeitenden darin, dass der ZVV-/Z-Pass dazu berechtigt, die öffentlichen Verkehrsmittel im gesamten ZVV-Raum zu nutzen.

Als Alternative zum ZVV-/Z-Bonus-Pass sollen die Mitarbeitenden einen *Mobilitätsbonus* in Form von RekaRail-Checks beziehen können. Für den Bezug des Mobilitätsbonus (es ist ein Betrag von Fr. 250.- pro Jahr vorgesehen) sollen Mitarbeitende ab einem Arbeitspensum von 25% berechtigt sein, wobei sich die Höhe des Betrags nach dem Anstellungsgrad richtet.

2. Dienstfahrten und Fahrzeugflotte

In diesem Bereich sollen verschiedene Massnahmen kombiniert werden, die dazu beitragen, die betrieblich verursachte Mobilität der Stadtverwaltung ökologisch und ökonomisch zu optimieren. Mit einem nachhaltigen Flottenmanagement können Treibhausgasemissionen reduziert und Mobilitätskosten bei den Dienstfahrten eingespart werden. Im Speziellen soll die

Fahrzeugbeschaffung nach ökologischen Kriterien klarer geregelt und in den Bereichen konsequenter umgesetzt werden. Ferner zeigen die Umfrageergebnisse, dass in verschiedenen Departementen ein Potential zum Pooling stadteigener Fahrzeuge oder zur Benutzung der Mobility-Fahrzeugflotte (Business-CarSharing) vorhanden ist. In verschiedenen Bereichen besteht ausserdem ein Bedarf nach zusätzlichen Geschäftsvelos oder E-Bikes für Dienstfahrten. Schliesslich lässt sich mit EcoDrive-Kursen für Vielfahrer von Motorfahrzeugen zusätzlich Treibstoff und damit auch Kosten einsparen.

Erhalten die städtischen Mitarbeitenden einen Mobilitätsbonus oder einen vergünstigten ZVV-/Z-Bonus-Pass, ist die heutige Spesenregelung für Dienstfahrten in der Vollzugsverordnung zum Personalstatut entsprechend anzupassen. Mitarbeitende mit einem ZVV-/Z-Bonus-Pass sollen in Zukunft keine Spesenentschädigung mehr für Reisen innerhalb des ZVV-Gebietes erhalten. Mitarbeitenden mit einem Mobilitätsbonus wird nur noch der halbe Tarif für das Bahnbillet entschädigt. Zudem soll die Benutzung von Motorfahrzeugen für Dienstfahrten restriktiver gehandhabt werden. Folge dieser Regelungsänderung sind geringere Fahrspesen, welche die Stadtkasse belasten.

D. Mobilitätsmanagement in der zentralisierten Stadtverwaltung

Im nördlichen Teil des geplanten Gebäudekomplexes Superblock der Axa Leben AG auf dem Sulzerareal Stadtmitte wird bekanntlich der neue Hauptstandort der Stadtverwaltung entstehen. Die Winterthurer Bevölkerung hat diesem Vorhaben in der Volksabstimmung vom 28. November 2010 zugestimmt. Inzwischen wurde mit dem Aushub für den Neubau begonnen.

Im Superblock werden auf rund 23'500 m² Bürofläche rund 820 Arbeitsplätze eingerichtet, die heute auf 27 verschiedene Standorte verteilt sind. Der Bezug der neuen Räumlichkeiten durch die Stadtverwaltung ist auf April 2015 geplant. Mit dem Zentralisierungsvorhaben werden die Ansprüche der Bevölkerung und der Mitarbeitenden an eine zeitgemässe und effiziente Verwaltung langfristig erfüllt.

Für die Umsetzung des Mobilitätsmanagements der Stadtverwaltung bietet die Zentralisierung grösserer Teile der Stadtverwaltung ideale Rahmenbedingungen. Die zentrale Lage des Superblocks angrenzend an die Altstadt und seine Nähe zum stark frequentierten Hauptbahnhof ermöglichen eine hervorragende Anbindung an den öffentlichen Verkehr und erleichtern seine Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem können die Belange des Mobilitätsmanagements bereits im Rahmen der Detailplanung zielgerichtet und bedarfsgerecht berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass dank der Zusammenführung zahlreicher Verwaltungszweige an diesem gemeinsamen Standort die gewünschte Lenkungswirkung des Mobilitätsmanagements noch verstärkt werden kann. Aktuell werden zudem im Bereich der Dienstfahrten bzw. der städtischen Fahrzeugflotte verschiedene Synergieeffekte untersucht, die sich aus der Zentralisierung ergeben können (u.a. Möglichkeit eines Fahrzeug-Pooling).

E. Einführungsphase 2013 - 2016

1. Der Start des Mobilitätsmanagements für die Stadtverwaltung ist auf den 1. Januar 2013 geplant. Mit der vorgesehenen, weitgehend flächendeckenden Einführung für das gesamte Verwaltungspersonal nimmt die Stadt Winterthur im Vergleich mit anderen Gemeinwesen eine Vorreiterrolle ein; nach aktuellem Kenntnisstand ist bis heute schweizweit in keiner vergleichbar grossen kantonalen oder kommunalen Verwaltung ein solches Vorhaben umgesetzt worden. Weil deshalb nur wenige Erfahrungswerte vorliegen, sind angesichts der hohen Komplexität des vorliegenden Mobilitätsmanagements die Prognosen hinsichtlich dessen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden und die Kostenfolgen des gesamten Projekts mit Unsicherheiten behaftet. Vor diesem Hintergrund behält sich der

Stadtrat auch vor, im Rahmen der Umsetzungsphase punktuell vom vorliegenden Detailkonzept abzuweichen, sofern dies aus sachlich nachvollziehbaren Gründen geboten ist und damit die Mechanik des Mobilitätsmanagements nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird.

2. Mit Rücksicht auf die bestehenden Unsicherheiten erachtet es der Stadtrat auch als angezeigt, das Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung vorerst mit einer vierjährigen Einführungsphase zu starten, die bereits auch erste Erfahrungen zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden nach dem Bezug des Superblocks mit einbezieht. Nach Abschluss der Einführungsphase sollen die Lenkungseffekte der verschiedenen Massnahmen und deren finanzielle Auswirkungen sorgfältig evaluiert werden. Da das Mobilitätsmanagement wesensgemäss zu grossen Teilen auf Kommunikation, Koordination und Vernetzung verschiedener Akteure beruht, gilt es zum anderen, aufgrund der gemachten Erfahrungen die Praxisauglichkeit und Qualität der Prozesse zu untersuchen. Die Wirkungsabschätzung und Prozessevaluation soll anschliessend in einem Zwischenbericht zusammengefasst werden. Dieser dient dem Stadtrat im Sinn eines Controlling-Instrumentes dazu, um nach Ablauf der Einführungsphase bei Bedarf am komplexen Zusammenspiel der verschiedenen Mobilitätsmassnahmen Feinjustierungen vornehmen zu können. Ziel ist es, die Wirkung des Mobilitätsmanagements auf das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden sowohl unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten als auch unter finanziellen Aspekten zu optimieren.

Im Hinblick auf die Aufsichtsfunktion des Parlaments gegenüber der Verwaltung erachtet es der Stadtrat ferner als sachgerecht, wenn der Zwischenbericht über die Einführungsphase des Mobilitätsmanagements dem Grossen Gemeinderat zur Information und formellen Kenntnissnahme unterbreitet wird.

3. Für die vierjährige Einführungsphase des Mobilitätsmanagements ist nach heutigem Planungsstand von folgenden Kosten und Erträgen auszugehen, wobei – wie bereits erwähnt – zu berücksichtigen ist, dass diese Zahlen mit erheblichen Schätzungsunsicherheiten behaftet sind:

	2013	2014	2015	2016
<i>Kosten</i>				
ZVV-/Z-Bonus-Pass	510'000	525'000	540'000	555'000
Mobilitätsbonus	620'000	640'000	655'000	675'000
Unterstützende Massnahmen	40'000	40'000	40'000	40'000
Bruttokosten	1'170'000	1'205'000	1'235'000	1'270'000
<i>Einnahmen</i>				
Höhere Parkiergebühren	-600'000	-600'000	-600'000	-600'000
<i>Kostenreduktionen</i>				
Dienstfahrten	-250'000	-250'000	-250'000	-250'000
Rückvergütung CO ₂ -Lenkungsabgaben	-200'000	-200'000	-200'000	-200'000
Nettokosten	120'000	155'000	185'000	220'000

Aus obiger Darstellung wird ersichtlich, dass auf der Aufwandseite vor allem die Kostenbeteiligung für den ZVV-/Z-Bonuspass und der Mobilitätsbonus ins Gewicht fallen. Demgegenüber ist ertragsseitig einerseits mit einem erheblichen Mehrertrag aus der Parkplatzbewirtschaftung und rückläufigen Fahrspesen für Dienstfahrten zu rechnen. Andererseits sollen nach Möglichkeit auch die Einnahmen der Stadt Winterthur aus der Rückverteilung der CO₂-Abgabe des Bundes zur Finanzierung des Mobilitätsmanagements der Stadtverwaltung eingesetzt werden. Dies ist nach dem Dafürhalten des Stadtrates angesichts des Zwecks der CO₂-Abgabe sachgerecht und richtig. Bei der CO₂-Abgabe handelt es sich um eine Lenkungsabgabe, mit welcher ein Anreiz gesetzt werden soll für den sparsamen Umgang mit fossilen Brennstoffen und für den vermehrten Einsatz CO₂-neutraler oder CO₂-armer Energieträger. Über eine entsprechende Verwendung der Rückverteilung soll gemäss Absatz 3 des beantragten neuen § 54bis des Personalstatuts – wie im Folgenden dargelegt – der Grosse Gemeinderat im Rahmen seiner Budgetkompetenz entscheiden.

F. Ergänzende Bemerkungen zum neuen § 54bis des Personalstatuts

Damit das geplante Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung eingeführt werden kann, bedarf es einer gesetzlichen Grundlage. Zu diesem Zweck wird das städtische Personalstatut (PST) mit einem neuen § 54bis ergänzt. Diese Bestimmung legt die Massnahmen des Mobilitätsmanagements in den Grundzügen hinreichend bestimmt und verbindlich fest. Sie belässt dem Stadtrat aber auch den erforderlichen Gestaltungsraum, um die konkrete Umsetzung des gesamten Massnahmenpakets, einschliesslich der zahlreichen operativen Detailfragen, die sich in diesem Zusammenhang stellen, in der Vollzugsverordnung zum Personalstatut sowie in ergänzenden Dienstanweisungen (Verwaltungsverordnungen) zu regeln.

Zu den einzelnen Regelungen in § 54bis PST:

Absatz 1

Das Mobilitätsmanagement gilt grundsätzlich für alle städtischen Mitarbeitenden, unter Einschluss der städtischen Lehrkräfte; von den Vergünstigungen ausgenommen sind die Mitarbeitenden von Stadtbus, die bereits im Rahmen der Partnerschaft mit dem ZVV von weit reichenden finanziellen Mobilitätsanreizen profitieren. Ferner wird in dieser Regelung bewusst auf eine weitere Konkretisierung der Vergünstigungen verzichtet. Einerseits ist davon auszugehen, dass sich die Palette an Fahrausweisangeboten des öffentlichen Verkehrs im Laufe der Zeit verändert. Andererseits ist unklar, wie sich die Nachfrage der städtischen Angestellten nach dem ZVV-/Z-Bonuspass bzw. dem Mobilitätsbonus entwickeln wird. Zur Gewährleistung eines wirksamen Mobilitätsmanagements muss der Stadtrat daher jederzeit in der Lage sein, die Vergünstigungen für das Personal sich verändernden Rahmenbedingungen anzupassen.

Absatz 2

Wie bereits erwähnt, ist die Bewirtschaftung der Parkplätze für städtische Angestellte heute im Parkplatz-Reglement für das Personal der Stadt Winterthur vom 30. Oktober 1996 geregelt. In Absatz 2 des neuen § 54bis wird zwingend festgelegt, dass die Kosten für die Parkplatzbenutzung im Rahmen der anstehenden Überarbeitung dieses Reglements auf ein marktübliches Niveau erhöht werden sollen. Sonderregelungen drängen sich für Mitarbeitende auf, die entweder aus gesundheitlichen Gründen (z.B. Gehbehinderung) oder im Hinblick auf ihre geschäftliche Funktion zwingend auf die Benutzung ihres privaten Motorfahrzeugs angewiesen sind. Die neue Parkierungsordnung gilt auch für die kantonalen Lehrpersonen (vgl. § 1 Abs. 2 PST).

Absatz 3

Die Rückverteilung der CO₂-Abgabe ist in der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Juni 2007 über die CO₂-Abgabe (CO₂-Verordnung) geregelt, die ihrerseits ihre Grundlage im Bundesgesetz vom 8. Oktober 1999 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz) hat. Die CO₂-Abgabe bezweckt, den Verbrauch fossiler Energieträger und damit die CO₂-Emissionen zu verringern. Die Verteuerung der Brennstoffe setzt Preissignale und damit Anreize zum sparsamen Verbrauch und zum vermehrten Einsatz CO₂-freier oder CO₂-ärmerer Energieträger. Aus dem einschlägigen Bundesrecht ergibt sich keine Grundlage, die dem Ertrag aus der Rückverteilung der CO₂-Abgabe einen für die Stadt Winterthur relevanten Verwendungszweck vorgeben würde. Mit Blick auf die umweltpolitische Stossrichtung dieser Abgabe ist es aber nach Meinung des Stadtrates gerechtfertigt, wenn die Erträge aus deren Rückerstattung zur Finanzierung des Mobilitätsmanagements herangezogen werden. Gleiches soll für eine allfällige Rückvergütung anderer, wesensähnlicher Lenkungsabgaben gelten. Allerdings darf eine solche Zweckbindung aus finanzrechtlichen Gründen nicht im Personalstatut verbindlich festgeschrieben werden, da kein Anwendungsfall von § 127 Abs. 1 des Gemeindegesetzes vorliegt. Dem steht aber nicht entgegen, wenn das Mobilitätsmanagement unter Einhaltung der normalen Budgetierungsregeln massgeblich aus den fraglichen Rückerstattungen finanziert wird. Der Stadtrat wird jährlich entsprechend Antrag stellen.

G. Schlussfolgerung

Die durch zivilisationsbedingte Treibhausgasemissionen verursachte globale Klimaerwärmung und die zunehmende Verknappung fossiler Brennstoffe werden heute gemeinhin als die grössten Herausforderungen unserer Zeit begriffen. Zu den Hauptverursachern der Treibhausgasemissionen gehört der motorisierte Individualverkehr. Die Stadt Winterthur trägt als grösste lokale Arbeitgeberin eine besonders grosse Verantwortung, wenn es darum geht, eine effiziente, umwelt- und sozialverträglichere und damit nachhaltige Mobilität zu fördern. Die Umsetzung eines Mobilitätsmanagements bietet für die Stadt eine innovative Möglichkeit, um auf kommunaler Ebene klimapolitische Zielsetzungen im Sinn des Nachhaltigkeitsgedankens mit ökonomischen Vorteilen zu verknüpfen. Einerseits wird damit der betriebsbezogene CO₂-Ausstoss reduziert und auf diese Weise ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet. Andererseits resultieren aus der Optimierung der Mobilitätsprozesse und einem wesensgerechten Verkehrsmiteinsatz auch handfeste ökonomische Vorteile in Form von Kostenreduktionen und einer Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz. Zudem wird dank einer Verminderung der motorisierten Fahrzeugbewegungen die städtische Verkehrsinfrastruktur entlastet. Das vorliegende Konzept für ein Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung zeichnet sich schliesslich auch dadurch aus, dass es sich zu einem erheblichen Teil von selbst finanziert, indem die Mehreinnahmen aus der Parkplatzvermietung an städtische Mitarbeitende und die Einsparungen bei den Fahrspesen zur Schaffung monetärer Anreize zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel eingesetzt werden können. Mit einem in diesem Sinn kostenbewussten und zugleich wirkungsvollen Mobilitätsmanagement für ihre Mitarbeitenden wird die Stadt Winterthur ihrer umweltpolitischen Vorbildrolle gerecht; sie setzt damit ein bewusstes Zeichen für eine zukunftsweisende, nachhaltige Unternehmenskultur.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder