

Auswertung Umfrage

Mobilität in der Gemeindeverwaltung Zuchwil 2016

Zurückgelegten Wege und benutzte Verkehrsmittel der Mitarbeitenden



so!mobil

c/o Weit&Breitsicht GmbH
Hermesbühlstrasse 67
4500 Solothurn

Solothurn, Oktober 2016

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	3
2 Auswertung	5
2.1 Befragte nach Arbeitsort.....	5
2.2 Eckdaten Arbeitsweg.....	5
2.3 Modalsplit Arbeitsweg	6
2.4 Gründe für Verkehrsmittelwahl Arbeitsweg	11
2.5 Modalsplit und Distanzen Dienstfahrten.....	14
3 Wünsche, Bemerkungen, Vorschläge und Anregungen	18
4 Massnahmenvorschläge	18
4.1 Bemerkungen zu den Massnahmen	20

1 Zusammenfassung

Die Mobilität der Mitarbeitenden der Gemeinde Zuchwil lässt sich in die beiden Bereiche «Arbeitsweg» und «Dienstfahrten» gliedern. Ersterer ist stark von der individuellen Ausgangslage (Wohnort, Tätigkeiten nach der Arbeit u.a.) geprägt. Hier kann die Gemeinde nur indirekt durch Anreize und Verbesserungen der Infrastruktur Einfluss nehmen. Die Dienstfahrten gehören hingegen zur Arbeitszeit und die Gemeinde kann durch die gesetzten Rahmenbedingungen (z.B. Spesenreglement) direkt Einfluss nehmen.

Arbeitsweg - Fahrten zur Arbeit

Insgesamt legen die 132 befragten Mitarbeitenden pro Tag (inkl. Rückkehr am Mittag) 2'515,63 Kilometer zurück. Pro Jahr mit 47 Arbeitswochen sind dies 422'556 Kilometer.

Fast die Hälfte der Befragten haben einen Arbeitsweg von weniger als 5 Kilometer. Ein Viertel (im Sommer) bis die Hälfte (im Winter) der Befragten legt diese Distanz mit dem Auto zurück. Distanzen von bis zu 5 Kilometern können gut mit dem Velo oder Elektrovelo zurückgelegt werden. Die von vielen gewünschte Flexibilität und je nach Ausrüstung der Transport von Material kann damit auch gewährleistet werden. Auch Distanzen von bis zu 10 Kilometer (betrifft gut 70 Prozent der Mitarbeitenden) eignen sich teilweise für das Elektrovelo. Die Wintermonate sind jedoch ein beachtlicher Hemmfaktor für das ganzjährige Pendeln mit dem (Elektro-)Velo.

Die gewählten Verkehrsmittel variieren je nach Arbeitsort. In der Gemeindeverwaltung legen durchschnittlich 43 Prozent der Mitarbeitenden den Arbeitsweg mit dem Auto zurück. 14 Prozent nehmen den öV, 28 Prozent das (Elektro-)Velo. In der Spitex ist der Anteil der Autofahrenden mit 63 Prozent deutlich grösser. 23 Prozent kommen mit dem (Elektro-)Velo zur Arbeit.

Folgende Massnahmen bieten sich im Bereich «Arbeitsweg» prioritär an: Verbesserung der Veloinfrastruktur durch (Aus-)Bau von Veloabstellplätzen (überdacht, mit Pumpmöglichkeit), Weiterführung von Aktionen wie ‚Bike to Work‘, ‚Bike4Car‘ und weitere interne Mobilitätsaktionen.

Dienstfahrten - Fahrten während der Arbeit

Im Sommer legen die Mitarbeitenden der Gemeinde Zuchwil für Dienstfahrten Total 12'676 Kilometer pro Monat zurück, im Winter sind es etwas mehr, nämlich 14'039 Kilometer. Davon werden im Jahresdurchschnitt knapp 68 Prozent (durchschnittlich 9'016 Kilometer pro Monat) im privaten Auto zurückgelegt, 8 Prozent mit dem Auto der Gemeinde. Trotz einem Mobility-Standort direkt beim Gemeindehaus wird Mobility für Dienstfahrten noch nicht genutzt. Die Entschädigung über das aktuelle Spesenreglement bietet hierzu wenig Anreiz.

Eine grosse Anzahl an Dienstfahrten mit dem privaten Auto werden von der Spitex absolviert. Diese Fahrten könnten teilweise mit E-Bikes oder elektrischen Lastenrädern absolviert werden. Ein möglicher positiver Nebeneffekt wäre die Reduktion der mit dem Auto zurückgelegten Arbeitswege.

Folgende Massnahmen bieten sich im Bereich «Dienstfahrten» prioritär an: zur Verfügung stellen von Elektrovelos für die Spitex und das Gemeindepersonal, Anschaffung eines übertragbaren Mobility-Abos für die Mitarbeitenden sowie unterstützend eine Anpassung des Spesenreglements. Mit einem Jahresabonnement von ‚Collectors‘ könnte die Gemeinde zudem vermehrt den Velo-Hauslieferdienst für den Transport von Material nutzen.

Mobilitätsmanagement in der Gemeinde

Weitere Massnahmenvorschläge finden sich auf den Seiten 18 bis 20 dieses Berichtes. Damit diese Massnahmen langfristig Wirkung zeigen, sollte das Mobilitätsmanagement strategisch in der Organisation der Gemeinde verankert werden. Massnahmenpakete, Ziele und ein Controlling sind festzulegen und idealerweise im Energiestadtprozess abzubilden. Die vorbildliche Rolle der Gemeinde kann auch gegenüber den ansässigen Unternehmen kommuniziert werden und so Anreize für deren Mobilitätsmanagement schaffen.

2 Auswertung

132 der rund 250 Mitarbeitenden der Gemeinde Zuchwil haben den online Fragebogen zum Thema «Mobilität in der Gemeindeverwaltung Zuchwil» ausgefüllt. Dies entspricht einer Rücklaufquote von ca. 53 Prozent. Vor allem Mitarbeitende mit Kleinstpensum im Unterrichtsbereich haben verständlicherweise die Umfrage nicht berücksichtigt.

2.1 Befragte nach Arbeitsort

Untenstehend ist die Verteilung der Befragten auf die Arbeitsorte ersichtlich.

Gemeindeverwaltung	46
Spitex	15
Bauamt (Werkhof)	5
Schulhaus Pisoni	22
Schulhaus Zelgli	14
Schulhaus Blumenfeld	8
Schulhaus Unterfeld	15
weitere (andere Standorte, Kindergärten etc.)	7
Total	132

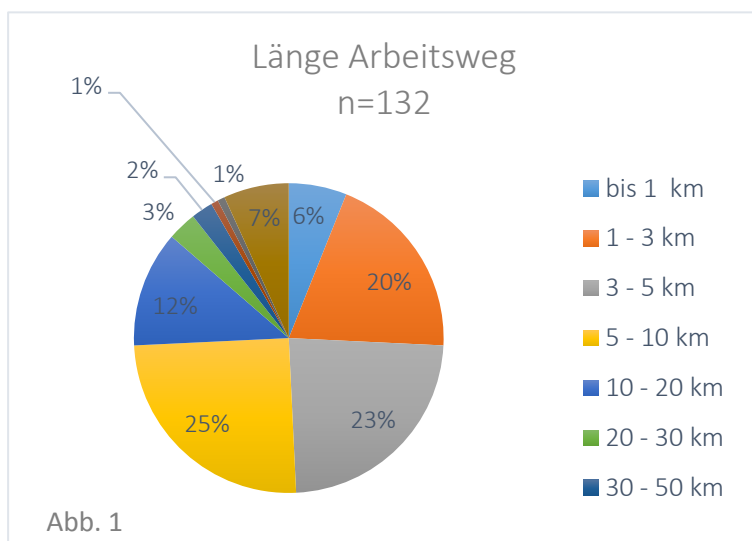


Abb. 1

2.2 Eckdaten Arbeitsweg

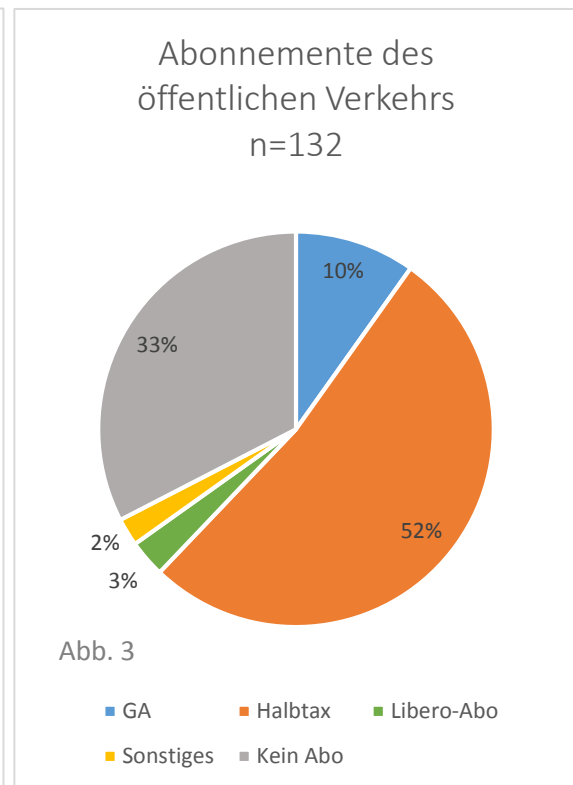
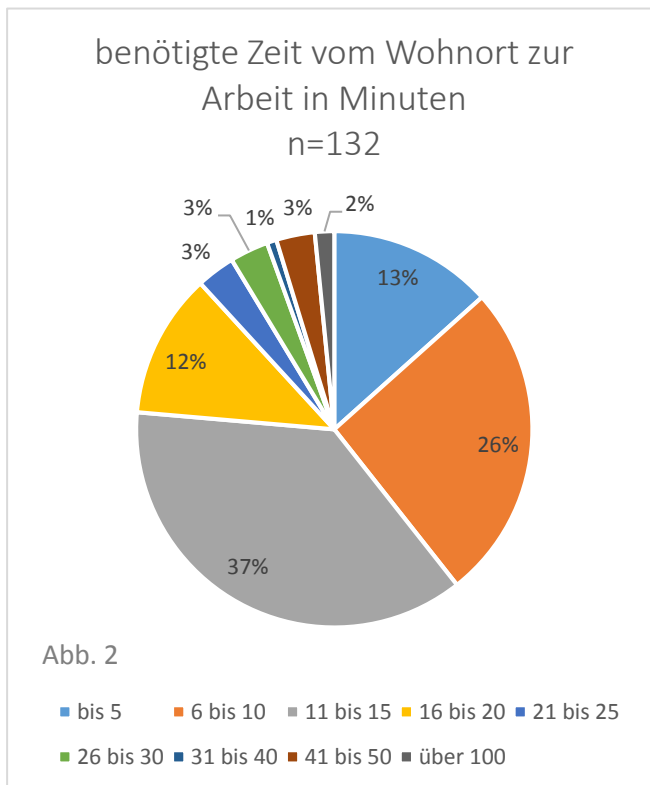
Distanz – (Abb. 1) 49 Prozent der Befragten haben einen Arbeitsweg von weniger als 5 Kilometer. 74 Prozent haben einen Arbeitsweg von weniger als 10 Kilometer. 14 Prozent haben einen längeren Arbeitsweg als 20 Kilometer, wovon nur 2 Personen über eine Distanz von 50 Kilometer anreisen.

Zeit – (Abb. 2) Für die Anreise benötigen 13 Prozent maximal 5 Minuten, gut ein Viertel 6 bis 10 Minuten und 37 Prozent maximal 15

Minuten. Knapp ein Viertel der Befragten benötigen für Ihren Arbeitsweg mehr als eine Viertelstunde und davon nur etwa die Hälfte über 20 Minuten.

Wohnort - Rund 20 Prozent der befragten Mitarbeitenden haben ihren Arbeitsplatz in ihrer Wohngemeinde und sind damit „intra-kommunale Pendler“ (Wohnort Zuchwil). 80 Prozent der Befragten arbeiten ausserhalb der eigenen Wohngemeinden und sind damit „interkommunale Pendler“. Ein Viertel der interkommunalen Pendler ist in Solothurn wohnhaft. Gut 5 Prozent kommen aus Derendingen, knapp 4 Prozent aus Subingen. Die restlichen Mitarbeitenden stammen mehrheitlich aus den weiteren umliegenden Gemeinden (Deitingen, Etziken, Grenchen, Langendorf, Rechterswil, Riedholz, u.a.). Eine weitere Auswertung mit öV-Güteklassen wäre möglich.

Total Kilometer - Insgesamt legen die 132 befragten Personen pro Tag (inkl. Rückkehr am Mittag) 2'515,63 Kilometer zurück. Pro Jahr mit 47 Arbeitswochen sind dies 422'556 Kilometer.



Abonnement – (Abb. 3) Ein Drittel der Befragten besitzen kein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Die Hälfte der Befragten besitzen ein Halbtax, 10 Prozent ein Generalabonnement.

Unfälle - Auf dem Weg zur Arbeit hatten 9 der befragten 132 Personen in den letzten 12 Monaten jeweils einen Unfall (Total 9). Bei Fahrten während der Arbeit (Dienstfahrten) hatte eine Person in den letzten 12 Monaten 2 Unfälle (Total 2).

2.3 Modalsplit Arbeitsweg

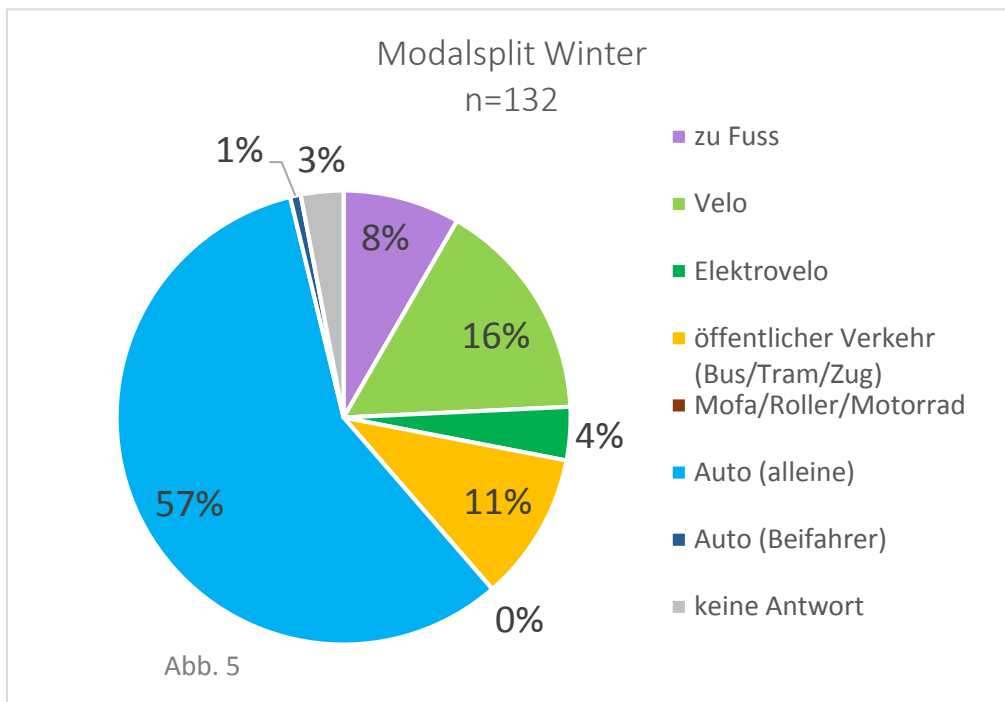
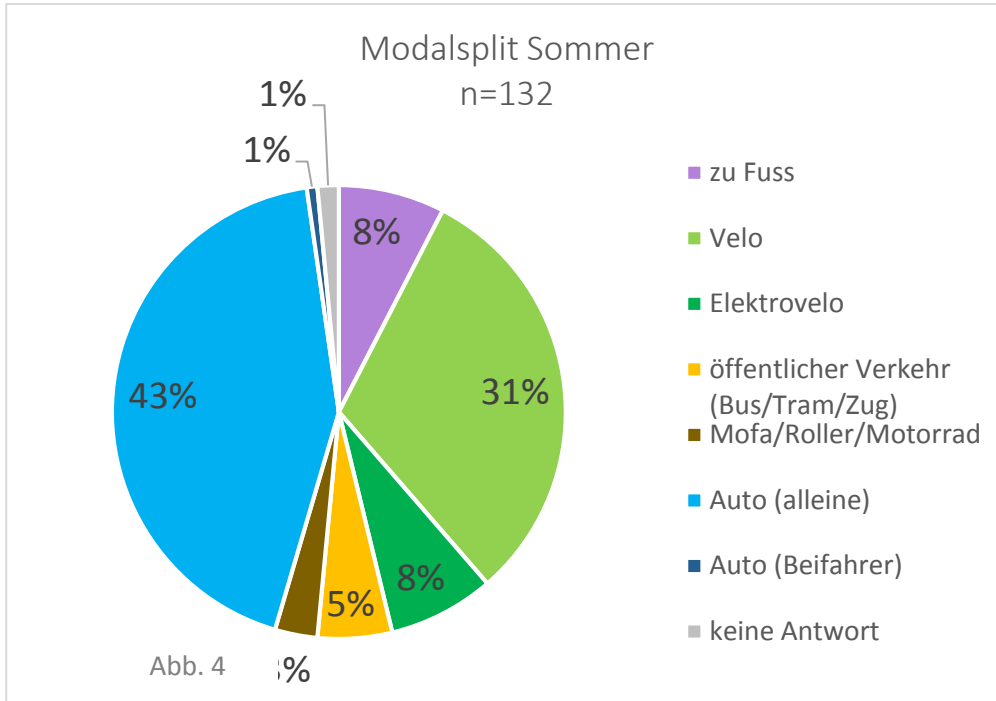
Sommer – (Abb. 4) Im Sommer legen 44 Prozent der Befragten ihren Arbeitsweg mit dem Auto (alleine oder mit Beifahrer) zurück. Das am zweithäufigsten gewählte Verkehrsmittel, ist das Velo mit 31 Prozent, gefolgt vom Elektrovelo und zu Fuss (jeweils 8 Prozent). Die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr ist mit 5 Prozent marginal.

Winter – (Abb. 5) Im Winter steigen fast die Hälfte der Velo- und Elektrovelofahrenden sowie alle Mofa-Fahrenden auf ein anderes Verkehrsmittel um. Der Anteil der Autofahrenden erhöht sich damit auf 57 Prozent und die Anzahl der öV-Nutzenden verdoppelt sich auf 11 Prozent. Der Anteil Fussgänger bleibt gleich.

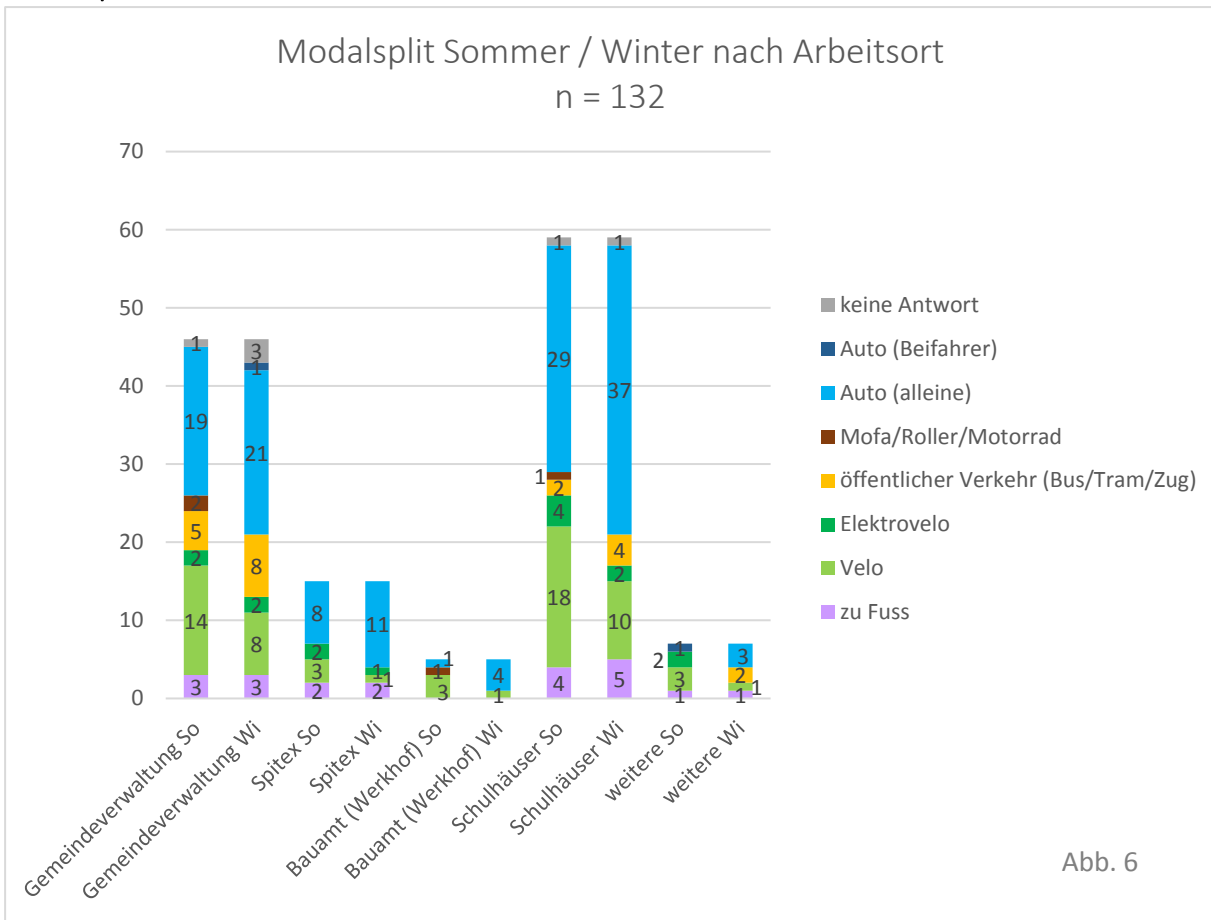
Schweizweit - Im nationalen Vergleich liegt Zuchwil bezüglich dem motorisierten Individualverkehr mit 50 Prozent knapp über dem Durchschnitt. Schweizweit entfallen rund 49 Prozent der Arbeits- und Ausbildungswege auf den motorisierten Individualverkehr. Über das ganze Jahr betrachtet ist der Anteil am Langsamverkehr in Zuchwil mit 37.5 Prozent etwas höher als der schweizweite Durchschnitt von 33 Prozent. Deutlich unter dem Durchschnitt liegt Zuchwil mit dem Anteil am öffentlichen Verkehr (8 Prozent) im nationalen Vergleich (18 Prozent).

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2011) FAKTENBLATT «PENDLERMOBILITÄT», Bern.

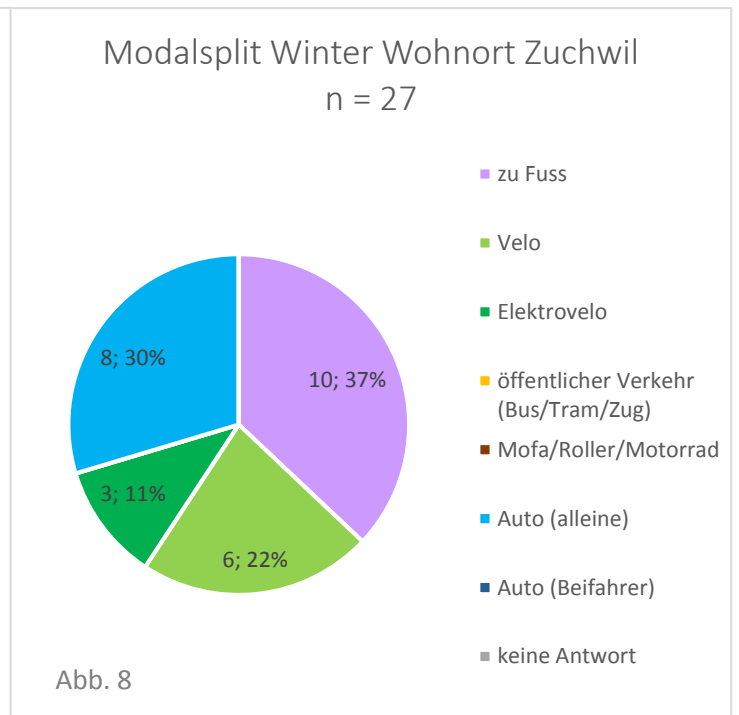
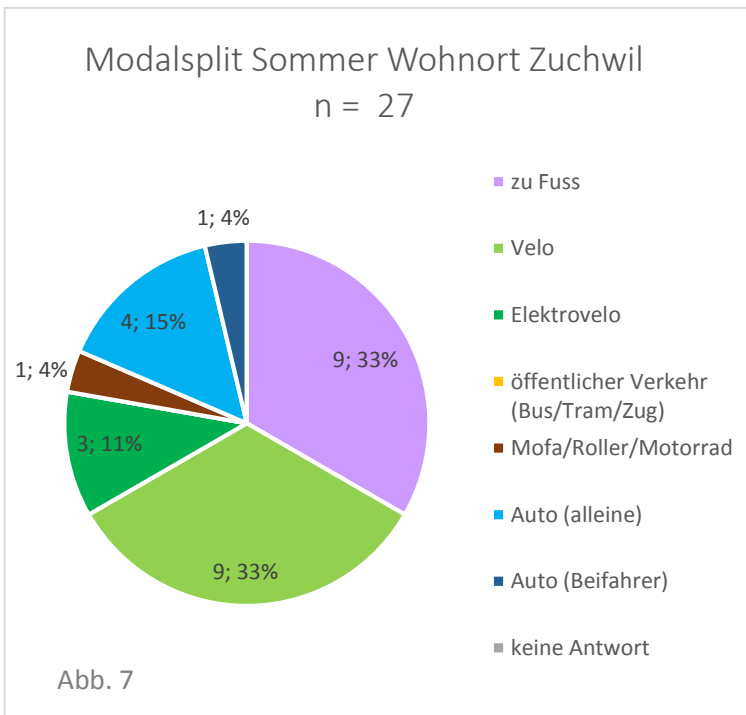
Modalsplit nach Jahreszeiten Sommer - Winter



Modalsplit nach Arbeitsort



Modalsplit Wohnort Zuchwil



Modalsplit Sommer / Winter nach Distanz
 n=132

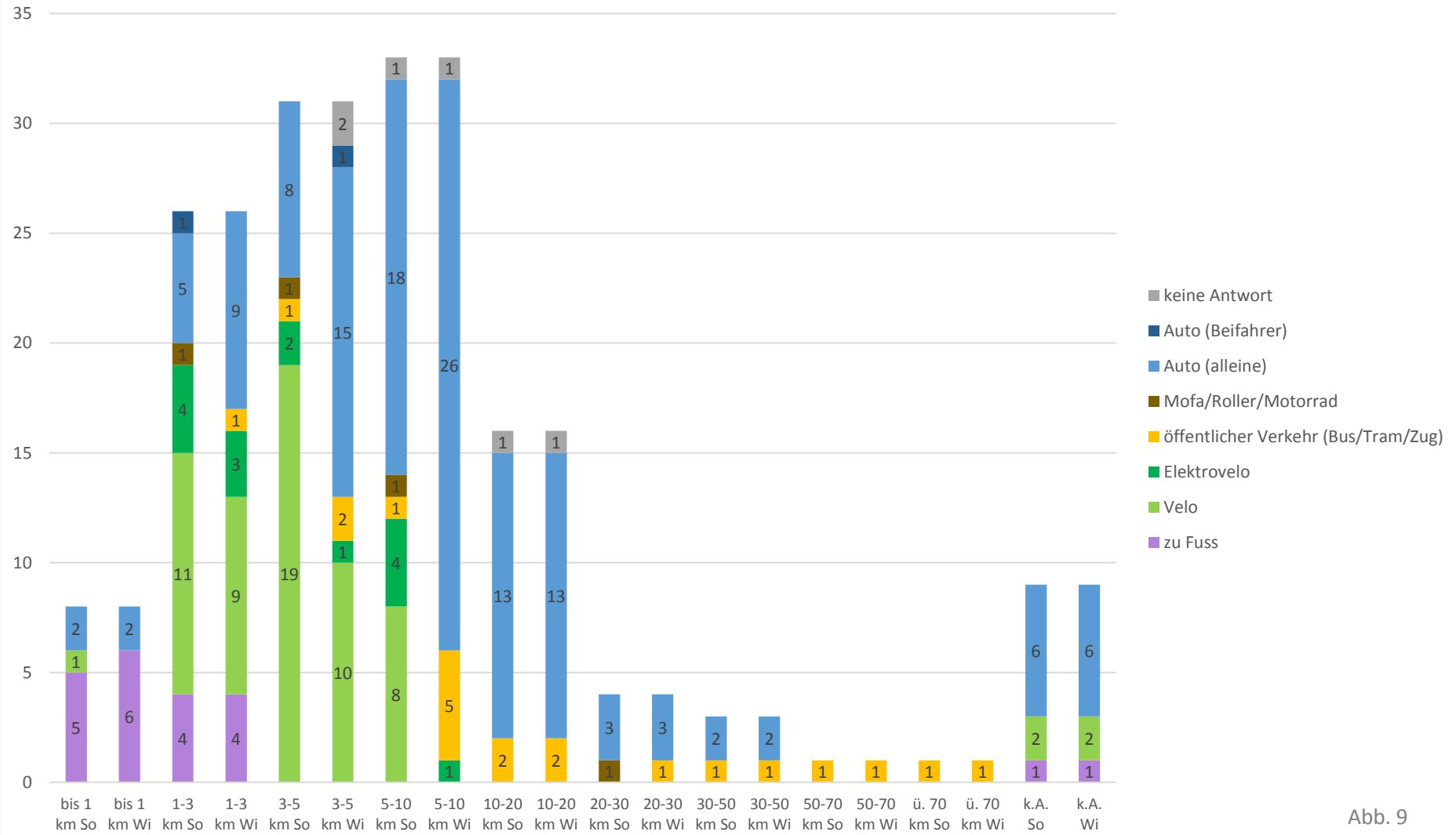


Abb. 9

Modalsplit nach Distanz – (Abb.9) Betrachtet man das gewählte Verkehrsmittel im Bezug auf die zurückgelegte Distanz, ergeben sich folgende Resultate. Bereits für die **Distanz von weniger als 1 Kilometer** wird teilweise das Auto benutzt. Bei einer **Distanz von 1 bis 3 Kilometer** überwiegt der Langsamverkehr mit einem Anteil von 67 Prozent. Gut die Hälfte der Befragten kommt mit dem Velo oder dem Elektrovelo zur Arbeit, etwa 15 Prozent kommen zu Fuss. Knapp 30 Prozent pendeln mit dem Auto. Bei der **Distanz von 3 bis 5 Kilometer** kommen im Sommer fast 68 Prozent mit dem Velo oder Elektrovelo zur Arbeit. Im Winter nimmt der Anteil an Velofahrenden auf 35 Prozent ab. Dafür steigt der Anteil an Autofahrenden vom Sommer (gut 25 Prozent) auf den Winter (gut 51 Prozent). Bei einer **Distanz von 5 bis 10 Kilometer** steigt der Anteil Autofahrender stark an. Im Sommer kommen 55 Prozent mit dem Auto, im Winter gar 79 Prozent. Während im Sommer noch über ein Drittel mit dem (Elektro-)Velo (Anteil 1:2) pendeln, steigen diese im Winter auf das Auto oder den öV um. **Ab einer Distanz von 10 Kilometer** erfolgt die Anreise zur Arbeit fast ausschliesslich mit dem öV und dem Auto und die saisonalen Unterschiede fallen meist weg. Wobei von 10 bis 30 Kilometer das Auto mit um die 80 Prozent überwiegt.

Modalsplit nach Arbeitsort – (Abb. 6) In der Gemeindeverwaltung legen durchschnittlich 43 Prozent der Mitarbeitenden den Arbeitsweg mit dem Auto zurück. 14 Prozent nehmen den öV, 28 Prozent das (Elektro-)Velo. In der Spitex ist der Anteil der Autofahrenden mit 63 Prozent deutlich grösser. 23 Prozent kommen mit dem (Elektro-)Velo zur Arbeit. Beim Werkhof kommen vor allem im Winter 80 Prozent mit dem Auto. Im Sommer sind es nur 20 Prozent. 60 Prozent kommen mit dem Velo. In den Schulhäusern kommen durchschnittlich 56 Prozent der Mitarbeitenden mit dem Auto und 29 Prozent mit dem (Elektro-)Velo zur Arbeit. Im Winter halbiert sich die Anzahl der Velofahrenden annähernd.

Modalsplit nach Wohnort Zuchwil – (Abb. 7 und 8) Gut ein Drittel der Mitarbeitenden, die in Zuchwil wohnen, kommen zu Fuss zur Arbeit. Ein weiteres Drittel kommt im Winter mit dem (Elektro-)Velo, im Sommer beträgt der Anteil Velofahrender sogar 44 Prozent. Im Sommer kommen etwa 19 Prozent mit dem Auto, im Winter sind es 30 Prozent.

Ausgangslage Vergütung Auto und öV – Die Gemeinde Zuchwil vergütet Dienstreisen mit dem privaten Fahrzeug mit 70 Rp. pro Kilometer. Diese Vergütung ist an keine Bedingungen geknüpft. Bis jetzt gibt es von der Gemeinde Zuchwil für die Mitarbeitenden keinen Beitrag an die Abonnemente des öffentlichen Verkehrs.

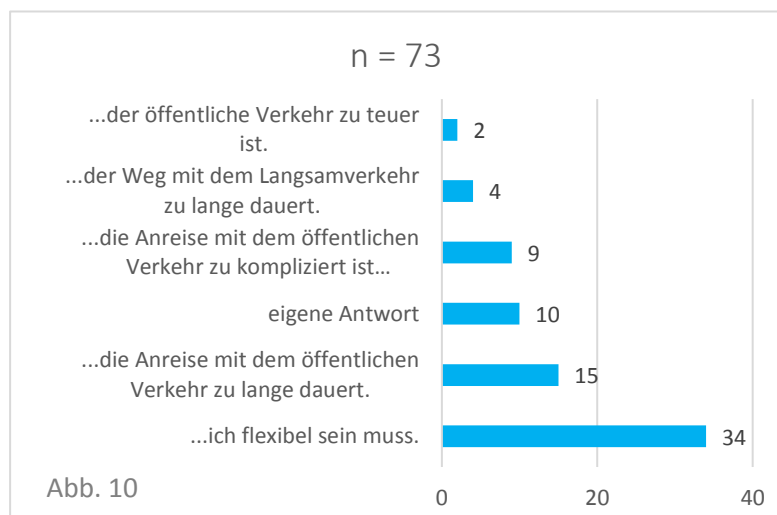
Potentiale - 49 Prozent der Befragten haben einen Arbeitsweg von weniger als 5 Kilometern. Distanzen von bis zu 5 Kilometer können gut mit dem Velo oder Elektrovelo zurückgelegt werden. Ein Viertel (im Sommer) bis die Hälfte (im Winter) der Befragten legt diese Distanz mit dem Auto zurück. Gerade in den topografisch unregelmässigen Gebieten in der Region Solothurn / Zuchwil ist die Tretkraftunterstützung der Elektrovelos vorteilhaft. Auch Distanzen von bis zu 10 Kilometer eignen sich teilweise für das Elektrovelo. Die Wintermonate sind jedoch ein beachtlich hemmender Faktor für das ganzjährige Pendeln mit dem (Elektro-)Velo.

Der öffentliche Verkehr spielt für den Arbeitsweg nach Zuchwil eher eine kleine Rolle. 67 Prozent der Mitarbeitenden besitzen jedoch ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. Die Gemeinde bietet grundsätzlich gleitende Arbeitszeiten an, ausgenommen Spitex, Schulen und Schalteröffnungszeiten. Unter diesen Voraussetzungen und je nach Wohnort bietet der öffentliche Verkehr gerade bei der Verlagerung der sommerlicher (Elektro-)Velo-Verkehrs auf das Auto im Winter eine gute Alternative. Bis jetzt gibt es von der Gemeinde Zuchwil für die Mitarbeitenden keinen Beitrag an die Abonnemente des öffentlichen Verkehrs.

2.4 Gründe für Verkehrsmittelwahl Arbeitsweg

Gründe den Arbeitsweg mit dem Auto zurückzulegen

Bei dieser Frage waren Mehrfachantworten möglich. Sie konnte übersprungen werden, wenn das Auto nicht regelmässig für den Weg zur Arbeit genutzt wird. 73 von 132 Personen beantworteten die Frage.



(Abb. 10) - Als häufigster Grund wurde die Flexibilität (34) angegeben; an zweiter Stelle steht die längere Anreisedauer mit dem öV (15). Als eigene Antwort wurde häufig der Transport von Material genannt (6), aber auch Bequemlichkeit (3) und kurzer Arbeitsweg (1) waren genannte Gründe. 9 Personen finden die Anreise mit dem öV zu kompliziert, 4 Personen dauert die Anreise mit dem Velo oder zu Fuss zu lange, 2 Personen finden den öV zu teuer.

Parkierung - Die Mehrheit der Personen, die mit dem Auto zur Arbeit kommen (75 Antworten) parkieren dieses auf einem Parkplatz der Gemeinde (41) oder auf einem öffentlichen Parkplatz (30). 4 Personen gaben an auf einem privaten Parkplatz zu parkieren.

Ausgangslage Parkierung – Anfang 2007 wurde in Zuchwil ein [Parkraumkonzept](#) eingeführt (Grundlagendokumente: [Parkierungsverordnung](#), [Parkierungsreglement](#)). Die Parkplätze beim Gemeindehaus (Anzahl 40) sind gebührenpflichtig. Alle übrigen öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten sind als «Blaue Zone» gekennzeichnet. Es können Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresparkkarten bezogen werden. Es gelten für die gemeindeeigenen und für die öffentlichen Parkplätze dieselben Tarife. Tages- und Wochenkarten sind frei erhältlich. Die Bevölkerung von Zuchwil und bestimmte Nutzergruppen (Mitarbeiter/-innen von Geschäftsbetrieben mit Sitz in Zuchwil, Pflegepersonal etc.) können bei der Gemeinde eine Monats- bzw. Jahresparkkarte beziehen. Eine Ausnahme bilden grössere Firmen mit eigenen Parkplätzen. Deren Mitarbeitende haben kein Anrecht auf eine Jahresparkkarte. Preise: Tagesparkkarten CHF 5.00, Wochenparkkarten CHF 15.00, Monatsparkkarten CHF 20.00, Jahresparkkarten CHF 120.00. Der Stundentarif beträgt 50 Rp.

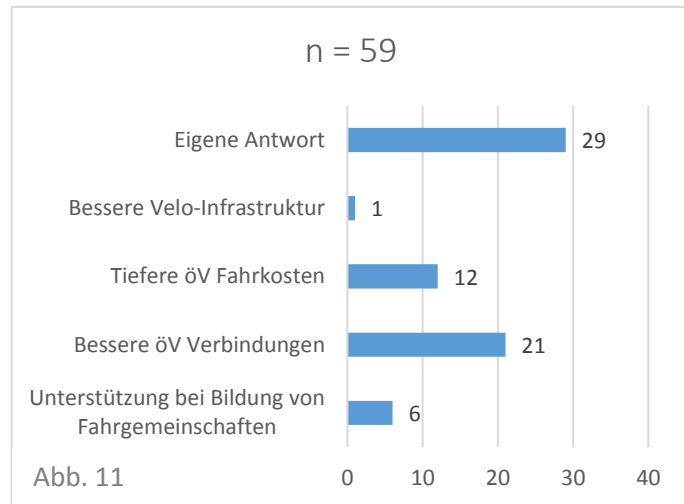
Faktoren, die den Verzicht auf das Auto für den Arbeitsweg begünstigen würden.

Die Frage war optional und konnte übersprungen werden, wenn das Auto nicht für den Arbeitsweg genutzt wird. 59 von 132 Personen beantworteten die Frage.

(Abb. 11) - 21 Personen gaben an, dass bessere öV Verbindungen den Verzicht auf das Auto für den Arbeitsweg begünstigen würden. Dies deckt sich mit dem angegebenen Grund der längeren Anreisedauer mit dem öV (15 Personen).

Tiefere öV-Fahrkosten gaben 12 Personen an, obwohl nur 2 Personen den Preis des

öV als Grund, das Auto zu nehmen, angaben (siehe Abb. 10). Einer Verbesserung der Veloinfrastruktur wird im Zusammenhang eines Verzichtes auf das Auto ein geringerer Einfluss beigemessen. An einer Unterstützung zur Bildung von Fahrgemeinschaften waren 6 befragte Personen interessiert. Bei den eigenen Antworten wurde am meisten genannt, dass nichts sie dazu bewegen könnte auf das Auto zu verzichten (13). Gründe waren unter anderem Kinder/Gepäck (4), Winter (3), Flexibilität (2) oder dass sie das Auto zum Arbeiten brauchen (1 Spitex und 1 andere Nennung). Der Erwerb eines E-Bikes (vorzugsweise vergünstigt durch die Gemeinde) fanden 4 Personen förderlich, die Mitfinanzierung des öV-Abos durch die Gemeinde nur eine Person. Weitere Faktoren wären ein kürzerer Arbeitsweg, andere Arbeitszeiten oder Pensum, schönes Wetter.



Würde Velofahren in Bezug auf Ihren Weg zur Arbeit für Sie persönlich in Frage kommen?

Von den 59 Personen, welche Angaben das Velo bis jetzt nicht oder nur selten zu nutzen, konnten sich 22 Personen vorstellen zukünftig das Velo zu nutzen, wenn...

- ...sie weniger Zeitdruck / Verpflichtungen hätten. (6)
- ...sie kein Material transportieren müssten. (4)
- ...schönes Wetter ist. (4)
- ...sie ein E-Bike hätten. (3)
- ...sie näher wohnen würden / flache Strecke fahren könnten. (3)
- ...es separate Velowege / sicherer Kreislauf gäbe. (1)
- ...es eine Möglichkeit zum Umziehen und Duschen (Gemeindeverwaltung) gäbe. (1)

7 Velofahrende äusserten sich zu förderlichen Faktoren oder notwendigen Massnahmen: Sie würden das Velo meistens nutzen, wenn sie nichts Grosses transportieren müssen und das Wetter gut ist (5), noch mehr nutzen würde es eine Person, wenn sie ein E-Bike hätte. Eine Person wies darauf hin, dass während Stosszeiten (Arbeits- und Schulbeginn und -ende) zwischen dem Kreislauf Migros und Höhe KIJUZU eine Temporeduzierung auf 30 km/h wünschenswert wäre. Gefährlich seien v.a. die Überholmanöver zwischen den Inseln.

37 Personen können sich auch in Zukunft nicht vorstellen mit dem Velo zur Arbeit zu kommen, weil...

- ...der Weg zu lang ist. (10)
- ...sie zu viel Material transportieren müssen. (6)
- ...es zu anstrengend ist. (3)
- ...sie schwitzen. (3)
- ...die Flexibilität fehlt. (2)
- ...sie keine Lust haben. (2)
- ... das Auto Sicherheit und Wetterschutz bietet. (1)
- ... es zu gefährlich ist. (1)
- ...andere. (9)

Würde die Nutzung von öV (Bus/Bahn) in Bezug auf Ihren Weg zur Arbeit für Sie persönlich in Frage kommen?

Von den 81 Personen, welche Angaben den öV (Bus/Bahn) bis jetzt nicht oder nur selten zu nutzen, konnten sich 29 Personen vorstellen zukünftig den öV zu nutzen, wenn...

- ...es direkte / häufigere Verbindung und eine gute Anbindung gäbe. (16)
- ...die Zeit nicht knapp wäre. (4)
- ...das Wetter sehr schlecht ist. (4)
- ...die Fahrpreise angemessen / günstiger wären. (4)
- ...die Fahrtdauer kürzer wäre. (3)
- ...das Pensum / Stundenplan änderte. (1)

52 Personen können sich auch in Zukunft nicht vorstellen mit dem öV zur Arbeit zu kommen, weil...

- ...es zu umständlich / unflexibel / Abhängigkeit von Abfahrzeiten ist. (13)
- ...es zu lange dauert. (11)
- ...sie bereits zu Fuss gehen / Velo fahren. (9)
- ...sie Material transportieren müssen. (6)
- ...sie schlechte Verbindungen haben. (5)
- ...sie das Auto brauchen zum Arbeiten. (4)
- ...sie bereits ein Auto haben. (2)
- ...es zu teuer ist. (1)
- ... sie unregelmässige Arbeitszeiten haben. (1)
- ...andere. (4)

Gemäss den Befragten stellen die grössten Hemmnisse für den Verzicht auf das Auto die nicht ausreichend guten Verbindungen des öffentlichen Verkehrs dar. Verbunden damit ist auch das starke Bedürfnis nach Flexibilität, oft im Zusammenhang mit privaten Verpflichtungen (z.B. Kinder). Der Transport von viel Material ist ebenfalls ein häufig genannter Grund, warum das Velo oder der öV nicht in Frage kommen. Eine grosse Rolle spielt auch das Wetter, speziell die Wintermonate sind für den Umstieg auf das Velo ein Hemmnis.

2.5 Modalsplit und Distanzen Dienstfahrten

Modalsplit und Anzahl zurückgelegte Kilometer für Dienstfahrten

Anzahl Kilometer Dienstfahrten / Monat
nach Verkehrsmittel im Sommer
Total: 12'676 km

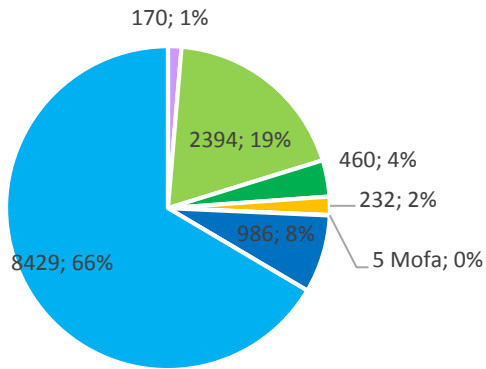
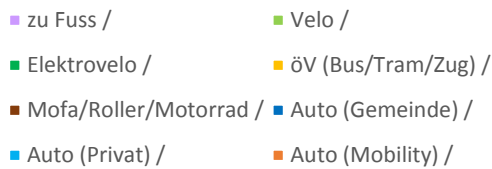


Abb. 12



Anzahl Kilometer Dienstfahrten / Monat
nach Verkehrsmittel im Winter
Total: 14'039 km

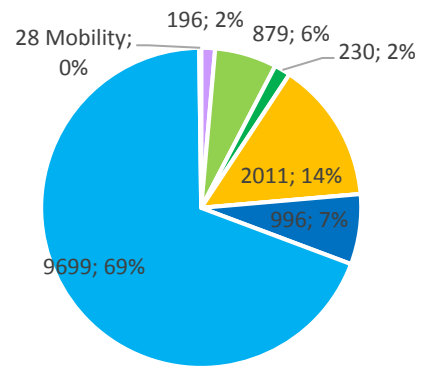
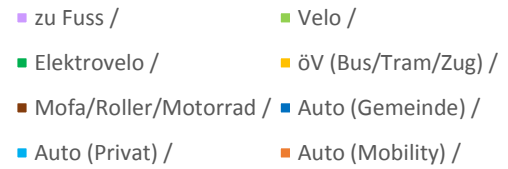


Abb. 13



Modalsplit Dienstfahrten im Sommer
Total = 2'366 Fahrten

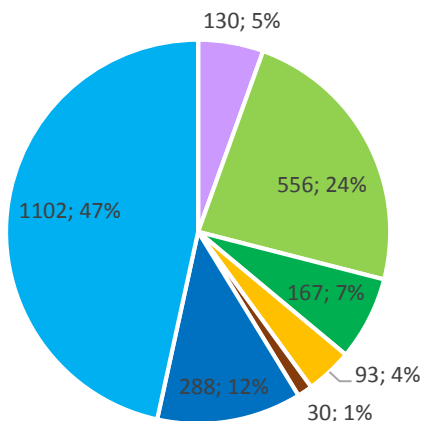
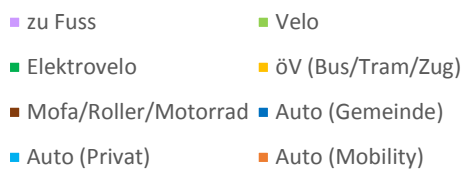


Abb. 14



Modalsplit Dienstfahrten im Winter
Total = 4'843 Fahrten

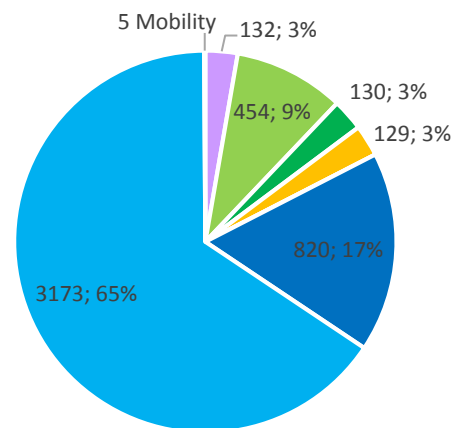
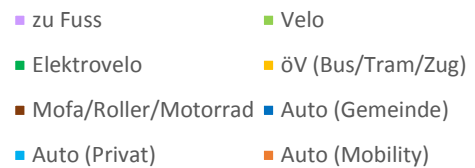


Abb. 15



Zurückgelegte Kilometer – (Abb. 12 und 13) Im Sommer legen die Mitarbeitenden der Gemeinde Zuchwil für Dienstfahrten total 12'676 Kilometer pro Monat zurück, im Winter sind es etwas mehr, nämlich 14'039 Kilometer. Davon werden im Jahresdurchschnitt knapp 68 Prozent (durchschnittlich 9'016 Kilometer pro Monat) im privaten Auto zurückgelegt, 8 Prozent mit dem Auto der Gemeinde. Im Sommer werden 81 Prozent der Fahrten mit den gemeindeeigenen Fahrzeugen vom Werkhof absolviert, im Winter sind es 60 Prozent. 719 der total 8'429 mit dem privaten Auto zurückgelegten Kilometer werden von der Spitex gefahren (knapp 10 Prozent), im Winter sind es 600 der 9699 Kilometer (6 Prozent).

Im Winter steigt der Prozentsatz der mit öV zurückgelegten Kilometern von 2 auf 14 Prozent an, dafür sinkt der prozentuale Anteil des Langsamverkehrs an den zurückgelegten Kilometern von 24 auf 10 Prozent.

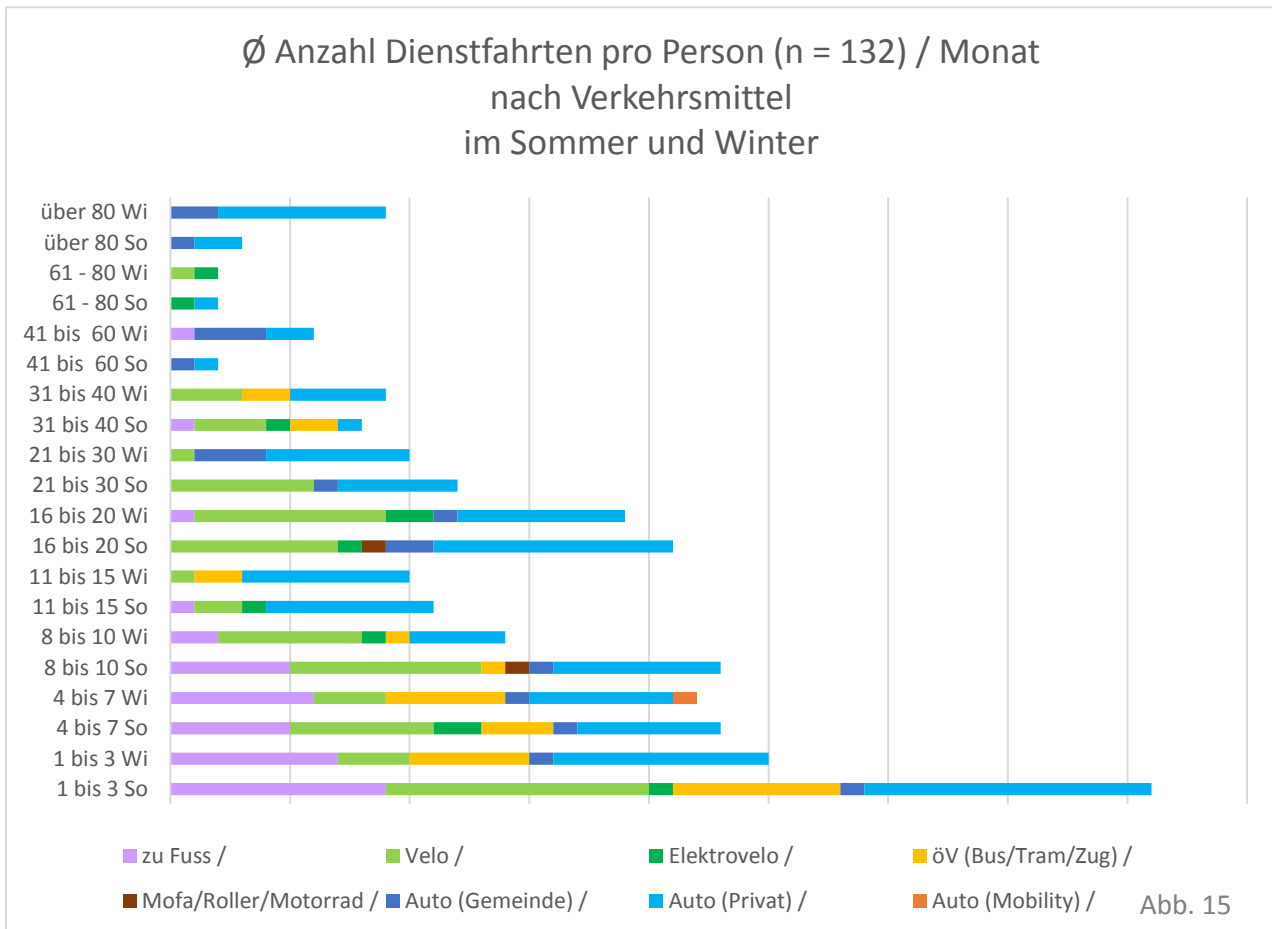
Modalsplit - (Abb. 14 und 15) Betrachtet man den Modalsplit nicht im Verhältnis zur Anzahl Kilometer, sondern im Verhältnis zur Anzahl Dienstfahrten ergibt sich Folgendes: Die meisten Fahrten werden mit dem Auto zurückgelegt (durchschnittlich 58 Prozent). An zweiter Stelle folgt das (Elektro-)Velo (22 Prozent), danach gemeindeeigene Fahrzeuge (15 Prozent).

Im Sommer wird in fast der Hälfte der Fälle (47 Prozent) das private Auto und in 12 Prozent der Fälle ein Auto der Gemeinde für die Dienstfahrt gewählt, im Winter ist dies in 68 Prozent (Auto privat) und 17 Prozent (Auto Gemeinde) der Fall. Im Sommer werden 521 der 1102 privaten Autofahrten von der Spitex zurückgelegt (47 Prozent) im Winter werden 659 der 3173 Fahrten (21 Prozent) von der Spitex absolviert. Der Werkhof absolviert im Sommer zu 73 Prozent und Winter zu 62 Prozent die Fahrten mit den gemeindeeigenen Fahrzeugen.

In 3 bis 5 Prozent legen die Mitarbeitenden den Dienstweg zu Fuss zurück. In 31 Prozent der Fälle wählen die Mitarbeitenden im Sommer das (Elektro-)Velo, im Winter sind es nur 12 Prozent. Durchschnittlich wird in knapp 4 Prozent der Fälle der öV für das Zurücklegen von Dienstfahrten gewählt.

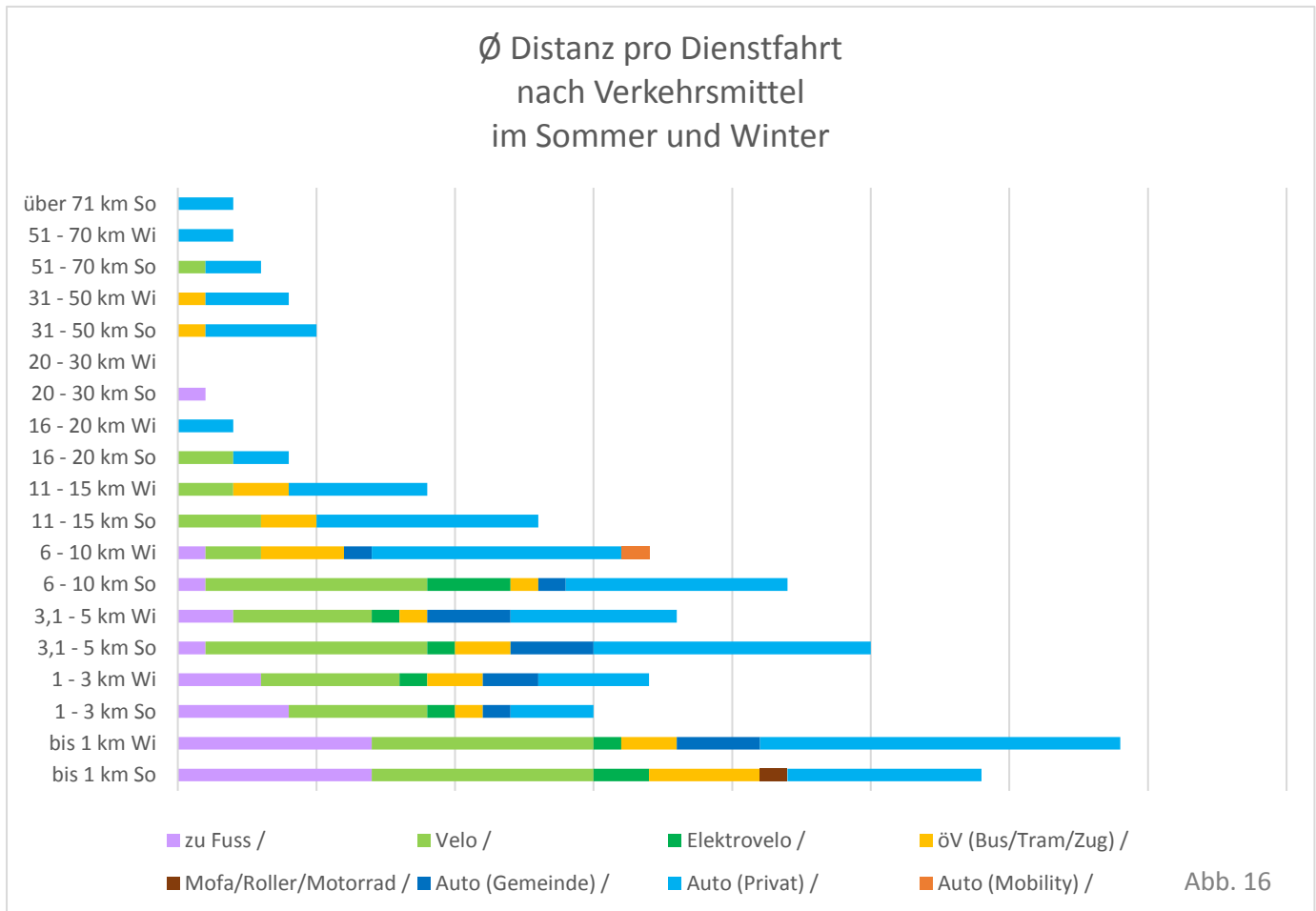
Fast 70 Prozent der total zurückgelegten Kilometer für Dienstwege werden mit dem privaten Auto absolviert. Diese verteilen sich auf durchschnittlich knapp 58 Prozent der Dienstfahrten.

Durchschnittliche Anzahl Dienstfahrten und genutzte Verkehrsmittel pro Monat



(Abb. 15) Die meisten Personen (24 Prozent) absolvieren durchschnittlich zwischen 1 und 3 Dienstfahrten pro Monat. Diese werden zu fast gleichen Teilen zu Fuss, mit dem Velo, dem öV und dem Auto zurückgelegt, wobei die Nutzung des Autos etwas überwiegt. Zwischen 14 und 17 Prozent der Personen absolvieren 4 bis 7 oder 8 bis 10 Dienstfahrten pro Monat. Zu etwa 32 Prozent werden diese mit einem Motorfahrzeug zurückgelegt. 8 Prozent der Mitarbeitenden absolvieren 11 bis 15 Dienstfahrten pro Monat. Zu etwa 67 Prozent werden diese motorisiert zurückgelegt. Etwa 15 Prozent der Mitarbeitenden legen 16 bis 20 Dienstfahrten pro Monat zurück. Diese werden zu 53 Prozent motorisiert zurückgelegt. 8 Prozent der Mitarbeitenden legen zwischen 21 und 30 Dienstfahrten pro Monat zurück. Diese werden im Sommer jeweils zur Hälfte mit dem Auto und mit dem (Elektro-)Velo absolviert. Im Winter überwiegt die Nutzung des Autos (90 Prozent). Etwa 6 Prozent der Personen absolvieren 31 bis 40 Fahrten pro Monat, zu 88 Prozent werden diese im Sommer mit dem Langsamverkehr oder dem öV zurückgelegt. Im Winter sinkt der Anteil des Langsamverkehrs und öVs auf 56 Prozent. Nur etwa 5 Prozent der Mitarbeitenden absolvieren zwischen 40 und 80 Dienstfahrten pro Monat. Etwa 4 Prozent der Mitarbeitenden absolvieren über 80 Dienstfahrten pro Monat. Diese werden zu 100 Prozent mit dem Auto zurückgelegt.

Durchschnittliche Distanz pro Dienstfahrt und genutzte Verkehrsmittel



(Abb. 16) Etwa 28 Prozent der Dienstfahrten sind kürzer als 1 Kilometer. Gut 14 Prozent der Dienstfahrten sind zwischen 1 und 3 Kilometer lang sind. Fast 20 Prozent der Dienstfahrten sind zwischen 3 und 5 Kilometer, gut 17 Prozent zwischen 6 und 10 Kilometer lang. Fast 10 Prozent der Dienstfahrten sind 11 bis 15 Kilometer lang. Dienstfahrten über 15 Kilometer werden in gut 10 Prozent der Fälle absolviert.

Kurze Fahrten bis zu 3 Kilometer werden zu über 50 Prozent zu Fuss oder mit dem (Elektro-) Velo absolviert. Bei Distanzen von 3 bis 5 Kilometer überwiegt das Auto mit 51 Prozent etwas gegenüber dem Langsamverkehr. Die Distanz zwischen 6 und 10 Kilometer wird im Sommer etwas häufiger mit dem Langsamverkehr (48 Prozent) als mit dem Auto (41 Prozent) zurückgelegt. Im Winter überwiegt auch der motorisierte Verkehr (64 Prozent). Für Distanzen über 10 Kilometer wird vorwiegend das Auto genutzt. Einmal wurde nebst dem öV auch das Velo genannt. Der öV wird für Strecken bis 10 Kilometer etwa in 10 Prozent der Fälle genutzt. Für längere Strecken nehmen etwa ein Fünftel der Mitarbeitenden den öV. Mobility wird so gut wie nie benutzt (genannt wurde nur eine Fahrt).

Fahrzeugbeschaffung – Aktuelle Beschaffungsrichtlinien sehen Euronorm 5 vor. Der Werkhof ist an Mehrmaschinentauglichkeit der Fahrzeuge gebunden. Angebote von elektrischen Fahrzeugen werden geprüft. Voraussichtlich steht in nächster Zeit die Beschaffung eines Unimogs an.

Mobility – Der vorhandene Mobility-Standort beim Gemeindehaus soll erhalten bleiben. Das vorhandene Fahrzeug wird durch ein kleineres und handlicheres ersetzt, die Stationierung eines Elektroautos inkl. Ladestation wird angestrebt.

3 Wünsche, Bemerkungen, Vorschläge und Anregungen

Folgende Bemerkungen und Anregungen wurde von den Teilnehmenden der Umfrage genannt und für die Auswertung gruppiert.

Beschaffung

Gemeindefahrzeug (E-Mobil), Damenfahrrad für die Gemeinde, Pool von Elektrovlos mit Transportkapazitäten, die von den Mitarbeitenden gemietet werden können, Dienstfahrzeug für die Spitex. Vergünstigungen z.B. für den Elektrovlokauf anbieten. Ladestation für E-Bikes beim Schulhaus anbringen. Garderobe mit Dusche am Arbeitsplatz einrichten.

Organisatorisches

Private Dienstfahrten untersagen (nicht mit Spesen vergüten). Wieder bei der Aktion «Bike to Work» mitmachen (war sehr motivierend). Möglichkeit zwei KFZ-Kennzeichen auf der Parkkarte vermerken zu können. Beteiligung der Gemeinde am öV Abo (Halbtax), wenn Anreise an Sitzungen mit dem Zug. Kontrolle von Schüler und Schülerinnen (Licht, Verhalten auf der Strasse).

Infrastruktur / Verkehr

Gute Velowege sind wichtig, mehr und bessere Velowege schaffen. z.B. Radstreifen im Dorf Zuchwil auch bei Strasseninseln durchziehen (Gefahr von Abdrängung). Temporeduktion Hauptstrasse auf 30 km/h während Stosszeiten (Arbeits- und Schulbeginn und -ende) zwischen dem Kreisel Migros und Höhe KIJUJU (gefährliche Überholmanöver zwischen den Inseln). Velowege und Unterführungen von Scherben freigehalten. Temporäre Temporeduktion für Hauptstrasse (siehe Veloförderung).

4 Massnahmenvorschläge

Aktion für vergünstigten Erwerb eines Elektrovlos – Es besteht noch ein Potenzial für die Nutzung von Elektrovlos. Vor allem der Anteil bei Strecken von bis zu 10 Kilometer könnte gesteigert werden. Die Aktion könnte aus den (gegebenenfalls höheren) Einnahmen der Parkplatzbewirtschaftung finanziert werden. Die von der Gemeinde unterstützte Aktion ‚Bike4Car‘ kann für die Elektrovloförderung genutzt werden.

Aktion für Fahren bei Regenwetter - Aktion für Regenkleider, evtl. sogar zum Ausleihen bei der Gemeinde? → Informationen zum Regenwetter beschaffen (Wieviel regnet es? Gibt es einen Trocknungsraum, Umkleidemöglichkeiten?)

Weitere Aktionen – ‚BiketoWork‘, ‚Bike4Car‘, ‚Car4free‘-Auslosung 20.- für Velofahrende etc. Mobilitätsset

Elektrovlos für Spitex – eine grosse Anzahl an Dienstfahrten mit dem privaten Auto werden von der Spitex absolviert. Diese Fahrten könnten teilweise mit E-Bikes oder elektrischen Lastenrädern absolviert werden. Ein möglicher positiver Nebeneffekt wäre die Reduktion der mit dem Auto zurückgelegten Arbeitswege. Eine zusätzliche Möglichkeit wäre die Beschaffung eines Elektroautos mit Ladestation.

Veloinfrastruktur – Wo nötig Veloabstellplätze (aus-)bauen, verbessern, Pumpmöglichkeiten etc. anbieten.

Kommunikation - Nach innen und aussen fördern. Z.B. über internen Newsletter, lokale Dorfzeitung (Zuchler Kurier), Mitarbeitendenanlässe u.a.

Eco-Drive Kurse - Die beachtliche Anzahl an Kilometern, welche mit motorisierten Verkehrsmittel zurückgelegt werden, bietet ein grosses Potential für eine ökologische Fahrweise. Die Kurse könnten allen Mitarbeitenden vergünstigt offeriert werden (z.B. Angebot Drive Plus). Eine regelmässige Wiederholung der Schulung ist sinnvoll.

Beitrag an das öV-Abo – Im Winter steigen relativ viele (Elektro-)Velofahrende auf das Auto um. Mit einem Beitrag (z.B. Rail Checks) an des öV-Abonnement fördert die Gemeinde die Benutzung des öffentlichen Verkehrs und drückt ihre Wertschätzung gegenüber den Mitarbeitenden aus, welche den öV bereits nutzen. Der Beitrag kann an gewisse Bedingungen geknüpft werden. Eine Finanzierung aus den (gegebenenfalls höheren) Einnahmen der Parkplatzbewirtschaftung ist denkbar.

Ökobonus für Velofahrende und Fussgänger - mit einem Bonus für Velofahrende und Fussgänger fördert die Gemeinde den Langsamverkehr und drückt ihre Wertschätzung gegenüber den Mitarbeitenden aus, welche zu Fuss oder mit dem (Elektro-)Velo zur Arbeit kommen. Der Beitrag kann an gewisse Bedingungen geknüpft werden. Der Ökobonus könnte aus den (gegebenenfalls höheren) Einnahmen der Parkplatzbewirtschaftung oder der jährlichen CO₂-Rückerstattung finanziert werden.
→ Abklären wie hoch die CO₂-Rückerstattung ist.

Erhöhung der Parkgebühren – Die Parkgebühren sind relativ günstig (Tagesparkkarten CHF 5.00, Wochenparkkarten CHF 15.00, Monatsparkkarten CHF 20.00, Jahresparkkarten CHF 120.00. Der Stundentarif beträgt 50 Rp.). Diese könnten erhöht werden.

Mobility-Abo – Der Mobility-Standort direkt beim Gemeindehaus wird für Dienstfahrten nicht genutzt, dafür werden sehr viele Dienstfahrten mit dem privaten Auto absolviert (fast 60 Prozent). Nur etwas über ein Drittel davon kann auf die Spitex zurückgeführt werden. Mit der Anschaffung eines übertragbaren Mobility-Abos für die Mitarbeitenden könnte die Nutzung gefördert werden. Unterstützend dazu ist eine Anpassung des Spesenreglements notwendig. Zusätzlich kann durch die Abgabe eines Mobility-Schnupperabos an alle Mitarbeitenden der private Gebrauch von Carsharing unterstützt werden. → Genauere Analyse des Nutzerverhaltens (wer fährt für was, wann und wohin?)

Anpassung Spesenreglement - Bis jetzt beträgt die Kilometerentschädigung für Privatfahrzeuge 70 Rp. Diese ist an keinerlei Bedingungen geknüpft. Mit einer Anpassung des Spesenreglements könnte die vermehrte Nutzung alternativer Verkehrsmittel (v.a. öV und Mobility) gefördert werden.

Lastenrad oder Veloanhänger – Der Transport von Material wurde als ein wichtiger Grund für die Wahl des Autos angegeben. Das zur Verfügung stellen von Lastenrädern oder Veloanhängern könnte vor allem bei den Dienstfahrten die Notwendigkeit des Autos verringern. Eine Möglichkeit dafür wäre die Teilnahme an dem Projekt Carvelo2Go (www.carvelo2go.ch) evtl. gemeinsam mit der Stadt Solothurn.

Zudem kann für den Transport von Material der von den Gemeinden Zuchwil und Solothurn initiierte Velo-Hauslieferdienst ‚Collectors‘ berücksichtigt werden (Jahresabonnement für Gemeinde lösen).

Work@home – Aktiv auf die Möglichkeit von Home Office hinweisen. Evt. punktuell Zugang zu Daten gewährleisten. Ausgenommen sind in diesem Fall Stellen, die an Öffnungszeiten oder Präsenz vor Ort gebunden sind.

Geschäftsausflüge – Auf Geschäftsausflügen etc. Velo und öV einbeziehen.

Veranstaltungen – Mobilitätskonzept für gemeindeeigene Veranstaltungen erarbeiten. Bei Bewilligung von Anlässen ein Mobilitätskonzept mit Aussagen zu Shuttlebussen, Veloparkierung etc. verlangen (Vorlagen sind auf www.energiestadt.ch verfügbar).

Mobilität in der Schule – Clever Mobil Kurse weiterhin anbieten und fördern. Vorbildfunktion der Lehrpersonen anstreben. Schulausflüge wie anhin bevorzugt mit Velo oder öV durchführen.

4.1 Bemerkungen zu den Massnahmen

Es braucht übergeordnet die Einführung eines Mobilitätsmanagements in der Gemeinde

- Festlegung zu Organisation (im Energiestadtprozess abbilden)
- Controlling festlegen z.B. alle 4 Jahre (im Energiestadtprozess abbilden)
- Jährliche Termine festlegen (im Energiestadtprozess abbilden)
- Strategie festlegen
- Festlegung Ziele (quantitativ, qualitativ) auch in Bezug zu Veränderung Modal Split?
- Massnahmenpaket auf 4 Jahre

Folgende Fragen sind zu klären:

- Braucht es auch Massnahmen in der Infrastruktur?
- Was soll in der Kommunikation verbessert werden?
- Welche Aktionen sollen weitergeführt werden?