



Praxis-Beispiel
MOBILITÄTSMANAGEMENT
IN GEMEINDEN



Erstellt am: 14.05.2008

Aktualisiert am: 22.06.2009

Übersicht



Für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ist der Wechsel von einer nachfrage- zu einer angebotsorientierten Verkehrs- und Mobilitätsplanung erforderlich.

Die zunehmende Motorisierung und Ausrichtung auf das individuelle Motorfahrzeug beeinflusst unsere Lebensgewohnheiten und damit längerfristig auch die Raum- und Siedlungsstruktur. Mit dem Betrieb eines kommunalen Mobilitätsmanagements wird der Wechsel zu einer angebotsorientierten Verkehrs- und Mobilitätsplanung vollzogen. Im Gegensatz zur früheren, insbesondere an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs orientierten Verkehrsplanung befasst sich das kommunale Mobilitätsmanagement mit der Gesamtheit aller Massnahmen, die von einer Gemeinde ergriffen werden können und dazu geeignet sind, das Mobilitätsverhalten auf eine nachhaltige Entwicklung auszurichten.

Beispiel Freienbach

Vor dem Hintergrund einer weiteren Siedlungsentwicklung mit steigenden Mobilitätsansprüchen und einer zunehmenden Belastung von Mensch, Siedlung und Umwelt durch den Verkehr ist in der Gemeinde Freienbach die Realisierung einer Umfahrung für den Ortsteil Pfäffikon geplant. Ziel ist die Verkehrsentlastung im Siedlungsgebiet zur Sicherstellung der weiteren Siedlungsentwicklung des Regionalzentrums. Eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs soll dabei möglichst vermieden und der Anteil des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden. Dazu hat der Gemeinderat ein Mobilitätskonzept für Freienbach genehmigt, welches den Handlungsspielraum der Gemeinde zur Optimierung der siedlungsplanerischen

Rahmenbedingungen für die verschiedenen Mobilitätsformen ausnutzt. Das Konzept umfasst einerseits ein abgestimmtes Bündel von Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Andererseits ergänzen Mobilitätsmanagement-Massnahmen das Angebotskonzept. Das persönliche Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden und damit die Verkehrsnachfrage wird mit verschiedenen Aktionen und einem betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Gemeindeverwaltung thematisiert und beeinflusst. Darauf aufbauend sollen die Unternehmen auf Gemeindegebiet zur Einführung eines eigenen (betrieblichen) Mobilitätsmanagements motiviert werden.

Beschrieb



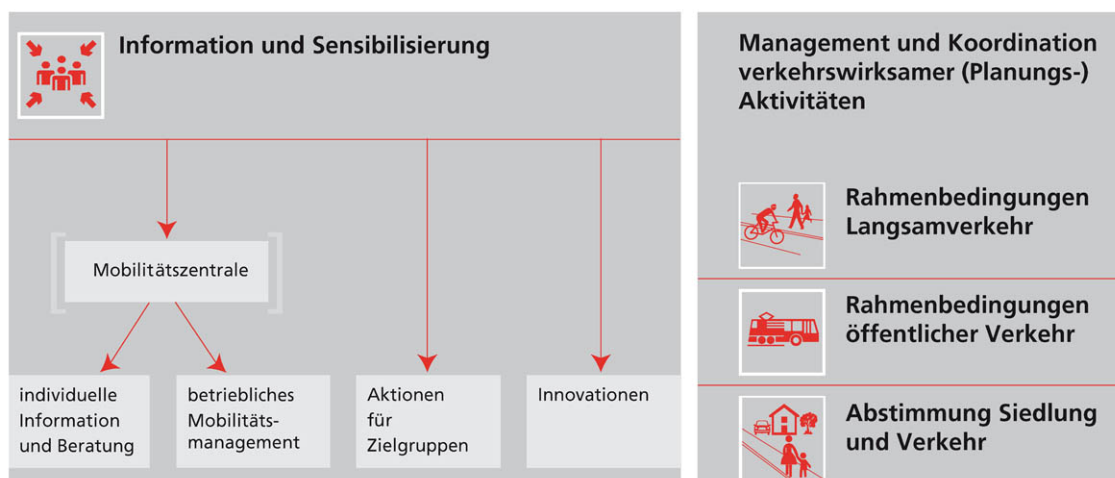
Ein möglichst hoher Anteil Langsamverkehr am Gesamtverkehr ist erwünscht.

Hintergrund

Ein kommunal etabliertes Mobilitätsmanagement umfasst alle Massnahmen, die geeignet sind, das Mobilitätsverhalten auf eine nachhaltige Entwicklung auszurichten. Die beiden Hauptaufgabenbereiche beinhalten einerseits die Umsetzung von Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (Information und Sensibilisierung) und andererseits die Koordination der mobilitätswirksamen Planungsaktivitäten zwischen den Ressorts einer Gemeinde und auf verschiedenen Ebenen (z.B. Bezirk, Kanton, Region). Im Vordergrund steht die Förderung des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes, so dass für kurze Distanzen vermehrt der Langsamverkehr (Velo, zu Fuss) und für grössere Entfernungen der öffentliche Verkehr benutzt wird.

Ein Mobilitätsmanagement stellt vor allem eine Managementaufgabe dar (Führen, Koordinieren, Motivieren, Controlling) und ist ein langfristig ausgerichtetes Vorhaben mit dem Charakter einer Daueraufgabe. Der Aufwand fällt über die Zeit unterschiedlich intensiv aus, wobei es für die Massnahmen zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung einen langfristigen Zeithorizont zu berücksichtigen gilt.

Kommunales Mobilitätsmanagement



Quelle: Mobilitätskonzept Freienbach 2006

Angebot

In der Gemeinde Freienbach ist das übergeordnete Projektmanagement im Ressort Umwelt/öffentlicher Verkehr angesiedelt. Die Abstimmung mobilitätsrelevanter Planungsaktivitäten wird über eine Steuerungsgruppe sichergestellt, welche sich aus den GemeinderätInnen und Leitenden der Ressorts Raumplanung, Tiefbau und Umwelt/ÖV zusammensetzt. Im Vordergrund stehen die Verbesserung der Infrastrukturen für FussgängerInnen und Velofahrende sowie des öV-Angebots (inklusive Zugang zu den Haltestellen und Fahrgastinformation). Zudem wird eine konsequente Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr angestrebt. Die Vorhaben werden mit den benachbarten Gemeinden, den Bezirken und dem Kanton abgestimmt.

Die Information und Sensibilisierung der Bevölkerung erfolgt mittels

- Aktionen für bestimmte Zielgruppen
- individueller Beratung
- betrieblichem Mobilitätsmanagement
- Einführung von innovativen Mobilitätslösungen

Um Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu erkennen und eine wirkungsvolle Qualitätssicherung und Kontrolle der Massnahmen zu gewährleisten, werden periodisch Verkehrs- und Mobilitätsdaten erfasst (Monitoring und Controlling). Die gemeindeeigenen Einrichtungen nehmen bei der Umsetzung von Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept und insbesondere beim betrieblichen Mobilitätsmanagement eine Vorbildfunktion ein.

Aufgebaut und betreut wird das kommunale Mobilitätsmanagement mit Unterstützung einer externen Fachstelle bzw. Fachperson im Rahmen eines halbtäglichen "Jour-Fix" (1/2 Tag pro Woche) als Mobilitätsverantwortliche. Die Unterstützung für die intensiven koordinativen und fachspezifischen Planungsarbeiten erfolgt in der Einführungsphase 2006 bis voraussichtlich 2008.

Erfahrungen

Die Ansiedlung der Interessen des kommunalen Mobilitätsmanagements in einem Ressort hat sich bewährt. Die Koordination der Planungsaktivitäten durch die Steuerungsgruppe findet regelmässig in Form von Sitzungen unter der Leitung der Mobilitätsverantwortlichen statt. So erfolgt beispielsweise eine laufende Abstimmung der Infrastrukturverbesserungen für den Langsam- und öffentlichen Verkehr und im Rahmen der Ortsplanungsrevision wird die Behandlung von mobilitätsrelevanten Themen (Baureglement, Parkierung) im Hinblick auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr koordiniert.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement für die Gemeindeangestellten ist seit Anfang Januar 2008 operativ. Der Vergleich mit einer im Jahr 2002 durchgeführten Umfrage ergab, dass die damals ermittelte Anzahl möglicher UmsteigerInnen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen oder Langsamverkehr übertroffen wurde. Statt der damals ermittelten 11% sind sogar 15% umgestiegen. Das Mobilitätsmodell beruht auf einem Anreizmodell. Wer für die Fahrt vom und zum Arbeitsort den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr benutzt, wird durch einen finanziellen Anreiz (Ökobonus) belohnt. Wer das Auto oder das Motorrad wählt, zahlt neu eine Parkierungsgebühr, wobei die Höhe von der Qualität der Parkplätze (gedeckt, ungedeckt) abhängt.

Ebenfalls erfolgreich durchgeführt bzw. in Angriff genommen wurden verschiedene Projekte zur Sensibilisierung der Bevölkerung, beispielsweise bike to work, Kurzbroschüre Mobilitätskonzept, Projektvorstellung an Tagungen und in anderen Gemeinden, Mobilitätserziehung an Schulen und ein Mobilitäts-Ortsplan. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung eines auf die Gemeinde zugeschnittenen Monitorings und Controllings.

Profil

Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- ✓ Kombinierte Mobilität
- ✓ Öffentlicher Verkehr
- ✓ Motorisierter Individualverkehr
- ✓ Güterverkehr

Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- ✓ Geschäftsverkehr
- ✓ Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

Wirkungsbereich

- ✓ Mobilitätsdienstleistungen
- ✓ Marketing
- ✓ Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- ✓ Fahrzeuge und Ausrüstung

Geeignete Gemeindegrösse

- < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

Realisierungszeit

- 6 Monate
- 1 Jahr
- 2 Jahre
- ✓ 5 Jahre

Investitionskosten

- gering (< Fr. 10'000.--)
- mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

Jährliche Betriebskosten

- gering (< Fr. 5'000.--)
- mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 20'000.--)

Wirkung

Umwelt und Energie

Mit einer nachhaltigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung kann die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Wohnqualität entlang von Strassen verbessert werden. Die durch Mobilitätsmanagement angestrebte Veränderung des Modalsplits zugunsten von nachhaltigen Mobilitätsformen soll zudem den Energieaufwand sowie den CO₂-Ausstoss senken. Vor dem Start des Mobilitätsmanagements für die Gemeindeangestellten in Freienbach wurde ein CO₂-Ausstoss von ca. 186'000 kg/a geschätzt. Mit der Einführung beträgt der Ausstoss noch ca. 140'000 kg/a. Dies entspricht einer Senkung von 25%.

Gesellschaft

Die Mobilität wird als Grundvoraussetzung für eine aktive Teilnahme am gesellschaftlichen Leben sichergestellt und den Zielgruppen entsprechend gestaltet. Durch die Erhöhung des Langsamverkehranteils wird generell die Gesundheit der Bevölkerung, und im speziellen auch die Sozialisierung der Kinder auf dem Schulweg, positiv beeinflusst.

Wirtschaft

Eine gute Erschliessung ist ein zentraler Faktor der Standortqualität und für die ortsansässige Wirtschaft von entscheidender Bedeutung. Die Unternehmen profitieren direkt von einer effizienteren Abwicklung des Verkehrs oder durch die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im eigenen Betrieb. Indirekte Vorteile ergeben sich durch die positiven Effekte des kommunalen Mobilitätsmanagements in der Gemeinde.

Werkzeugkasten

Vorgehen

Folgende Schritte werden für den Aufbau und Betrieb eines kommunalen Mobilitätsmanagements empfohlen:

Wahl der Projektorganisation: Für den Aufbau und Betrieb eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist vor allem die Wahl einer auf die Gemeinde zugeschnittenen Organisationsform entscheidend.

- Wo in der Gemeinde wird das Projekt angesiedelt?
- Wer übernimmt die Leitung, welche Ressorts sind an der Steuerungsgruppe beteiligt?
- Wird eine externe Fachberatung beigezogen?

Analyse der aktuellen Rahmenbedingungen: Für eine erste Standortbestimmung werden Angaben zum kommunalen Verkehr sowie über das Mobilitätsverhalten und zur Verkehrsmittelwahl (z.B. Mikrozensus) zusammengestellt.

- Über welche Angaben betreffend verkehrlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich Infrastruktur und Verkehrsnachfrage verfügt die Gemeinde?
- Welche Grundlagen können mit vertretbarem Aufwand zusätzlich erarbeitet werden?

Sichten von Projektvorgaben: Je nach Gemeinde und ihrer räumlichen Einbettung liegen bereits diverse kommunale, regionale oder kantonale Grundlagen vor, die berücksichtigt werden müssen (z.B. regionaler Masterplan, Agglomerationsprogramm, regionale Verkehrsstrategie, Langsamverkehrskonzept etc.).

- Welche Grundlagen liegen vor?
- Welche zentralen Vorgaben müssen aus diesen Grundlagen abgeleitet werden?

Definition von Zielen und Handlungsleitsätzen: Aus dem Spannungsfeld zwischen den Mobilitätsbedürfnissen von Einwohnern und Wirtschaft sowie einer langfristigen Sicherstellung der Siedlungsqualität können übergeordnete Ziele und Strategien abgeleitet und Handlungsleitsätze formuliert werden.

- Welche übergeordneten Strategien werden von der Gemeinde angestrebt (z.B. Trendumkehr bei der Entwicklung des Verkehrswachstums im motorisierten Individualverkehr)?
- Welche Handlungsprämissen werden daraus abgeleitet (z.B. Attraktivitätssteigerungen Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr zeitlich vor Verbesserungen im motorisierten Individualverkehr durchführen)?

Entwickeln von Massnahmen: Basierend auf den Handlungsleitsätzen werden die Massnahmen entwickelt und auf die Projektvorgaben abgestimmt. Ein typisches Mobilitätsmanagement setzt sich aus einem Paket von Pull- und Push-Massnahmen zusammen, welche erst in ihrer Gesamtheit die volle Wirkung entfalten und deshalb möglichst in ihrer Gesamtheit realisiert werden sollten.

- Welche Massnahmen kommen für die Gemeinde in Frage (z.B. betriebliches Mobilitätsmanagement, Förderung von innovativen Mobilitätsprojekten etc.)?
- Sind sie kompatibel mit den Projektvorgaben und welche weiteren Massnahmen können aus den Projektvorgaben abgeleitet werden?
- Mit welchen Kosten wird für jede Massnahme grob geschätzt gerechnet?
- Eignen sich gewisse Massnahmen zur sofortigen Umsetzung (z.B. Schulwegsicherheit)

Festlegen eines Mehrjahresplans: Im Jahresplan werden die Meilensteine festgelegt, welche zum Teil stark von Aktivitäten ausserhalb des Mobilitätsmanagements abhängig sein können (z.B. Revision Ortsplanung).

- Welche Meilensteine möchte sich die Gemeinde setzen (z.B. Verbesserung Infrastruktur LV)?
- Bis wann sollen diese jeweils realisiert werden und mit welchem Zeitaufwand wird für Planung und Umsetzung gerechnet?

Finanzierung

Durch die positiven Effekte einer langfristigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung gewinnt die Gemeinde sowohl als Wohn- wie auch als Wirtschaftsstandort an Attraktivität. Dies wirkt sich wiederum positiv auf die Standortentwicklung aus. Da es sich um eine langfristige Umsetzung handelt, aus der kurzfristig kaum Finanzmittel gewonnen werden können, braucht es vor allem in der Aufbauphase eine hohe Bereitschaft und ein finanzielles Engagement der Gemeinde für die Etablierung des Mobilitätsmanagements. Die Gemeinde sollte die notwendigen Mittel für die Umsetzung der reinen Mobilitätsmanagementmassnahmen in die Finanzplanung und die jährlichen Budgets aufnehmen.

Für die Kostenschätzung wird entsprechend dem Zeitbedarf für Veränderungen im Mobilitätsverhalten eine langfristige Betrachtungsweise empfohlen (in der Gemeinde Freienbach bis 2020). Da die Massnahmen in unterschiedlichen Abständen oder zu verschiedenen Zeitpunkten anfallen, sollte für die Kostenschätzung ein entsprechender Zeithorizont festgelegt werden. Dabei müssen die Kosten für das reine Mobilitätsmanagement von den so genannten "Ohnehin-Kosten" unterschieden werden. Bei den Investitionen in die Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs handelt es sich möglicherweise um Aufwendungen, welche ohnehin früher oder später in der einen oder anderen Form anfallen.

Marketing

Um die Bewusstseinsbildung für die Ziele und Wirkungen einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsabwicklung in der Bevölkerung zu fördern, gilt es diese laufend zu informieren und zu sensibilisieren. Geeignete Wege sind die regelmässige Berichterstattung via verschiedener Medien (Internet, Zeitungen, Broschüren) und die gezielte Information der Bevölkerung (beispielsweise durch ein Gemeindeblatt) über laufende Projekte, gemachte Fortschritte und weitere geplante Massnahmen.

In Freienbach wurde eine Broschüre über die Hintergründe, Ziele und Massnahmen des Mobilitätskonzepts verfasst und an alle Haushaltungen der Gemeinde verteilt. Ebenso wurde ein eigener Mobilitäts-Ortsplan erarbeitet, der unter anderem die optimalen Verbindungen für den Langsamverkehr (Velo, zu Fuss) zu wichtigen Orten in der Gemeinde und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs aufzeigt. Gleichzeitig hat die Einführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Gemeindverwaltung gezeigt, wie wichtig die umfassende Information der betroffenen Zielgruppen ist, um die Akzeptanz für neue Massnahmen zu schaffen.

Weitere Informationen

Weiterführende Links:

www.freienbach.ch

www.biketowork.ch

www.energiestadt.ch

Weitere Downloads:

- Kurzbroschüre Mobilitätskonzept Freienbach:
http://www.freienbach.ch/documents/vtxt1/DE/Mobilitaetskonzept_Kurzbericht.pdf
- Ortspläne mit Mobilitäts-Infos:
http://www.energiestadt.ch/d/joomla/downloads/home/Ortsplaene_MobilitaetsInfos.pdf

Kontaktadressen und Bezugsquellen:

Gemeinde Freienbach
Sandra Mächler
Ressort Umwelt & öffentlicher Verkehr
Unterdorfstrasse 9
8808 Pfäffikon SZ
Tel. 055 416 92 38

Ernst Basler & Partner AG
Marianne Brunner
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Tel. 044 395 16 15

Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

<http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html>

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Kanton Aargau, Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
Tel. 062 835 33 30
aargaumobil@ag.ch

Bildergalerie

«Bist du mit dem Velo da?»

39 Mitarbeitende der Gemeinde Freienbach machen bei der nationalen Aktion «bike to work» mit und radeln im Juni täglich zur Arbeit. Koordinatorin Sandra Mächler zieht eine positive Zwischenbilanz.

Von Manuela Gili

Freienbach. – Als Lukas Meier vor 16 Jahren seine Arbeit beim Steueramt in Pfäffikon begann, fuhr er jeden Tag mit dem Fahrrad zum Gemeindehaus. «Später kaufte ich ein Auto – und wurde bequem», gesteht der 37-Jährige. Er fand immer neue Gründe, das Velo stehen zu lassen und das Auto zu nehmen: ein geschäftlicher Termin ausser Haus, Regen oder ein dringender Einkauf nach der Arbeit. Das Mitmachen der Gemeinde Freienbach bei der nationalen Aktion «bike to work» nahm er zum Anlass, wieder vermehrt in die Pedalen zu treten. «Motiviert hat mich vor allem die Aussicht, eine Ballonfahrt gewinnen zu können», sagt er. Um möglichst viele Mitarbeitende aus der Verwaltung, den Schulen dem Werkhof und der Seniorenpension zum Velofahren zu bewegen, hat die Gemeinde Freienbach zusätzlich zum nationalen einen eigenen Wettbewerb lanciert. «Ausserdem wird allen Angestellten ein Gratis-Velo-Check angeboten, und jenen, die an der Aktion mitmachen, werden kleine Reparaturen offeriert», sagt Koordinatorin Sandra Mächler. Sie ist positiv überrascht, dass gleich bei der ersten Aktionsteilnahme mehr als zehn Prozent der Angestellten so oft wie möglich mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

Unternehmen einbeziehen
Die Velo-Aktion ist auch bei jenen Gesprächsstoff, die nicht auf das Auto verzichten wollten oder die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. «Bist



Sandra Mächler und Lukas Meier fahren im Juni fast immer mit dem Fahrrad zu ihrem Arbeitsplatz im jeweiligen Gemeindehaus in Pfäffikon.

Bild: Manuela Gili

du mit dem Velo da?», wird Sandra Mächler häufig gefragt. Ihr Ziel ist, den Kreis jener, die über das Velofahren sprechen und sich auf den Sattel schwingen, nächstes Jahr zu vergrössern. Nachdem die Angestellten der Gemeinde Freienbach die Vorreiterrolle übernommen haben, könnte sie sich vorstellen, 2008 auch die grössten Arbeitgeber in der Gemeinde anzufragen, beim Velo-Projekt mitzumachen.

«Wir wollen die Leute zum Umdenken bewegen», sagt Mächler und erinnert an das tägliche Verkehrschaos in Pfäffikon. 39 Gemeindeangestellte haben im Juni auf das Auto verzichtet. Geht man von vier Autofahrten pro Tag pro Person durch Pfäffikon aus, sind das täglich 156 Fahrten weniger auf der Churerstrasse. Tragen nächstes Jahr auch Unternehmen die Aktion mit, könnten die Zahlen noch eindrücklicher werden.

Einer, der nächstes Mal bestimmt wieder dabei sein wird, ist Lukas Meier. «Es tut einfach gut, wenn ich nach einem langen Tag im Büro mit dem Velo nach Hause fahren und dabei den Kopf leeren und mich erholen kann», schwärmt er. Er fühle sich jetzt fitter und wolle auch weiterhin regelmässig mit dem Fahrrad kommen. «Alles eine Frage der Organisation – oder eben der Bequemlichkeit», weiss er nach drei Wochen Selbsttest.

Quelle: Höfner Volksblatt vom 22. Juni 2007, Seite 9

Freienbach Gemeinde macht an der nationalen Aktion «bike to work» mit

«Meist schneller mit dem Velo»

Seit Anfang Juni radeln 39 Angestellte der Gemeinde Freienbach täglich zur Arbeit. Das Werkhof-Veloteam erzählt, was es zum Mitmachen bei «bike to work» motiviert hat.

Ursula Spillmann

Wenn immer möglich kommen sie mit dem Velo zur Arbeit. 39 Angestellte der Gemeinde Freienbach haben sich in Viererteams zur nationalen Aktion «bike to work» angemeldet. Durchgeführt wird sie bereits zum dritten Mal unter der Federführung der IG Velo Schweiz. Jeden Tag kreuzen die Teilnehmer in dem zur Verfügung gestellten Kalender an, ob sie mit oder ohne Velo zur Arbeit gekommen sind. Wer während eines Monats an mindestens der Hälfte seiner Arbeitstage das Fahrrad benutzt hat, nimmt an der Verlosung attraktiver Wettbewerbspreise teil.

Zum Versüssen lockt die Gemeinde Freienbach, die zum ersten Mal mitmacht, mit einem zusätzlichen Zückerchen: Alle Teilnehmer können kleinere Reparaturen an ihrem Velo gratis ausführen lassen. Für alle Mitarbeiter wird zudem ein Gratis-Check ihres Fahrrades offeriert. Unter den 39 Teilnehmern sind Angestellte der Verwaltung, der Lehrerschaft, der Seniorenpenion und des Werkhofes. «Wir möchten Vorbildfunktion ausüben», sagt Sandra Mächler von der Umweltschutzstelle. Sie ist Koordinatorin der Gemeindeaktion und macht selber auch mit. Sie sei seit Anfang Juni erst zwei Mal mit dem Auto zur Arbeit gefahren.

Auf den Geschmack gekommen

Von den 13 Angestellten des Werkhofes in Pfäffikon nehmen 4 an der Aktion «bike to work» teil. «Ich leide unter Rückenproblemen, und beim Velofahren habe ich kein Rückenweh», sagt Strassenmeister Fridolin Mächler aus Pfäffikon. Seit Beginn der Aktion ist er von acht Arbeitstagen an fünf mit dem Velo gekommen. Das sei schon früher ab und zu vorgekommen, doch jetzt habe er sich vorgenommen, künftig wenn immer möglich sein Fahrrad zu benüt-



Wollen auch weiterhin mit dem Velo zur Arbeit kommen (von links): Strassenwärter Urs Nauer, Feusisberg, Strassenmeister Fridolin Mächler, Pfäffikon, und Strassenwärter Bruno Hügli, Freienbach. (Ursula Spillmann)

zen, sagt er. Letzte Woche habe er das noch ausgiebiger in den Ferien getan. Darüber hinaus geht Mächler seit drei Wochen täglich am Abend zu Fuss nach Rapperswil. Jeden Abend werde dort ein Konzert geboten, sagt er. «Dazu genehmige ich mir ein Bierchen und gehe dann friedlich wieder nach Hause.» Er fühle sich fitter und habe in den letzten drei Monaten bereits 10 Kilo abgenommen. Den grössten Anteil der Gewichtsabnahme schreibt Mächler jedoch sei-

nen Rückenproblemen zu. Den weitesten Weg hat Strassenwärter Urs Nauer aus Feusisberg. Er habe früher immer das Auto benützt, sagt er. Jetzt nicht mehr. Der begeisterte Turner möchte mehr Kondition holen und fit bleiben. An acht von zehn Arbeitstagen hat es Nauer bisher geschafft, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Den Heimweg nimmt er jeweils über Wollerau und das Illimoos unter die Pedale. Das ergibt rund 16 Kilometer. Auch seine

Ferien plant er mit dem Velo im Südtirol.

Schneller per Velo

Der Dritte im Bunde ist Bruno Hügli aus Freienbach. «Ich bin schneller als mit dem Auto», sagt der Strassenwärter und Stellvertreter der Hauptsammelstelle. In 7 Minuten sei er mit dem Velo an der Arbeitsstelle. Über Mittag und am Abend habe er mit dem Auto meistens länger. Bisher war er von elf Arbeitstagen an neun mit dem Velo unterwegs. «Ich fühle mich fitter», sagt Hügli. Es gehe besser mit Schnaufen. Doch das habe auch einen weiteren Grund. Hügli hat nämlich mit dem Rauchen aufgehört.

Auch Hauptsammelstellenleiter Otto Fischer aus Bäch gehört zum Vierer-Werkhof-Veloteam. Er sei schon früher ab und zu mit dem Velo gekommen, sagen seine Kollegen. Seine bisherige Bilanz: an acht von elf Arbeitstagen per Velo. Gegenwärtig weilt Fischer in den Ferien. Er plane, eine Woche mit dem Fahrrad der Donau entlang zu fahren, verraten seine Mitstreiter.

175 Mal rund um die Erde

607 Firmen und Betriebe aus der ganzen Schweiz machen an der Aktion «bike to work» 2007 der IG Velo Schweiz mit. Alt Bundesrat Adolf Ogi als Patronatsgeber startete die Aktion am 1. Juni. Während des ganzen Monats radeln rund 34 000 Teilnehmer oder 8800 Teams jeden Morgen zur Arbeit. Gemeinsam fahren sie dabei zirka

7 Millionen Kilometer mit dem Velo. Damit umrunden sie insgesamt rund 175 Mal die Erde.

Die 39 Angestellten der Gemeinde Freienbach haben sich in zehn Teams (neun à vier Personen und ein Team à drei Personen) angemeldet. Das sind über 10 Prozent aller Gemeindeangestellten. (spi)

Quelle: Höfner Volksblatt vom 21. Juni 2007, Seite 2

Busangebot in Freienbach wird ausgebaut

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember wird das Angebot des Höfnerbusses am Abend, in der Nacht und am Sonntag auf der Strecke Pfäffikon Bahnhof – Wilen Bahnhof massiv ausgebaut.

Freienbach. – Bis heute verkehrt der Höfnerbus am Sonntag gar nicht, ab dem zweiten Sonntag im Dezember wird er zwischen 8.16 und 19.28 Uhr im Halbstundentakt von Pfäffikon nach Wilen fahren. Von 21.46 bis 22.46 Uhr fährt der Höfnerbus neu im Halbstundentakt von Bahnhof Pfäffikon bis zum Bahnhof Wilen. Am Freitag und Samstag wird das bestehende Angebot sogar bis um 0.16 Uhr ausgebaut. Der Regionalfahrplan March-Höfe wird, wie jedes Jahr, Ende November in alle Haushaltungen verteilt.

Weil der Kanton Schwyz in seinem Grundangebot 2008–2011 keine Mitfinanzierung für Abend- und Nachtangebote vorsieht, musste die Gemeinde selbst zur Initiative greifen. 140 000 Fr. sind für diesen Fahrplanausbau ins Budget 2008 eingestellt. Selbstverständlich werden Zahlungen



Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 hat die Gemeinde Freienbach Sofortmassnahmen in die Wege geleitet.

Bild Archiv

durchgeführt, und die Gemeinde wird bei der nächsten Vernehmlassung zum neuen Grundangebot beim Kanton mit dem Ziel vorstellig werden, dass künftig Abend-, Nacht- und Sonntagsangebote ins Grundangebot aufgenommen werden.

Der Bus wird am Abend und in der

Nacht nur bis Wilen SOB und nicht bis nach Samstagern fahren. Das Angebot wird vollumfänglich von der Gemeinde Freienbach finanziert, die damit dem Bedürfnis der öV-Benutzer Rechnung tragen will. Eine Angebots-erweiterung bis nach Samstagern kann dann ins Auge gefasst werden,

wenn die Gemeinde Wollerau bereit ist, sich anteilmässig an den Kosten zu beteiligen.

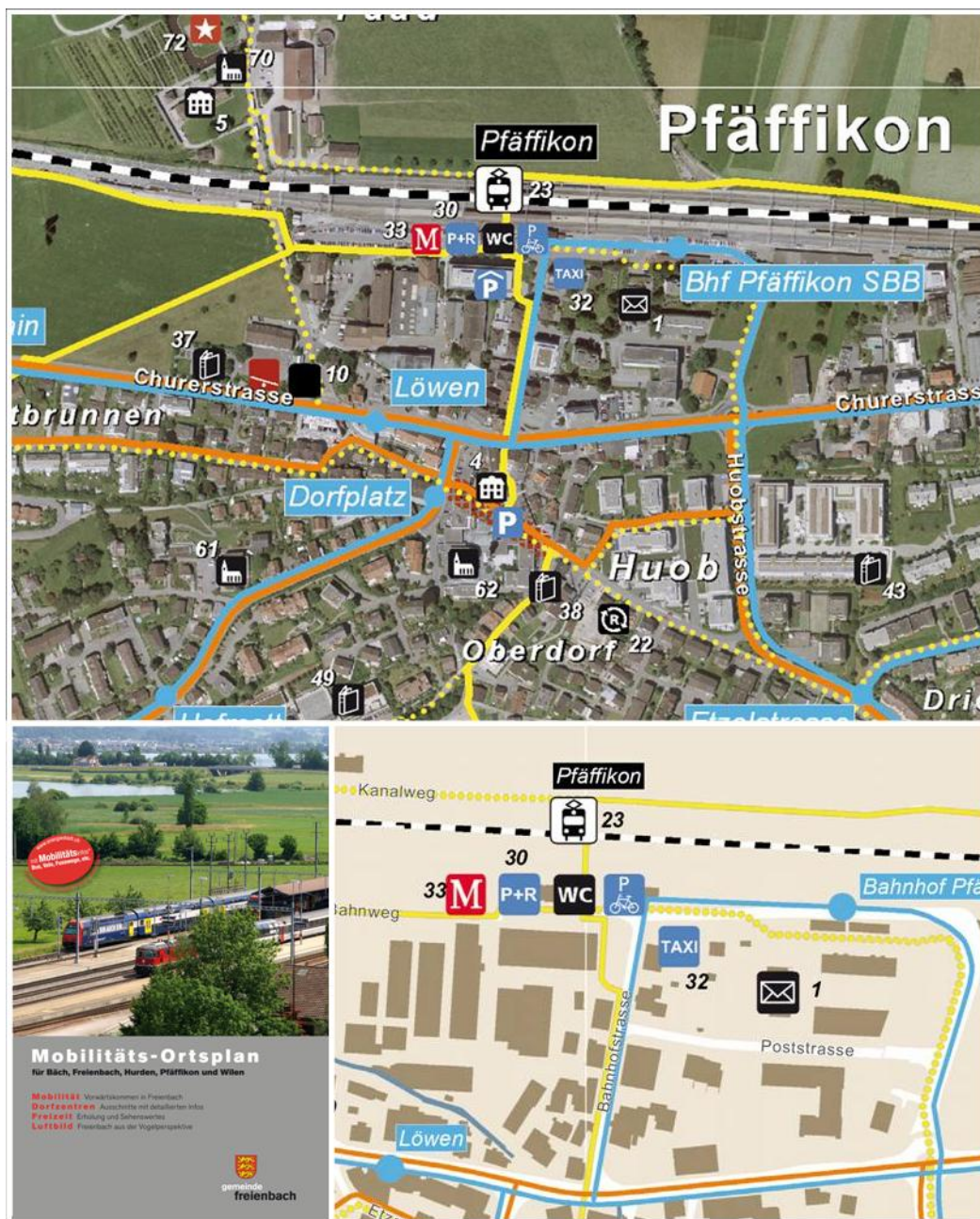
1988 baute man in Wilen eine Busschleife, die auf den Einsatz eines Midibusses ausgerichtet wurde, der am Bahnhof Wilen wendete. Mit der Einführung des Höfnerbusses und der Verlängerung des Streckennetzes bis nach Samstagern, wurde die Busschleife nicht mehr benötigt. Aufgrund des Fahrplanausbaus von Pfäffikon nach Wilen wird ab Dezember 2007 ein zwölf beziehungsweise 15 Meter langer Bus in der alten Schleife am Bahnhof wenden. Dazu sind kleine Anpassungen nötig.

Um den Busbenützern besseren Witterungsschutz bieten zu können, sollen jährlich drei bis vier neue Bushäuschen gebaut werden. Bis Ende Jahr soll das erste an der frequentierten Bushaltestelle Chrummen in Freienbach realisiert werden.

Gleichzeitig werden die Informationen an den Haltestellen verbessert; neue und vollständige Fahrplanaushänge werden aufgehängt und der Fahrplan im Regio-Fahrplan March-Höfe wird übersichtlicher gestaltet.

GEMEINDERAT FREIENBACH

Quelle: Höfner Volksblatt



Quelle: Mobilitäts-Ortsplan der Gemeinde Freienbach