

Cas pratique
GESTION DE LA MOBILITE
DANS LES COMMUNES



Etabli le: 15.05.2008

Actualisé le: 22.06.2009

Aperçu



Pour un développement urbain durable, il faut passer d'une planification des transports et de la mobilité axée sur la demande à une planification axée sur l'offre.

La motorisation croissante et qui fait la part belle aux véhicules individuels influence notre mode de vie et, à plus long terme, la structure du territoire et du milieu bâti. En mettant en place une gestion de la mobilité au niveau communal, on négocie le passage à une planification des transports et de la mobilité axée sur l'offre. Au contraire de la planification des transports telle qu'on la concevait auparavant, c'est-à-dire principalement axée sur la demande du trafic individuel motorisé, une gestion de la mobilité au plan communal prend en compte la globalité des mesures pouvant être prises par une commune et permettant d'orienter le comportement en matière de mobilité vers un développement durable du tissu urbain.

L'exemple de Freienbach

Dans le contexte d'une densification urbaine accrue, avec des exigences croissantes en matière de mobilité et des nuisances liées au trafic toujours plus grandes pour l'homme, l'habitat et l'environnement, la commune de Freienbach a prévu la réalisation d'un contournement de la localité de Pfäffikon. Cet aménagement vise à délester le trafic au sein de la zone urbaine et à garantir le développement futur du centre régional tout en évitant autant que possible un accroissement du trafic individuel motorisé et en augmentant la proportion des déplacements non motorisés et des transports publics. Dans cette optique, le Conseil municipal de Freienbach a approuvé un concept de mobilité global qui utilise pleinement la marge de manœuvre dont la commune dispose

pour optimiser les conditions-cadres de la planification urbaine des différentes formes de mobilité. Ce concept comprend un ensemble de mesures coordonnées, destinées à augmenter l'attractivité des transports publics et des déplacements en vélo ou à pied, complétées par des mesures portant sur la gestion de la mobilité. Le comportement des différents usagers – et, partant, la demande en transport – fait l'objet d'une réflexion et est influencé par différentes actions et par la mise en place d'une gestion de la mobilité au sein de l'administration communale. Cette démarche vise, en outre, à engager les entreprises sises sur le territoire de la commune à mettre sur pied leur propre concept de gestion de la mobilité.

Description

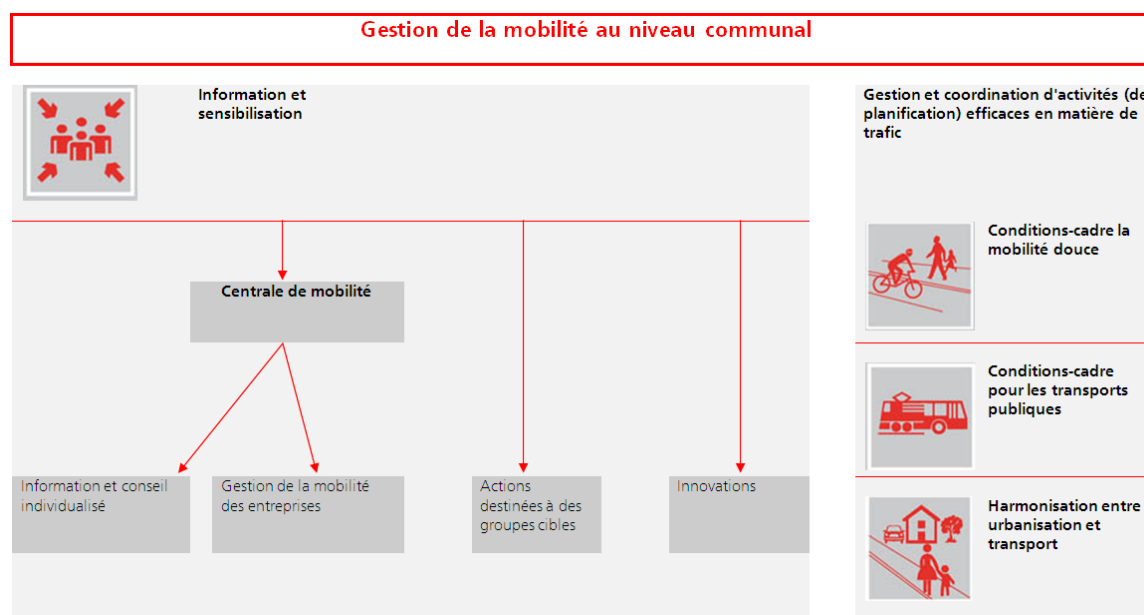


Il est souhaitable que la mobilité douce représente une part relativement importante du trafic global.

Contexte

Une gestion de la mobilité mise en place au niveau communal englobe toutes les mesures appropriées pour orienter le comportement de mobilité vers un développement durable. Les deux domaines d'action principaux portent, d'une part sur la mise en œuvre de mesures visant à influencer le comportement en matière de transports (information et sensibilisation), d'autre part, sur la coordination des activités de planification de la mobilité entre les différents services d'une commune ainsi qu'à différents niveaux (district, canton, région). L'élément essentiel de cette approche est la promotion de moyens de transport adéquats, de manière à privilégier la mobilité douce (vélo, déplacements à pied) sur des distances relativement courtes et l'utilisation des transports publics pour des parcours plus longs.

La gestion de la mobilité est avant tout une tâche de gestion (direction, coordination, motivation, controlling) et constitue un projet s'inscrivant sur la durée et nécessitant des efforts plus ou moins importants dans le temps; il faut néanmoins prévoir un délai relativement long pour les mesures de sensibilisation et de prise de conscience, le changement des mentalités ne s'effectuant pas du jour au lendemain.



Source: « *Mobilitätskonzept Freienbach* » (concept de mobilité de la commune de Freienbach) 2006

Offre

Dans la commune de Freienbach, la direction de la gestion du projet est rattachée au Service Environnement/Transports publics. La coordination des activités de planification pertinentes en matière de mobilité est assurée par le biais d'un groupe de pilotage regroupant les conseillers municipaux et la direction des Services Aménagement du territoire, Travaux publics et Environnement/TP. L'accent est principalement mis sur l'amélioration des infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur l'offre en transports publics (y compris l'accès aux arrêts et l'information des usagers). Un développement harmonisé et cohérent du tissu urbain et du trafic constitue un objectif supplémentaire. Les projets sont décidés en accord avec les communes avoisinantes, les districts et le canton.

L'information et la sensibilisation de la population s'effectuent par les moyens suivants:

- actions destinées à des groupes cibles particuliers;
- conseils individualisés;
- gestion de la mobilité des entreprises;
- introduction de solutions de mobilité innovantes.

Les données concernant le trafic et la mobilité, qui sont recueillies périodiquement (monitoring et controlling), permettent de déceler les changements de comportement en matière de mobilité et de garantir la qualité et un

contrôle efficace des mesures. La commune doit donner l'exemple en mettant en œuvre des mesures prévues dans le concept de mobilité au sein de ses services; ceci vaut notamment pour la gestion de la mobilité de l'administration communale.

La gestion de la mobilité au niveau communal est mise en place et suivie avec l'aide d'un service externe ou d'un spécialiste œuvrant en tant que responsable de la mobilité à raison d'une demi-journée par semaine. Un soutien est notamment apporté pour les travaux importants de planification et de coordination nécessitant des connaissances spécifiques au cours de la phase d'introduction du projet (soit de 2006 à 2008 pour le projet de Freienbach).

Expériences

Le rattachement du projet à un service qui en assure la direction et qui prend en charge les intérêts liés à la gestion de la mobilité d'une commune est une démarche qui a fait ses preuves. Le groupe de pilotage se réunit à intervalles réguliers sous l'égide du responsable de la mobilité afin de coordonner les activités de planification. Ainsi, par exemple, les améliorations à apporter aux infrastructures destinées à la mobilité douce et aux transports publics sont décidées au fur et à mesure des besoins et les sujets qui touchent à la mobilité (règlement sur les constructions, stationnement) sont traités et coordonnés dans le cadre de la révision de l'aménagement local du territoire dans l'optique d'une harmonisation entre urbanisation et transports.

La gestion de la mobilité au sein de l'administration communale est opérationnelle depuis le début janvier 2008. Une comparaison de la situation actuelle avec les résultats d'une enquête réalisée en 2002 a montré que les prévisions d'alors concernant le nombre de personnes susceptibles d'abandonner l'utilisation d'un véhicule motorisé en faveur des transports publics ou de la mobilité douce ont été dépassées: 15 % des employés communaux, au lieu des 11 % recensés à l'époque, ont changé leurs habitudes de transport. Le modèle de mobilité est basé sur un système d'incitations: celui qui utilise les transports publics ou la mobilité douce pour ses déplacements domicile-travail bénéficie d'une incitation financière (écobonus); celui qui choisit de venir travailler en voiture ou en moto doit désormais s'acquitter d'une taxe de stationnement dont le montant dépend de la qualité des places de parking (couvertes ou non).

Différents projets visant à sensibiliser la population ont également été menés à bien avec succès, notamment « bike to work », l'édition d'une brochure décrivant le concept de mobilité, la présentation du projet lors de congrès et dans d'autres communes, la formation à la mobilité dans les écoles ainsi que la publication d'un plan de localité avec des informations concernant la mobilité. Un autre élément important est le développement d'un système de suivi et de contrôle spécialement adapté au concept de mobilité mis en œuvre dans la commune.

Profil

Moyens de transport

- ✓ mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- ✓ mobilité combinée
- ✓ transports publics
- ✓ transports individuels motorisés
- transports de marchandises

Motifs de déplacements

- ✓ déplacements domicile-travail
- ✓ déplacements pour les achats
- ✓ déplacements pour les loisirs
- ✓ déplacements professionnels
- ✓ déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

Domaines d'action

- prestation de service
- marketing
- ✓ management de la mobilité
- planification du trafic et du territoire
- véhicules et équipements

Importance de la commune

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

Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ commune à forte densité d'emploi
- ✓ commune rurale
- ✓ commune touristique

Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- 1 an
- 2 ans
- ✓ 5 ans

Coût d'investissement

- faible (< Fr. 10'000.--)
- moyen (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ élevé (> Fr. 50'000.--)

Frais d'exploitation annuels

- faibles (< Fr. 5'000.--)
- moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ élevés (> Fr. 20'000.--)

Effets

Environnement et énergie

Un développement durable des transports et du tissu urbain permet d'améliorer la qualité de vie dans l'espace public et dans les habitations construites le long des routes. Le transfert modal en faveur de formes de mobilité durable que vise la gestion de la mobilité doit, en outre, contribuer à diminuer la consommation d'énergie et les émissions de CO₂. Avant la mise en place d'un plan de gestion de la mobilité pour l'administration communale de Freienbach, on estimait les émissions de CO₂ à quelque 186 000 kg/an; aujourd'hui, elles ne sont plus que d'environ 140 000 kg/an, ce qui correspond à une baisse de 25 %.

Société

La mobilité devient une condition essentielle pour participer activement à la vie de la société et elle s'organise en fonction des groupes cibles. L'augmentation de la proportion de mobilité douce au sein du trafic global a généralement un impact positif sur la santé de la population, de même que sur la socialisation des enfants sur le chemin de l'école.

Economie

Une bonne desserte est un élément capital pour la qualité d'un emplacement et est d'une importance décisive pour l'économie locale. Les entreprises profitent directement d'une organisation efficace des transports ou de l'introduction d'un plan de gestion de la mobilité en leur sein. Par ailleurs, certains avantages indirects découlent des effets positifs d'une gestion de la mobilité au niveau communal.

Outils

Démarche

La mise en place et le suivi d'une gestion de la mobilité au niveau communal comprendra de préférence les étapes suivantes:

Choix du mode d'organisation du projet: le choix d'un mode d'organisation adapté à la commune est un élément décisif lors de la mise en place et du suivi d gestion de la mobilité au niveau communal.

- A quel dicastère de la commune le projet sera-t-il rattaché?
- Qui prendra en charge la direction du projet, quels services participeront au groupe de pilotage?
- Fera-t-on appel à un service de conseils externe?

Analyse des conditions-cadres actuelles: compilation des données concernant la circulation dans la commune ainsi que le comportement de mobilité et le choix des moyens de transports (p. ex. par un microrecensement) pour permettre une première analyse de l'existant.

- Quelles sont les données relatives aux conditions-cadres en matière de circulation dont la commune dispose, s'agissant des infrastructures et de la demande en transports ?
- Quelles sont les bases pouvant être élaborées en complément moyennant un effort raisonnable?

Examen des directives s'appliquant au projet: en fonction de la commune et de son implantation spatiale, certaines bases qu'il y a lieu de respecter existent déjà au niveau communal, régional ou cantonal (p. ex. plan directeur régional, programme d'agglomération, stratégie régionale des transports, concept de mobilité douce, etc.).

- Quelles sont les bases disponibles?
- Quelles sont les directives essentielles qui découlent de ces bases?

Définition des objectifs et des principes d'action: les objectifs généraux, les stratégies ainsi que les principes d'action peuvent être formulés en tenant compte des contraintes existant entre les besoins en matière de mobilité des habitants et de l'économie et la garantie d'une préservation de la qualité de l'urbanisation sur le long terme.

- Quelles sont les stratégies générales que vise la commune (p. ex. inverser la tendance à la hausse du trafic individuel motorisé)?
- Quelles sont, de ce fait, les actions à anticiper (p. ex. augmenter l'attractivité de la mobilité douce et des transports publics avant de réaliser des améliorations destinées au trafic individuel motorisé)?

Développement de mesures: les mesures sont élaborées sur la base des principes d'action, de manière à s'accorder avec les directives s'appliquant au projet. Une gestion typique de la mobilité se compose d'un ensemble de mesures « pull et push », qui ne déploient pleinement leurs effets que dans leur globalité, raison pour laquelle elles doivent autant que possible être mises en œuvre dans leur totalité.

- Quelles mesures entrent en ligne de compte pour la commune (p. ex. gestion de la mobilité au sein de l'administration communale, promotion de projets de mobilité innovants, etc.)?
- Sont-elles compatibles avec les directives s'appliquant au projet et quelles sont les autres mesures pouvant découler de ces directives?
- Quelle est l'estimation grossière du coût de chaque mesure?
- Certaines mesures peuvent-elles être mises en œuvre immédiatement (p. ex. la sécurité sur le chemin de l'école)?

Définition d'un plan pluriannuel: le plan annuel définit différents objectifs intermédiaires, dont certains peuvent fortement dépendre d'activités sans rapport avec la gestion de la mobilité (p. ex. la révision de l'aménagement local du territoire).

- Quels sont les objectifs intermédiaires que la commune souhaite se fixer (p. ex. amélioration des infrastructures de mobilité douce)?
- Quels sont les délais envisagés pour la réalisation des différents objectifs et quel est le temps nécessaire à leur planification et à leur mise en œuvre?

Financement

Grâce aux effets positifs d'une planification des transports et de la mobilité sur le long terme, la commune gagne en attractivité tant du point de vue économique que de celui de l'habitat, ce qui a des retombées positives sur son développement. Comme la mise en œuvre s'effectue sur la durée et qu'il n'y a pratiquement aucun avantage financier à court terme, un engagement financier important de la commune et une grande disponibilité sont nécessaires notamment dans la phase de mise en place du plan de gestion de la mobilité. La commune devrait intégrer, dans sa planification financière et dans ses budgets annuels, les moyens nécessaires à la mise en œuvre des mesures relatives à la gestion de la mobilité.

S'agissant de l'estimation des coûts, il est recommandé de prendre en compte une optique à long terme intégrant le temps nécessaire aux changements de comportement en matière de mobilité (dans la commune de Freienbach, on s'est fixé un horizon à 2020). La mise en œuvre des mesures intervenant à des moments ou à des intervalles différents, ces délais doivent être pris en compte pour l'évaluation des coûts. Il y a toutefois lieu de

différencier les coûts véritablement liés à la gestion de la mobilité et des coûts que l'on aurait de toute façon. En effet, les investissements dans des améliorations des conditions-cadres infrastructurelles de la mobilité douce et des transports publics constituent probablement des dépenses qui devront être faites tôt ou tard et d'une manière ou d'une autre.

Marketing

Pour que la population prenne conscience des objectifs et des effets d'un développement durable des transports et de la mobilité, il faut l'informer et la sensibiliser sans cesse. La présentation de rapports à intervalles réguliers par le biais de différents médias (Internet, journaux, brochures) constitue un moyen approprié, tout comme une information ciblée à la population sur les projets en cours, les progrès accomplis et les mesures supplémentaires prévues (dans le journal communal, par exemple).

A Freienbach, une brochure expliquant le contexte et les objectifs du concept de mobilité ainsi que les mesures prévues a été rédigée et distribuée à tous les ménages de la commune. Un plan de localité comportant des informations sur la mobilité a également été édité; il indique, notamment, pour les adeptes de la mobilité douce (cyclistes et piétons), les trajets optimaux pour se rendre aux principaux points de la commune et aux arrêts des transports publics. L'introduction de la gestion de la mobilité au sein de l'administration communale a par ailleurs montré à quel point une information détaillée des groupes cibles concernés était importante pour l'acceptabilité de nouvelles mesures.

Informations complémentaires

Pour en savoir plus:

www.freienbach.ch (en allemand)

<http://www.biketowork.ch>

<http://www.citedelenergie.ch/>

Autres documents à télécharger:

- Brochure présentant le concept de mobilité de Freienbach:
http://www.freienbach.ch/documents/vtxt1/DE/Mobilitaetskonzept_Kurzbericht.pdf (en allemand)
- Plans de localité avec des informations concernant la mobilité:
http://www.mobilservice.ch/template/fs/folder/1022/mob_flyer_fr.pdf

Adresses de contact et fournisseurs:

Commune de Freienbach
Sandra Mächler
Ressort Umwelt & öffentlicher Verkehr (Service Environnement et transports publics)
Unterdorfstrasse 9
8808 Pfäffikon SZ
Tél. 055 416 92 38

Ernst Basler & Partner AG
Marianne Brunner
Mühlebachstrasse 11
8032 Zurich
Tél. 044 395 16 15

Demandez conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE de votre canton:

<http://www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html>

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Département Bau, Verkehr und Umwelt (Département des constructions, des transports et de l'environnement)
Canton d'Argovie, Service des transports
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
Tél. 062 835 33 30
aargaumobil@ag.ch

Galerie de photos

«Bist du mit dem Velo da?»

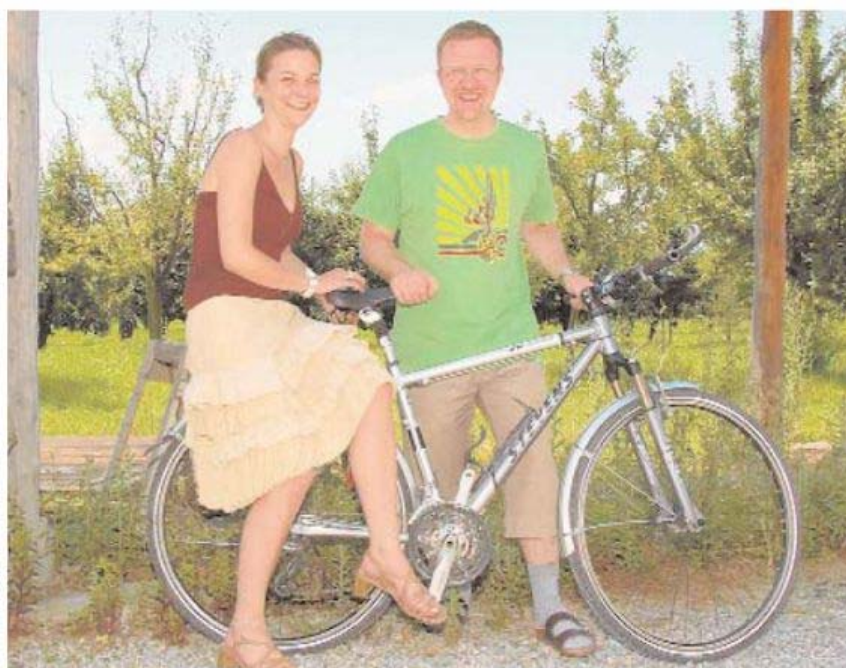
39 Mitarbeitende der Gemeinde Freienbach machen bei der nationalen Aktion «bike to work» mit und radeln im Juni täglich zur Arbeit. Koordinatorin Sandra Mächler zieht eine positive Zwischenbilanz.

Von Manuela Gill

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 Gill

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.

Source: Höfner Volksblatt du 22 juin 2007, page 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)

Source: Höfner Volksblatt du 21 juin 2007, page 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.

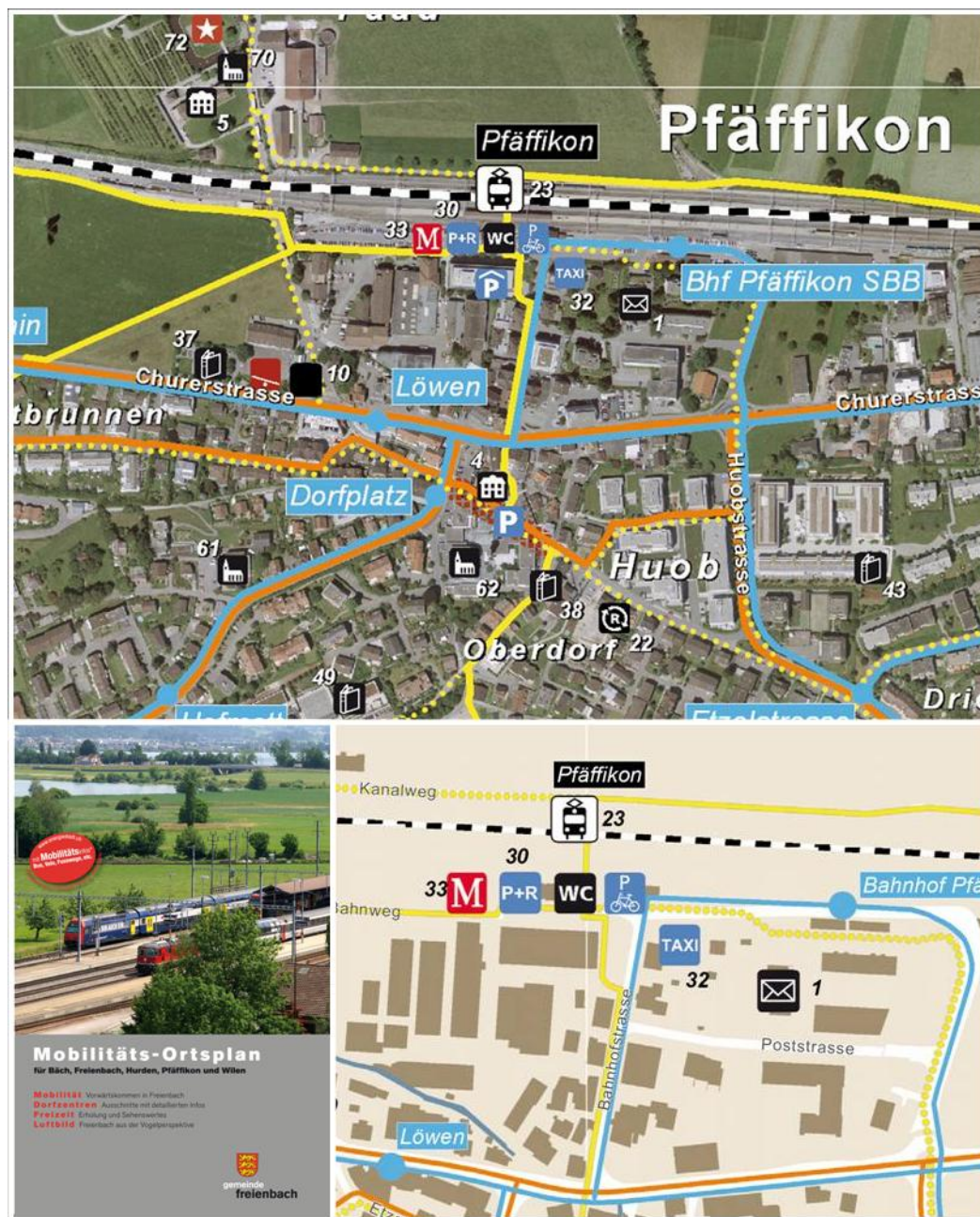
1988 baute man in Wilen eine Busschleife, die auf den Einsatz eines Midibusses ausgerichtet wurde, der am Bahnhof Wilen wendete. Mit der Einführung des Höfnerbusses und der Verlängerung des Streckennetzes bis nach Samstagern, wurde die Busschleife nicht mehr benötigt. Aufgrund des Fahrplanausbaus von 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 Busbenutzern 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

Source: Höfner Volksblatt



Source: Plan de la commune de Freienbach comportant des informations sur la mobilité