



Starterkit zur Mobilitätswende

Einfache Rezepte zum Nachmachen

04/2022



Starterkit zur Mobilitätswende

Impressum

Denise Belloli
Julian Moritz Renninger
Tobias Bowald
Thomas Hug
Thomas Sauter-Servaes

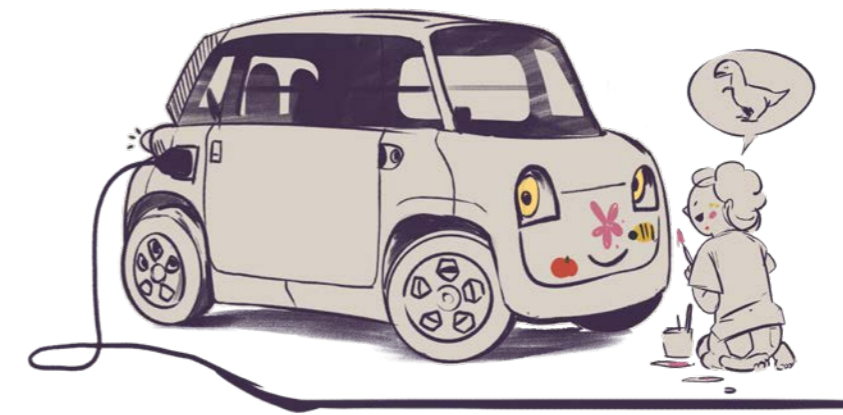
<https://schrittmacher.in/>
info@schrittmacher.in

Illustration & Layout
Oliver Maier - Illustration

Einfache Rezepte zum Nachmachen



Das Starterkit für die Mobilität von morgen



Die Zukunft der Mobilität ist nachhaltig und vernetzt. Sie holt dafür das Beste aus jedem Verkehrsmittel heraus und geht sparsam mit dem knappen Raum um. Nur wie kommen wir dort hin? Lösungsvorschläge wie Flugtaxis oder autonome Fahrzeuge sind zwar inspirierend, deren Beitrag für die aktuellen Herausforderungen ist aber klein. Wenn wir die Mobilitätswende einleiten wollen, müssen wir im Heute beginnen, mit den Mitteln, die uns jetzt zur Verfügung stehen.

Welche das sind, möchte dieses Starterkit Gemeinden und interessierten Personen einfach zugänglich machen. Dafür haben sich fünf Menschen aus renommierten Institutionen und Unternehmen als schrittmacher.in zusammen getan und ihre Erfahrung und ihr Wissen zusammengetragen. Das Starterkit zeigt Beispiele, konkrete Handlungsanweisungen und Kontakte für die Bereiche, in denen wir Potenzial für einfache Erfolge sehen.

Bei der Auswahl lassen wir uns von folgenden drei Grundsätzen leiten:

Das Trennen von Wichtigem und Unwichtigem. Auf was sollen sich Gemeinden im Hier und Jetzt konzentrieren? Was kann warten? Der Schwerpunkt liegt auf Themen, die heute mit überschaubarem Aufwand und mit wenig Widerstand umzusetzen sind.



Die Förderung der nachhaltigen Mobilität. Sei es der klassische ÖV, seien es Sharing-Lösungen oder das eigene Velo und die eigenen Füße.



Das Ausprobieren und Machen. Wenn Sie einfache Regeln beachten und auf den schon vorhandenen Erfahrungen in der Schweiz aufbauen, können Sie eigentlich nichts falsch machen.

Lesen Sie die gedruckte Version des Starterkits? In der Kopfzeile jedes Kapitels finden Sie einen Kurzlink. Dieser beinhaltet alle Links und Quellen, worauf wir im Text verweisen.

Wir vereinfachen für das Starterkit manch komplexe Frage sträflich. Wir umschiffen die zähen und politischen Grundsatzdiskussionen. Langfristig vermeiden lassen sich diese aber nicht. Doch mit den ersten guten Erfahrungen im Rücken lassen sie sich viel besser führen. Und vielleicht wissen wir gemeinsam bis dann auch, ob die autonomen Fahrzeuge und Lufttaxis doch noch einen genauen Blick wert sind.

Wir hoffen, dieses Starterkit bringt Sie einen Schritt in Richtung Mobilitätswende. Wir freuen uns auf lebendigen Zuspruch, erbitterte Widerrede und vor allem weitere Ideen und Massnahmen.

Los geht's!

**V.
Erlebbar
machen**

(Seite 17)

**VI.
Spielräume
nutzen**

(Seite 19)

**IV.
Fussverkehr
stärken**

(Seite 15)

**IX.
Themen zum
Zurückstellen**

(Seite 25)

**X.
Zukunft vor-
bereiten**

(Seite 27)

**VIII.
E-Mobilität
fördern**

(Seite 23)

**VII.
Räume aktiv
nutzen**

(Seite 21)

**I.
Carsharing
fördern**

(Seite 9)

**III.
Velofahren
stärken**

(Seite 13)

**II.
Bikesharing
fördern**

(Seite 11)



I. Carsharing fördern



Fördern Sie Carsharing!

Die Mobilitätswende lässt sich nur erreichen, wenn weniger Menschen ein eigenes Auto besitzen. Doch manchmal sind wir auf ein Auto angewiesen. Sei es für den Transport von schweren Gegenständen, um einen Ort mit schlechter öV-Anbindung zu erreichen oder schlicht, um nicht aus der Übung zu kommen. Das Carsharing ergänzt den öffentlichen Verkehr und kann Fälle abdecken, in denen das Velo, der Zug, das Tram oder der Bus weniger geeignet sind.

Eine Studie des Schweizer Anbieters Mobility zeigt: Ein Carsharing-Auto ersetzt bis zu elf private Autos.

Eine einfache Art, die Mobilitätswende zu unterstützen, ist der Ausbau des Carsharing-Angebots. Ein breites Angebot mit etwa einem Carsharing-Standort pro 500 Personen im Einzugsgebiet kann als gute Zielgrösse für die Zukunft anvisiert werden.

Carsharing-Angebot mit Partnern ausbauen

Am zielführendsten ist es, das Gespräch direkt mit einem Anbieter zu suchen. Die folgenden Informationen dienen zur Anregung bei der Vorbereitung für den Austausch:

Gibt es in Ihrer Gemeinde oder Region schon Carsharing-Angebote? Gibt es bestimmte Gründe dafür, dass das Angebot nicht grösser ist?

Einen guten Überblick über das aktuelle Angebot und Anbieter in Ihrer Region gibt die Shared Mobility-Karte des BFE.

Können Sie Flächen und Ladestationen für das Carsharing zur Verfügung stellen (Gemeindeflächen, öffentliche Parkplätze, ...)? Wenn ja, welche?

Sprechen Sie doch mal mit den Verantwortlichen der MONAMO-Gemeinde Wil über deren Erfahrungen.

Ohne Angebot gibt es keine Nachfrage! Sind Sie in Ihrer Gemeinde bereit, Carsharing zum Start finanziell zu fördern?

Als Faustregel können Sie zu Beginn mit durchschnittlich 5000 CHF pro Auto und Jahr rechnen. Mit zunehmender Nutzung nimmt Ihr Anteil ab.

Gibt es Partner, die sich an den Kosten beteiligen könnten (lokale Firmen, Liegenschaften, ...)?

In Wohlen wird das Carsharing zum Beispiel von der Genossenschaft SOKW unterstützt.

Gibt es in Ihrer Gemeinde schon «Super-User», die als Botschafter:in auftreten können und eine Grundnutzung garantieren?

Vorbilder dienen einem neuen Angebot als Starthilfe. Sie können andere Personen auf das Angebot hinweisen oder bei der Erstinutzung unterstützen. Auch als Gemeindevertreter:in können Sie Vorbild sein!

Gemeindefahrzeuge teilen

Bestehende Flotte teilen

In vielen Gemeinden stehen den Mitarbeiter:innen Dienstfahrzeuge zur Verfügung. Ausserhalb der Öffnungszeiten der Verwaltung bleiben diese häufig ungenutzt. Es gibt jedoch zahlreiche erfolgreiche Beispiele, wie diese Fahrzeuge mit der lokalen Bevölkerung geteilt werden können. Auf diese Weise wird das Mobi-

litätsangebot verbessert, ohne dass zusätzliche Autos privat beschafft werden müssen.

Entscheidet sich die Gemeinde für ein Elektrofahrzeug, kann sie zudem aktiv mithelfen, Berührungsängste mit der neuen Antriebstechnologie abzubauen.

► [Best-Practice in der Gemeinde Stäfa](#)

Sharing statt Eigenbesitz

Steht eine Neu- oder Ersatzbeschaffung für öffentliche Fahrzeugflotten an, können Sie statt einer teuren Beschaffung Ihren Mitarbeitenden den Zugang zur Flotte eines Carsharing-Anbieters eröffnen. Es besteht die Möglichkeit, das Carsharing-Angebot gezielt auszubauen (z.B. bei Verwaltungsgebäuden).

► [Umsetzung am Beispiel der Gemeinde Lutry](#)

Falls ein solches Modell in Frage kommt, suchen Sie am besten direkt das Gespräch mit den Carsharing-Anbietern, diese unterstützen Sie gerne.

Folgende Informationen können den Anbietern helfen, Ihre Bedürfnisse schneller zu erfassen:

- › Was ist das heutige Nutzerprofil Ihrer Fahrzeugflotte? Können die Fahrzeuge nur ausserhalb der Öffnungszeiten geteilt werden oder auch währenddessen?
- › Welche Standorte kommen in Frage?
- › Gibt es spezielle Anforderungen an gewisse Fahrzeuge? Können allenfalls nicht alle Fahrzeuge geteilt werden?
- › Müssen die Fahrzeuge im Besitz der Gemeinde sein oder sind auch Nutzungsverträge denkbar?

II. Bikesharing fördern

Finanziell ist Bikesharing zwar selten ein Goldesel. Trotzdem ist es für viele Gemeinden ein Gewinn auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilität. Im Gegensatz zu anderen Sharing-Fahrzeugen ist die Bevölkerung dem Bikesharing gegenüber positiv eingestellt. Den guten Ruf haben sich die Bikesharing-Anbieter dank eines hohen Professionalisierungsgrads erarbeitet.

Wer braucht's?

Ein dichtes Bikesharing-Netz mit qualitativ hochwertigen Velos kann den [Alltagsautoverkehr](#) ersetzen – und fördert auch die Gesundheit. Fast die Hälfte aller Autofahrten in Schweizer Städten sind weniger als 5 km lang – ein ideales Einsatzgebiet für ein geteiltes Velo, das leicht zugänglich ist und die Nutzung ohne Nachdenken ermöglicht. Nicht nur für Touristen.

Wo klappt's?

Veloverleihsysteme sind nicht nur etwas für grössere Städte und Gemeinden. Städte wie [Opfikon](#) oder Gemeinden wie [Nottwil](#) oder [Mauensee](#) zeigen, wie man sich in bestehende Systeme einbindet. Im Thurgau demonstriert der Verein [«Kombinierte Mobilität Regio Kreuzlingen»](#), wie die Lancierung eines Veloverleihsystems und eines Velo-Hauslieferdienstes gelingt.

Wie funktioniert's?

Es gibt unterschiedliche Formen eines Bikesharing-Systems. Verbreitet sind in der Schweiz Freefloating (Rückgabe überall möglich) und stationsbasierte Systeme (Rückgabe nur an definierten Stationen). Ein Überblick über die betrieblichen Kennzahlen findet sich beim [Forum Bikesharing Schweiz](#). Wir empfehlen aus Gründen der Verlässlichkeit und Akzeptanz stationsbasierte Systeme.

Was noch?

Auch Cargobikes lassen sich teilen. Mit [carvelo2go](#) wurde in der Schweiz das weltweit erste Lastenveloverleihsystem etabliert. Dabei werden die Velos bei so genannten Hosts wie Bäckereien, Apotheken oder ähnlichen stationiert und von diesen betreut. Gemeinden und Städte können dies kommunikativ unterstützen (z.B. [Wil](#)), gezielt fördern oder auch selbst Host werden.

Was kostet's?

Veloverleihsysteme lassen sich nicht allein durch Nutzungsgebühren finanzieren. Deshalb sind oft Sponsoren, Werbeträger oder andere Unterstützungsbeiträge notwendig. Nicht repräsentative [Erhebungen](#) gehen von jährlichen Kosten pro Velo von CHF 200-1'000 aus. Manche Regionen gewähren ihren Einwohnern ein kostenloses Grundangebot (z.B. [Take a bike](#)).

Teurer in Anschaffung und Betrieb sind E-Bikes. Diese wurden zuletzt von den [Energistädten Thun und Steffisburg](#) positiv getestet und sollen dort zukünftig die Veloflotte ergänzen.

Die Finanzierung kann durch lokale Unternehmen als Werbepartner (Systemname, Flächen auf Velo und Infrastruktur) unterstützt werden. Die Stationsflächen werden normalerweise unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Einen weiteren positiven Effekt kann die Einbeziehung von [Sozialdiensten](#) beim Betrieb des Systems erzielen.

Wie lege ich los?

Nehmen Sie am besten direkt Kontakt mit einem der Anbieter auf. Das [Forum Bikesharing Schweiz](#) gibt einen guten Überblick über die aktuellen [Angebote](#) in der Schweiz, die hier aktiven [Anbieter](#) und deren Kontaktdaten. Antworten auf die folgenden vier Fragen helfen für ein erstes Gespräch.

- › Möchten Sie ein stationsbasiertes oder ein Freefloating System? Wir empfehlen im Grundsatz immer ein stationsbasiertes System.
- › Haben Sie Flächen, die Sie den Bikesharing-Anbietern für Stationen zur Verfügung stellen können (Gemeindeflächen, öffentliche Parkplätze, ...)?
- › Sind Sie bereit, das Angebot zu Beginn finanziell zu fördern, zum Beispiel als Erweiterung des öV?
- › Gibt es Partner, die sich an den Kosten und Standorten beteiligen können (lokale Firmen, Hotels, Bildungsinstitutionen, SBB AG, ...)?



Setzen Sie auf den geteilten Drahtesel!



Bike First! Velofahren zum Standard machen

Das Velo ist das effizienteste Verkehrsmittel schlechthin - kein anderes Transportmittel benötigt weniger Energie und kaum eines weniger Platz! Rund zwei Drittel der Schweizer Haushalte besitzen ein oder mehrere Fahrräder. Bereits vor der Automobilwende in den 50er Jahren war das Velo eines der beliebtesten Verkehrsmittel - China plante sogar, es zum Hauptverkehrsmittel der Bevölkerung zu machen.

III. Velofahren stärken

Aktuell gewinnt das Velo schnell an Bedeutung in der Schweizer Bevölkerung - nicht zuletzt durch die Pandemie und den E-Bike-Boom. Besonders auch als Beförderungsmittel für mittlere Distanzen und hügelige Wege sowie für weniger sportliche oder ältere Personen wird es vermehrt eingesetzt. Das zunehmende Bewusstsein für die eigene Gesundheit sowie kürzere, flexiblere Wege bringen viele Leute zum Aufsatteln. Darauf gilt es vorbereitet zu sein und dies proaktiv zu fördern.

Velofahren angenehm gestalten

Verschiedene kleine Massnahmen können das Velofahren angenehmer machen. In der Summe lässt sich damit eine Umgebung schaffen, die Velofahrende willkommen heisst.

Die Gemeinde kann diese Massnahmen oft mit relativ geringem Aufwand realisieren. Sie sind modular erweiterbar und können meist vom eigenen Werkhof umgesetzt werden.

Hier ist Kreativität gefragt - versetzen Sie sich in die Ansprüche einer velofahrenden Person. Folgende Ideen nutzen wir selbst oft in der Praxis:

- › Umleitungen an Baustellen velotauglich ausgestalten
- › Velopumpen im öffentlichen Raum aufstellen
- › Repairkits ans lokale Gewerbe verteilen
- › Schulweg mit dem Velo ermöglichen
- › Überprüfung der Signalisation vorhandener Routen

► **Kreativ - Parkieren in Veloparkhäusern gibt Rabatt auf Bier: Bike 'n Bierje, NL**

Netzplanung erstellen und Schwachstellen beheben

Um den Velofahrenden eine ansprechende Infrastruktur zu bieten, ist eine Priorisierung des Veloverkehrs mithilfe einer Netzplanung sinnvoll. Eine grobe Netzplanung können Sie selbst erarbeiten, für die Details ziehen Sie am besten ein erfahrenes Verkehrsplanungsbüro hinzu.

Basierend auf der Netzplanung können Schwachstellen erfasst und behoben werden. Diese lassen sich am besten direkt im Gespräch mit der Bevölkerung entdecken, aber auch durch Tools wie [Bikeable](#). Oft kann schon mit wenig Aufwand ein hohe Wirkung erreicht werden, beispielsweise indem Randsteine an bestimmten Orten abgeschliffen oder Strassenmarkierungen angepasst werden. Häufig sind aber auch grössere Befreiungsschläge in der Infrastruktur notwendig.

Parkierung für Velos

Ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen ist eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Velos. Dabei sind zwei Faktoren entscheidend:

- › **Der Standort der Stellplätze:** Kurzzeitstellplätze (tägliche Nutzung) sollten direkt beim Zielort ohne Höhenversatz zugänglich sein. Langzeitstellplätze (Freizeit) müssen gedeckt sein und sind normalerweise in abschliessbaren Räumen zu finden.
- › **Ausgestaltung der Stellplätze:** Beachten Sie in Bauprojekten sowohl von Privaten als auch Gemeinden, dass nur taugliche Veloständer genutzt werden (Bild).

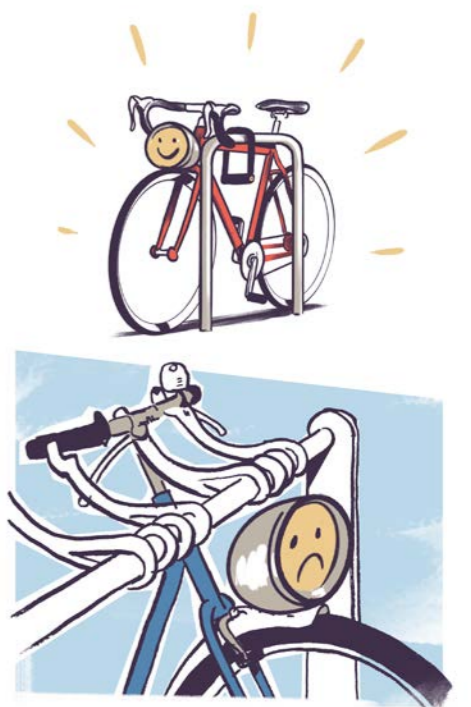
► **Beispiele aus der Praxis: Merkblatt Veloparkierung Thurgau**

Unterstützung bei lokalen Fachleuten holen

Spezialist:innen für Veloverkehr sind oft nicht weit. Viele Kantone bieten Anlaufstellen, bei denen man sich zur Veloförderung beraten lassen kann. Verschiedene Planungsbüros stellen Fachleute an, die sich auf Veloförderung spezialisiert haben - und denen das Thema auch persönlich am Herzen liegt.

Manchmal hilft also ein kurzer Austausch - sei es, um offene Fragen zu klären oder mit weiteren Ansprechpersonen vernetzt zu werden. Sie sind nicht allein!

Die kantonalen Velofachstellen bieten eine Vielzahl an informativen Dokumenten. Diese Dokumente sind meist fachlich fundiert und übersichtlich gestaltet. Sie bilden einen guten Startpunkt.



IV. Fussverkehr stärken

Zu Fuss in die Mobilitätswende



Wir sind alle zu Fuss unterwegs, sei es auf dem Weg zur Busstation, zum Parkplatz oder vom Supermarkt zur Apotheke, sei es schlendernd beim Shopping oder gehetzt auf dem Weg zur Arbeit. Wer zu Fuss unterwegs ist, der weiss, wie attraktiv breite und ansprechende Fusswege sind und wie wichtig es ist, ohne Umwege von A nach B zu kommen. Wer zusätzlich noch einen Kinderwagen oder Rollkoffer dabei hat oder selbst nicht so gut zu Fuss ist, merkt auch, wo es hakt: Vielerorts gibt es nur schmale Trottoirs, zu wenige Querungsstellen, unwirtliche Wege oder sonstige Hindernisse.

Es gibt zahlreiche Wegleitungen und Arbeitshilfen zur Analyse und Massnahmenplanung im Fussverkehr. Die gute Nachricht: Um eine Verbesserung zu erwirken, müssen Sie nicht warten, bis das umfassende Fussverkehrskonzept erstellt und die Ortsdurchfahrt umgestaltet sind. Fussverkehr ist kleinräumig und findet überall statt - genauso wie die Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs.

Gemeinsam zu Fuss unterwegs - auf der Suche nach Schwachstellen und Lösungen

Wir alle sind zu Fuss unterwegs, wir alle sind daher auch Expert:innen, wenn es darum geht, Schwachstellen im Fusswegnetz zu ermitteln und die Situation zu verbessern. Ein gemeinsamer Spaziergang von Verwaltung, Politik und Bevölkerung durchs Quartier ist eine sehr effiziente Art, Schwachstellen zu entdecken und Verbesserungsmöglichkeiten zu diskutieren. Ausserdem schafft der Dialog Nähe zur Bevölkerung - sofern die Anliegen ernst genommen werden. Das Quartier hat sich als fassbare Grösse für gemeinsame Spaziergänge bewährt. Spaziergänge können auch einen bestimmten Fokus haben, z.B. sichere Schulwege oder direkte Wege ins Zentrum.



Wichtig: Sorgfalt im Umgang mit den Anliegen

Die Ideen aus der Quartierbevölkerung sind vielleicht nicht immer umsetzbar, die Bedenken sollten aber respektiert werden. Im Dialog können unrealistische Forderungen besprochen und relativiert werden.

Die Liste der Konfliktpunkte und Verbesserungsvorschläge wird von sehr einfach umsetzbaren Massnahmen bis hin zu kniffligen Umbauprojekten alles beinhalten. Nicht alles kann überhaupt, geschweige denn sofort, umgesetzt werden. Doch auch kleine Massnahmen wie das Zurückschneiden der Büsche zur Verbesserung der Sicht oder das Versetzen eines schlecht platzierten Signals wirken.

Nützliche Quellen und Inspirationen:

- ▶ [Fussverkehr Schweiz](#)
- ▶ [Jane's Walk](#)
- ▶ [Der Langsamverkehr beim ASTRA](#)
- ▶ [Projekt GEHsund von umverkehr](#)

V. Erlebbar machen

Damit neue Mobilitätsformen eine Wirkung erzeugen, müssen diese auch tatsächlich von einem grösseren Bevölkerungsanteil verwendet werden. Das eigene Mobilitätsverhalten ist allerdings stark durch Gewohnheiten und Vorurteile geprägt. Eine der grössten Hürden für die Etablierung neuer Mobilitätsformen ist demnach auch die Erstnutzung. Machen Sie daher die neuen Mobilitätsangebote erlebbar und reduzieren Sie so die Ein- und Umstiegshürden.

Zielorientierte Planung

Durch gezielte Massnahmen, Events und Aktionen können verschiedene Anspruchsgruppen mobilisiert werden. Seien Sie bei der Gestaltung kreativ, aber verlieren Sie Ihre Ziele nicht aus den Augen. Nur so erreichen die Massnahmen ihre Wirkung! Bewährt hat sich folgendes Vorgehen:

- › Definieren Sie, was Sie konkret erreichen möchten.
- › Überlegen Sie sich, wer das Zielpublikum ist und wie Sie dieses begeistern können.
- › Entwickeln Sie Konzepte und validieren Sie diese mit Vertreter:innen Ihres Zielpublikums. Lassen Sie sich bei Bedarf durch spezialisierte Unternehmen unterstützen.

Angebote und Möglichkeiten sichtbar machen

Die neuen Mobilitätsformen führen heute meist noch ein Nischendasein. Gründe dafür sind fehlende Aufmerksamkeit und Vorurteile, die sich hartnäckig halten. Breit kommunizierte Aktionen und Präsenz an wichtigen Orten wirken dem entgegen. Die Möglichkeiten und Spielformen sind vielfältig. Mobilitätsanbieter kooperieren erfahrungsgemäss gerne.

Grossevents

Generieren Sie Aufmerksamkeit durch Veranstaltungen, die ein breites Publikum anziehen:

- ▶ [Mobilitätstage Kanton Solothurn](#)
- ▶ [Mobilitätstag Langenthal](#)
- ▶ [Autofreie Sonntage Bern](#)

Themenspezifische Events und Aktivitäten

Führen Sie die Bevölkerung gezielt an ein spezifisches Thema heran, ermöglichen Sie das Ausprobieren und bauen Sie dadurch Vorurteile ab

- ▶ [«Elektromobilität erleben» in Wil](#)
- ▶ [Event zur Lancierung von Voi in Frauenfeld](#)

Präsenz an Festivitäten Ihrer Gemeinden

Nutzen Sie die Anlässe, um Ihre Themen und bestehenden Angebote ins Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit zu bringen.

Massnahmen im richtigen Moment

Das menschliche Verhalten ist stark von Routinen geprägt. Dies gilt auch für Entscheide mit Bezug zur persönlichen Mobilität. Wer seine Wege schon seit Jahrzehnten gleich zurücklegt, wird nicht von heute auf morgen auf Sharing- und öV-Angebote umschwenken. Am erfolgversprechendsten ist die Ansprache daher, wenn

Haltungen noch nicht zu stark ausgeprägt sind, sich Lebensumstände wandeln oder grundlegende Entscheide anstehen. Beispiele hierfür sind der Wechsel von Arbeits- und Wohnort oder die Geburt des ersten Kindes.

Sharewochen für Fahr Schüler:innen

Bei der Mitmachaktion [#Sharewochen](#) des Bundeslandes Baden-Württemberg können Fahr Schüler:innen neben einem Theoriemodul zu nachhaltiger Mobilität angeleitet durch ihre:n Fahrlehrer:in den Ablauf einer Carsharing-Buchung erleben.

Sharingfreifahrten für Zuzüger:innen

Verschiedene Gemeinden wie die Stadt Bern senden Zuzüger:innen öV-Freifahrten. Das Konzept kann auch auf Sharing-Angebote und bahnhofsnahe Velo- oder Autoparkanlagen erweitert werden, indem Sie Zuzüger:innen in Kooperation mit den Anbietern das kostenlose Ausprobieren der verfügbaren Angebote ermöglichen.

Schüler:innen mit dem Thema vertraut machen

Durch Thementage an Schulen können schon Kinder und Jugendliche für das Thema begeistert werden.

- ▶ [Schulprogramm der Mobilitätstage Solothurn](#)
- ▶ [öV-Kindertag in Chur](#)

Macht neue Mobilitätsformen erlebbar!

VI. Spielräume bei der Parkierung nutzen

Die Anzahl, Lage und Bewirtschaftung von Parkplätzen sind ein grosser Hebel, wenn es darum geht, einen Umstieg vom Auto auf nachhaltigere Verkehrsmittel zu unterstützen. Im Idealfall greifen Pull-Massnahmen und Push-Massnahmen ineinander und führen so zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Push-Massnahmen sind meist schwieriger positiv zu besetzen, gerade auch wenn es um die Bewirtschaftung oder die Reduktion von Parkplätzen geht. Trotzdem gibt es aber Spielräume, wo schnell etwas bewegt werden kann.

Massnahmen im Bereich Parkierung haben in der Regel einen schweren Stand und werden sehr emotional behandelt. Die Meinungen in Politik und Bevölkerung gehen stark auseinander und grosse Veränderungen sind selten möglich.

Lassen Sie sich dadurch nicht entmutigen. Auch bei der Parkierung lohnt es sich, erste kleine Schritte zu machen und so den Weg für weitere zu bereiten.

Autofreie / autoarme Nutzungen

Viele Reglemente lassen mittlerweile eine Unterschreitung des Pflichtbedarfs an Parkplätzen bei Um- und Neubauten zu. Erfreulicherweise haben auch viele Investoren und Bauherrschaften mittlerweile erkannt, dass der Verzicht auf Parkplätze zugunsten von alternativen Mobilitätsformen viele Vorteile hat - nicht nur finanzielle. Unterstützen und motivieren Sie Private bei der Erstellung und Umsetzung vom Mobilitätskonzepten mit reduziertem Parkplatzbedarf!

Ein Tipp für alle Gemeinden im Kanton Aargau:

Mit der Überarbeitung der kantonalen Bauverordnung (BauV) ist die gesetzliche Grundlage für autoarmes oder autofreies Wohnen auf kantonalen Stufe geschaffen und somit bei «speziellen örtlichen Verhältnissen» grundsätzlich im ganzen Kanton möglich. Als Bedingung ist ein Mobilitätskonzept vorzulegen, welches aufzeigt, warum der Bedarf an Parkfeldern tiefer liegt und mit welchen Massnahmen dieser geringere Bedarf dauerhaft sichergestellt wird.

...

Und die anderen?

Die meisten Reglemente und Vorgaben, in welchen autofreie oder autoarme Nutzungen nicht so wieso schon ermöglicht werden, erlauben «Ausnahmen» und somit auch die Unterschreitung des Pflichtbedarfs an Parkplätzen. Mit sorgfältiger Argumentation ist auch hier einiges möglich.

Aktuelle Spielräume kennen und nutzen

Die Vorgaben sind sowohl auf kantonalen als auch auf kommunaler Ebene in der Schweiz sehr heterogen. Eine gute Übersicht über die aktuell geltenden Regeln und die Spielräume gibt die [«Plattform autofrei Wohnen»](#). Auch [«EnergieSchweiz für Gemeinden»](#) stellt gute Grundlagen zum Thema Parkierung zur Verfügung.

Beispiel Horw:

In Horw hat die Anpassung des Parkplatzreglements aus dem Jahr 1988 zwei Anläufe gebraucht. Der erste Entwurf mit umfassenden Änderungen wurde 2016 vom Einwohnerrat zurückgewiesen, da er dem grösseren Teil der Einwohnerrätinnen verschiedenen Punkten zu weit ging. Der zweite Entwurf mit etwas moderateren Änderungen und genügend Spielraum hat nun aber eine Mehrheit gefunden. Neu wird die ÖV-Erschliessung, die Zentrumsnähe, die Topografie und die Baudichte bei der Bemessung berücksichtigt. Mit der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten sind weitere Reduktionen der Stellplätze möglich.

Auch bei der Parkierung geht was!



Temporäre Massnahmen als Experimentierfeld!

Temporäre Massnahmen helfen, die Auswirkung von Veränderungen abzuschätzen. Sie können dazu dienen, Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu erhalten und ausserdem das Mobilitätssystem weiterzuentwickeln. Und bei Erfolg machen sie Lust auf mehr!

Temporäre Massnahmen können sehr unterschiedliche Dimensionen annehmen. Sie können im Kleinen relativ unkompliziert umgesetzt werden oder grosse Interventionen im Verkehrssystem sein. Oft werden die Eingriffe von partizipativen Verfahren und Evaluationen begleitet, um die Wirkung auf die Verkehrsteilnehmenden zu messen und die Massnahmen möglichst nah an der Bevölkerung auszurichten.

Wir empfehlen: Nutzen Sie temporäre Massnahmen, um mit der Bevölkerung ins Gespräch zu kommen und risikofrei zu lernen, welche Wirkung geplante Interventionen haben. Die Umsetzung von temporären Massnahmen braucht Mut. Da diese nicht für die Ewigkeit gedacht sind, dürfen sie aber auch mal fehlschlagen.

Stadtmöblierung anschaffen

Wird der öffentliche Raum mit zusätzlichem Mobiliar ausgerüstet, kann die Aufenthaltsqualität einer Gemeinde erhöht werden. Dies verla-

ngert soziale Aktivitäten wieder in die Quartiere und reduziert so potenziell Wegstrecken.

Zusätzlich können mit einer guten Stadtmöblierung besonders für ältere Personen Verweilorte geschaffen und Fusswege attraktiver gemacht werden.

Neue Verkehrsregime und Flächenaufteilungen testen

Manchmal helfen auch die besten Modelle nichts, sondern man muss ausprobieren. Das hilft, neue Erkenntnisse über das Verkehrssystem zu gewinnen. So hat eine Baustelle in Bern zur Sperrung der Kornhausbrücke geführt, die so während des Sommers zu einer «urbanen Oase» werden konnte. Andere bekannte Beispiele sind [«Ottensen macht Platz»](#) aus Hamburg oder der Versuch eines [grossflächigen Einbahnkreisels](#) in Pfäfers ZH. Aber auch [«Brings ufd Strass»](#) (Zürich ZH) oder [«Pischte52»](#) (Schlieren ZH) sind Beispiele dafür. Diese Massnahmen liessen eine versuchsweise Verschiebung der Nutzung

des Strassenraums zu. Und oft wurde realisiert, dass Strassenräume weit mehr als Verkehrsräume sein können.

Pop-Up Parks auf Parkplätzen

Der private Autoverkehr soll im Zuge der Klimakrise reduziert werden. Ein wichtiger Hebel dafür sind Parkplätze. Weniger Parkplätze zu bauen bedeutet, weniger Autoverkehr zu erzeugen. Parkplätze abzubauen stösst verständlicherweise nicht bei allen auf Gegenliebe. Deshalb müssen Wege gefunden werden, bestehende Parkplätze einer attraktiveren Nutzung zuzuführen, die den Wert ihres herkömmlichen Zwecks übertrifft. Dabei bieten sich besonders temporäre Umnutzungen an. Diese vermitteln, wie Parkplätze auch für andere Nutzungen attraktiv sein können.

In [Luzern](#) wurde der Bevölkerung die Möglichkeit zur temporären Umnutzung von Parkplätzen gegeben. Diese wurden dabei auch finanziell unterstützt, um Projekte umsetzen zu können.

VIII. E-Mobilität fördern

Die Elektrifizierung leistet einen wichtigen Beitrag für die Umweltverträglichkeit des Verkehrs. Elektrofahrzeuge haben eine höhere Energieeffizienz als Fahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsantrieben. Zudem sind die Betriebskosten häufig tiefer.

Allein durch die Elektrifizierung bleibt eines der Hauptprobleme der Mobilitätswende ungelöst: der Flächenbedarf. Die Kapazität Ihrer Strassen und Parkflächen bleibt ein knappes und wertvolles Gut. Achten Sie daher bei der Gestaltung Ihrer Massnahmen stets darauf, nicht Mehrverkehr und Mehrbesitz zu fördern. Setzen Sie wenn möglich auf kleinere Fahrzeuge.

Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Je mehr Personen auf Elektrofahrzeuge umsteigen, desto wichtiger ist ein dichtes Netz an öffentlich zugänglichen Ladestationen. Durch geschickte Massnahmen können Sie die Entwicklung einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur fördern:

In den meisten Fällen müssen Sie öffentliche Ladestationen nicht selber bereitstellen. Schaffen Sie stattdessen die Bedingungen, dass Private dies tun, indem Sie diese informieren, beraten und unterstützen.



Verschiedene Gemeinden leisten Unterstützungsbeiträge beim Bau öffentlich zugänglicher Ladestationen. Achten Sie hierbei unbedingt auf Diskriminierungsfreiheit von

Abrechnungs- und Zugangssystemen (u.a. Unterstützung aller Steckertypen). Es ist zudem sinnvoll, die Finanzierung an zusätzliche Kriterien zu knüpfen, insbesondere den Betrieb mit Ökostrom und die Bevorzugung von Schnellladesäulen.

Als gutes Beispiel vorangehen

Durch Ihre Verwaltungsdienste generieren Sie Verkehr. Nehmen Sie Ihre Vorbildfunktion wahr und ermöglichen Sie eine möglichst effiziente und emissionsarme Abwicklung.

Elektrische Klein- fahrzeuge in der Logistik

Cargo-Bikes und andere Kleinnutzfahrzeuge stellen für die City-Logistik eine platzsparende, sparsame und umweltverträgliche Alternative zu herkömmlichen Transportwagen dar.

Verschiedene Schweizer Gemeinden fördern diese gezielt durch:

- › Mitfinanzierung unternehmenseigener Cargo-Bikes (z.B. in [Bern](#))
- › Förderung eines Sharing-Netztes für elektrische Klein-
fahrzeuge (z.B. durch SMARGO auf [carvelo2go.ch](#))

Unterstützungs- angebote und Fördermittel

Es gibt bereits verschiedene Angebote zur Förderung der Elektromobilität. Nutzen Sie beispielsweise die Hilfestellungen und Information von Energie Schweiz:

► [Leitfaden Elektromobilität für Gemeinden](#)

Prüfen Sie, ob Ihre Initiativen durch bestehende Förderprogramme mitfinanziert werden können:

► [energiefranken.ch](#)

Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte

Steht ein Fahrzeugkauf an? Nutzen Sie die Gelegenheit und beschaffen Sie ein Elektrofahrzeug. Mittlerweile gibt es für fast alle Fahrzeugtypen elektrisch angetriebene Alternativen, die sich bereits in vielen Gemeinden bewährt haben:

- › Dienstwagen
- › Kleinfahrzeuge in der Strassenreinigung
- › Kehrrichtfahrzeuge
- › Transporter

**Effizienter
und kleiner
- stärkt die
Elektro-
mobilität!**

IX. Themen zum Zurückstellen

Nicht alle Themen eignen sich zum Start!

Nicht alle Themen haben Priorität. Wir empfehlen bei folgenden Themen noch nicht aktiv zu werden. Die Themen haben aus unserer Sicht insbesondere für kleinere Städte eine geringere Relevanz, sind nicht direkt umsetzbar oder es ist schlicht noch zu früh.

Geringere Relevanz

Liegt der Fokus auf Massnahmen, die rasch und einfach umsetzbar sind, haben folgende Themen aktuell vergleichsweise wenig Potenzial. Warten Sie noch ab, wie sich diese Dinge weiterentwickeln.

E-Trottis

Wir empfehlen neue Mikromobilitätsangebote wie E-Trottis nicht aktiv zu fördern. Carsharing und Bikesharing sind etabliert und haben ein grösseres Potenzial für eine Verkehrsverlagerung. Zusätzlich stellen sich Fragen über die Akzeptanz und Nachhaltigkeit der E-Trottis. In der Schweiz ersetzen diese primär Fusswege und den öV, weniger aber Autofahrten. Wenn sich ein Anbieter aus Eigeninteresse in Ihrer Gemeinde engagieren möchte, empfehlen wir, dem nicht im Wege zu stehen, aber klare Spielregeln zum Betrieb zu definieren.

Taxi und Ridehailing

Wir empfehlen, nicht zu viel Energie in die Förderung von Taxi- und Ridehailing-Diensten (z.B. Uber) zu stecken. Die Anbieter sind auf dem Markt etabliert und werden an Orten, an denen sie Potenzial sehen, selbst aktiv.

Mobility as a Service (MaaS)-Plattformen

Digitale MaaS-Plattformen, auf denen die gesamte Mobilität erlebbar, planbar und buchbar ist, sind Teil der Lösung, sollten jedoch regional oder national etabliert werden. Im Rahmen von Ausschreibungen können Sie von Anbietern die Öffnung ihrer Buchungssysteme sowie die Publikation von Nutzungsdaten nach etablierten Standards (wie zum Beispiel GBFS, TOMP und MDS) verlangen. Dadurch gestaltet sich die Integration in MaaS-Plattformen einfacher und Sie können die Daten für Ihre Angebotsplanung nutzen.

Zu früh

Mit der aktuellen Dynamik im Mobilitätsmarkt ist es für Gemeinden mit bescheideneren finanziellen und personellen Mitteln bei einigen Themen noch zu früh, sich zu engagieren. Es lohnt sich, die Erfahrungen erster Piloten und/oder technologische Entwicklungen abzuwarten.

On-Demand-Shuttles

Der On-Demand-Verkehr wird den öffentlichen Nahverkehr verändern und bietet besonders im ländlichen und suburbanen Raum grosses Potenzial. Aktuell laufen zahlreiche Piloten dazu (z.B. PIKMI oder mybuxi). Noch stecken das Produkt, die Anwendungsfälle und die Integration in die Kundeninformationskanäle und Vertriebskanäle in den Anfängen. Wir empfehlen daher, auf die Ergebnisse zu warten und das Thema im Rahmen der regulären öV Ausschreibungen ab 2023 anzugehen.

► [Bericht zur Integration vom On-Demand-Angebot in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz](#)

Peer-to-Peer-Carsharing und Fahrgemeinschaften

Das Verleihen des privaten Autos an Dritte wie auch im eigenen Auto Dritte mitzunehmen sind charmante und ressourcensparende Lösungen mit Potenzial. Bis dato sind diese Initiativen aber entweder Nischenprodukte geblieben (z.B. Taxito), gescheitert (z.B. Sharoo) oder benötigen keine Förderung durch Gemeinden (z.B. BlaBlaCar). Mit ab Werk eingebauten Sharing-Funktionen in neuen Automodellen (z.B. Mini oder VW) sowie neuen Geschäftsmodellen (z.B. ummadum) gewinnen die Themen in den nächsten Jahren an Fahrt. Wir empfehlen, bis 2025 keine Energie in diese Themen zu investieren, sondern den Markt zu beobachten und sich dann nochmals damit zu beschäftigen.

Selbstfahrende Fahrzeuge und Lufttaxis

Selbstfahrende Fahrzeuge kommen und werden die Mobilität stark verändern. Noch ist es aber ein weiter Weg dahin. Wer sich heute auf den Weg machen will, lässt selbstfahrende Fahrzeuge vorerst aussen vor. Gleiches gilt auch für Lufttaxis.

► [Mehr unter: SAAM – Swiss Association For Autonomous Mobility](#)

Weshalb taucht denn der öV in diesem Starterkit nirgends auf?

Das haben Sie im Griff! Als Rückgrat eines verknüpften Gesamtsystems ist der öV ein absolutes Schlüsselement. Schon heute verfügt fast jede Schweizer Gemeinde über einen Zugang zum öV - das ist weltmeisterlich. Schrittmacher.in findet: Weiter so!

X. Zukunft vorbereiten

Die Zukunft vorbereiten!

Im Starterkit empfehlen wir Dinge, die Sie jetzt tun und dabei rasch Erfolge sehen können. Nur mit «Sofortmassnahmen» kommt es jedoch nicht zur Wende. Deshalb empfehlen wir weiter zu denken und folgende Themen rechtzeitig anzugehen:

1.

Vision und Zielbild

...

Erarbeiten Sie eine Vision und definieren Sie so, was die Mobilitätswende für Ihre Gemeinde bedeutet. Beziehen Sie dabei Bevölkerungsgruppen, Vereine und Gemeindeämter in die Erarbeitung ein, um die Akzeptanz sicherzustellen. Leiten Sie von der Vision klare Ziele, Meilensteine und Massnahmen ab. Dies hilft Ihnen, Verbindlichkeit zu schaffen und den Fortschritt zu messen. Eine leicht verständliche und attraktive Aufbereitung der Vision und Ziele (z.B. mithilfe klarer Botschaften und Visualisierungen) dient der anschliessenden Kommunikation.

2.

Rolle

...

Definieren Sie eine Person, die sich der Mobilitätswende widmet. Diese Person informiert sich über aktuelle Begebenheiten und dient als Ansprechperson. Idealerweise hat die Person selbst auch ein persönliches Interesse an dem Thema und reisst neue Ideen an.

3.

Parkplatzabbau

...

Die Anzahl und Kosten der Parkplätze sind ein grosser Hebel für die Mobilitätswende. Gleichzeitig sind sie ein emotionales Thema, das viele Menschen bewegt. Veränderungen einzuleiten ist oft schwer und dauert lange. Wir empfehlen Ihnen trotzdem, ein umfassendes, mutiges und zukunftsfähiges Parkierungskonzept für die ganze Gemeinde zu erarbeiten. Die Umsetzung kann anschliessend schrittweise erfolgen.

4.

Digitalisierung

...

Nutzen Sie die Möglichkeiten der Digitalisierung. Die Digitalisierung eröffnet verschiedene Möglichkeiten die Mobilitätswende zu unterstützen. So können Sie verschiedene Transportmittel zu multimodalen Transportketten verknüpfen, Verkehrsflüsse intelligent steuern oder die bereits zahlreich zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten von öV, MIV und Sharingservices nutzen. Zudem können Sie Ihre Verkehrsdaten als Open Data zur Verfügung stellen.

6.

Unternehmen

...

Identifizieren Sie die drei grössten Verursacher des Verkehrs auf Ihrem Gemeindegebiet und suchen Sie das Gespräch mit Ihnen. Nehmen Sie sie in die Pflicht und definieren Sie gemeinsam Massnahmen und Zielwerte.

8.

Ausschreibungen

...

Denken Sie bei Ausschreibungen an die neuen Möglichkeiten wie On-Demand-Services. Und überprüfen Sie, ob Sie Bike- und Carsharing-Angebote nicht als Teil Ihrer Ausschreibungen des öV-Angebots aufnehmen können. Im Zweifelsfall: Holen Sie sich Unterstützung!

5.

Nicht-Mobilität

...

Tragen Sie in Ihrer Gemeinde dazu bei, dass Verkehr gar nicht erst stattfindet. Verkehr kann beispielsweise durch die Förderung lokaler Co-Working-Spaces, gestaffelte Startzeiten an Hochschulen und Schulen, die Idee der 15-Minuten-Stadt, eine gute Nahversorgung in den Quartieren und attraktive Freiräume innerhalb der Gemeinde reduziert werden.

7.

Vernetzen

...

Gehen Sie mit den Gemeinden nebenan informell Kaffee trinken und schauen Sie, wo Sie zusammenspannen können. Mobilität kennt keine Gemeindegrenzen und gemeinsam ist es meist einfacher als alleine.

Sie müssen das Rad nicht neu erfinden! Für viele Bausteine der Mobilitätswende gibt es hervorragende Umsetzungsbeispiele im In- und Ausland. Warum nicht die Gelegenheit nutzen und diese vor Ort selbst erleben? Eine gemeinsame Reise mit den relevanten Stakeholdern hat eine ganz andere Überzeugungskraft als theoretische Konzeptpapiere.

Inspirieren wir uns gegenseitig!

Das Starterkit hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ideen und Inhalte werden dann generiert, wenn wir unser Wissen zusammenlegen. Deshalb gibt es unter www.schrittmacher.in die Möglichkeit, selbst Links und Inhalte hochzuladen. Teilen Sie Ihre besten Erfahrungen mit der Mobilitätsbranche.

Auch wir haben ein paar Dokumente, die wir besonders schätzen. Diese legen wir Ihnen ebenfalls ans Herz, wenn Sie sich vertieft mit der Mobilitätswende beschäftigen möchten.

Shared Mobility Manual

Rund 200 Seiten Definitionen und Best-Practice Beispiele aus ganz Europa.

► [Shared Mobility Manual](#)

Comic Mobilitätswende

Die Mobilitätswende als Comic erklärt. Inspiration für jede Präsentation und Diskussion. Abgefahren! Die Infografische Novelle zur Verkehrswende.

► [Comic Mobilitätswende](#)

VöV Bericht zur Modalsplitverdopplung

Die offizielle Studie des VöV. Was braucht es um den Modalsplit des ÖV bis 2050 zu verdoppeln?

► [Bericht des VöV](#)

Energie Schweiz

Inspiration und Förderung für Gemeinden in der Schweiz. Nicht direkt anwendbar wie dieser Guide und doch genauso wertvoll.

► [Was ist Mobilität in Gemeinden?](#)

Weitere Informationen und Hilfsmittel

Dossiers und Praxisbeispiele:

► mobilservice.ch

Digitaler Überblick über neue und bestehende Mobilitätsangebote:

► [trafik.guide](#)

Live Verfügbarkeiten von Shared Mobility:

► sharedmobility.ch

Förderprogramme für Energie und Mobilität:

► energiefranken.ch

Bericht «Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität»

Mit welchen Massnahmen soll die Mobilitätswende aus Sicht der Städtekonferenz Mobilität angegangen werden?

► [Bericht zur klimaneutralen Mobilität](#)

Myni Gmeind

Unterstützt Gemeinden und Regionen in der Digitalisierung, fördert Austausch und Wissensaufbau und nennt zahlreiche Praxisbeispiele.

► <https://mynigmeind.ch/>

Laden Sie eigene Inspirationsquellen auf www.schrittmacher.in hoch und lassen Sie die Community daran teilhaben!

XII. Über uns



Tobias Bowald

Digitalisierung in der Mobilität. Berater bei Q_PERIOR.



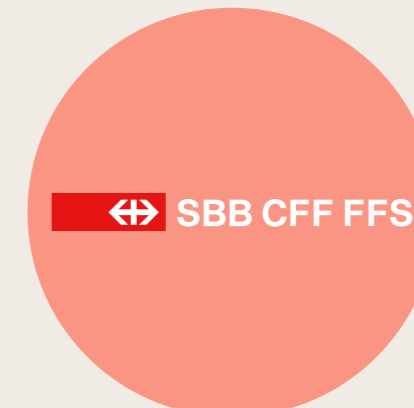
Julian Moritz Renninger

Parking, Sharing und Rental als Zubringer zur Bahn bei der SBB.

Wir sind die Schrittmacher: innen

Schrittmacher.in ist eine Initiative von fünf Köpfen unterschiedlichster Fachrichtungen und professioneller Schwerpunkte, allesamt tief verankert in Themen rund um die Mobilitätswende.

Die fünf Organisationen



Erste Letzte Meile

Die Einheit Erste Letzte Meile ist in der SBB verantwortlich für alle Themen rund um die neue Mobilität. Von Park+Rail über Veloparkplätze, OnDemand Angebote bis hin zu Sharinglösungen. Sie stärkt die Integration dieser Angebote in den öffentlichen Verkehr - physisch sowie digital - und unterstützt als Kompetenzzentrum Behörden, Unternehmen und Abteilungen in der SBB in der Umsetzung der Mobilitätswende.



Q_PERIOR

Q_PERIOR unterstützt öffentliche Organisationen und führende Unternehmen mit integrierter Fach- und IT-Kompetenz auf ihrem Weg der digitalen Transformation. Im Branchenschwerpunkt Travel, Transport & Logistics wird das Know how zu intelligenter und vernetzter Mobilität, Transportprozessen, Mobilitätsdaten sowie Kunden- und Vertriebsmanagement vereint.



Thomas Sauter-Servaes

Professor für Mobility Engineering an der ZHAW.



Thomas Hug

An der Schnittstelle von Mobilität, Raum und Mensch. Co-Gründer urbanista.ch



Denise Belloli

Verkehrsplanerin mit Herz und Blut. Co-Geschäftsführerin metron Verkehrsplanung AG



Metron

Metron ist ein unabhängiges Dienstleistungsunternehmen für die Fachbereiche Architektur, Raumentwicklung, Verkehr, Landschaft und Umwelt. Metron entstand 1965 aus der Überzeugung, dass ganzheitliche Lösungsansätze eine intensive interdisziplinäre Zusammenarbeit bedingen.



urbanista.ch

urbanista.ch entwirft Zukünfte räumlicher Transformation und ermöglicht deren Umsetzung in der Gesellschaft. Wir erarbeiten integrierte Strategien der Raum- und Mobilitätsentwicklung, konzipieren Planungsprozesse für komplexe Aufgaben und entwickeln unsere Ideen kooperativ mit den verschiedenen Anspruchsgruppen.



ZHAW

Die ZHAW School of Engineering gehört zu den führenden technischen Bildungs- und Forschungsinstitutionen in der Schweiz. 14 Institute und Zentren garantieren qualitativ hochstehende Ausbildung, Weiterbildung, Forschung und Entwicklung. Das Themenfeld Mobilität stellt einen von vier Schwerpunkten dar, u.a. mit dem Bachelorstudiengang Verkehrssysteme.

Platz für Ihre Ideen, Gedanken und Notizen

**Lassen Sie uns und andere Interessierte an Ihren Gedanken teilhaben.
Wir freuen uns, wenn Sie uns ein Bild dieser Seite zusenden.**

Notizen

Fälligkeit

A large grid of colored dots for taking notes. The grid consists of 20 columns and 20 rows of small dots. The dots are arranged in a regular pattern and are colored in a sequence of red, blue, yellow, and green. The grid is intended for users to write their notes and ideas.



Die Zukunft der Mobilität ist nachhaltig und vernetzt. Sie holt dafür das Beste aus jedem Verkehrsmittel heraus und geht sparsam mit dem knappen Raum um. Nur wie kommen wir dort hin? Lösungsvorschläge wie Flugtaxis oder autonome Fahrzeuge sind zwar inspirierend, deren Beitrag für die aktuellen Herausforderungen sind aber klein. Wenn wir die Mobilitätswende einleiten wollen, müssen wir im Heute beginnen, mit den Mitteln, die uns jetzt zur Verfügung stehen.