

Stadt Zürich: Mehr Flexibilität im Verkehrsmiteinsatz Kombinierte Mobilität als wichtiger Teil der Gesamtstrategie

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich spielt die kombinierte Mobilität eine zentrale Rolle. Die Teilstrategie, die sich der Flexibilisierung des Verkehrsmiteinsatzes annimmt, bearbeitet verschiedene Angebote mit dem Ziel, die Verkehrsteilnehmenden in ihrer wirklichkeitsnahen, vorurteilsfreien Verkehrsmittelwahl zu unterstützen. Diese Angebote umfassen Infrastrukturen, verkehrsträgerübergreifende Informationen und Mobilitätsdienstleistungen. Ziel der Strategie ist die bessere Vernetzung aller Verkehre.

Weitere Informationen:

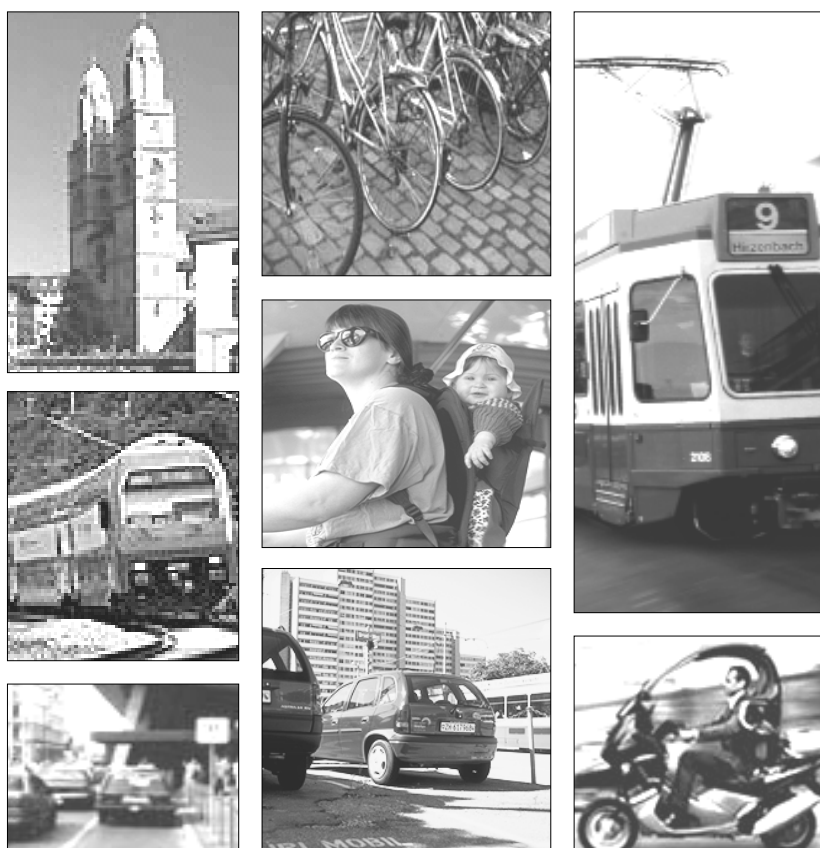
Mobilitätskultur der Stadt Zürich

www.mobilitaetskultur.ch

13.03.2003

Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich

Teilstrategie Kombinierte Mobilität



Beschlossen vom Stab Verkehr am 18. November 2002

Impressum

Arbeitsgruppe Teilstrategie kombinierte Mobilität

Willi Dietrich, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (Projektleitung)
Karin Baumann, Verkehrsbetriebe
Christoph Hächler, Zürcher Verkehrsverbund
Stefanie Seiz Türler, mystep (externe Beratung)

Arbeitsgruppe Mobilitätsstrategie

Ruedi Ott, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (Vorsitz)
Karin Schulte, Fachstelle für Stadtentwicklung
Ruedi Schildknecht, Stadtpolizei, Abteilung für Verkehr
Karl Tschanz, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Umweltschutzfachstelle
Andy Fellmann, Tiefbauamt, Verkehrsplanung
Nica Pola, Amt für Städtebau
Ernst Berger, Verkehrsbetriebe Zürich
Pascal Regli, MOVE RAUM, Fachsekretariat Mobilitätsstrategie

1 Einleitung

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich setzt die Ziele zur neuen, zukunftsweisenden Verkehrspolitik, wie sie mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan vorgezeichnet ist und zeigt den zur Zielerreichung zu beschreitenden Weg auf. Den aktuellen Entwicklungen wird durch eine umfassende, ganzheitliche Betrachtungsweise der Verkehrsträger unter ausgewogener Berücksichtigung der Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer Rechnung getragen. Die Entwicklung der Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs-, Kultur-, Sport- und Tourismus-Stadt Zürich soll gefördert und gleichzeitig die Stadt- und Wohnqualität erhalten und wo notwendig verbessert werden. Die neue Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich besteht aus den drei aufeinander abgestimmten Elementen nachhaltige Entwicklung als grundsätzlicher Rahmen, Handlungsschwerpunkte und Teilstrategien sowie konkrete Umsetzungsregeln. Das Konzept der Nachhaltigkeit umfasst die drei Dimensionen Ökonomie (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, effizienter Ressourceneinsatz), Soziales (Wohlbefinden, soziale Gerechtigkeit, gerechte Ressourcenverteilung) und Ökologie (minimale Umweltbelastung, minimaler Ressourcenverbrauch). Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich umfasst 17 Teilstrategien zu spezifischen Themenkreisen, einer davon ist die kombinierte Mobilität.

Die Teilstrategie Kombinierte Mobilität erstellt und bearbeitet verschiedene Angebote mit dem Zweck, die **Verkehrsteilnehmenden in ihrer wirklichkeitsnahen vorurteilsfreien Verkehrsmittelwahl zu unterstützen**. Heute sind die Verkehrsteilnehmenden meist einem einzigen Verkehrsmittel verhaftet. Es gibt die regelmässigen Fahrgäste beim ÖV und die Motorfahrzeuglenkenden aus Gewohnheit (Auto, Motorrad). Im Alltagsverhalten wird heute immer noch mehrheitlich ein und dasselbe Verkehrsmittel für die verschiedenen Wegzwecke benützt. Dabei wäre es wichtig, dass die Verkehrsteilnehmenden in der Lage sind, vom ganzen Fächer der Verkehrsmittel Gebrauch zu machen, um je nach Situation und Verkehrszweck das bestgeeignete Verkehrsmittel zu nutzen. Sogar ein Wechsel des Fahrzeugs unterwegs (z.B. Umstieg vom Velo auf die Bahn) muss vermehrt möglich sein. Diese **Flexibilität im Verkehrsmiteinsatz** ist der Kern der kombinierten Mobilität.

Die Angebote der kombinierten Mobilität erleichtern es, unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel und wesensgerecht zu wählen, nämlich dort, wo sich diese (gemäss Nachhaltigkeitskriterien) am besten eignen. Kombinierte Mobilitätsangebote umfassen **Infrastrukturen** wie z.B. Umstiegsorte zur Bewältigung des Wechsels von einem Verkehrsmittel auf andere, **verkehrsträgerübergreifende Informationen** auf kundenfreundlichen Medien und **Dienstleistungen** wie z.B. das ZVV-Kombiabo mit car sharing. Diese drei Elemente der kombinierten Mobilität erhöhen die Flexibilität und bewirken eine **bessere Vernetzung aller Verkehre**: Auto-, Tram-, Bus-, Bahn-, Fuss- und Veloverkehr, etc.

2 Ausgangslage

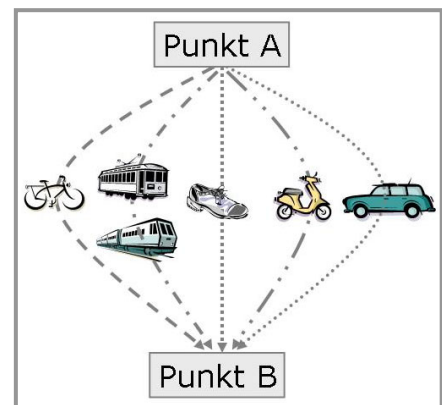
2.1 Was ist kombinierte Mobilität?

Kombinierte Mobilität ist mehr als ein organisiertes Nebeneinander von verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Teilstrategie weist auf einen immer breiteren Fächer von Ange-

boten für ein gezieltes Miteinander der Verkehrsmittel hin. Grundlage dafür sind zwei Elemente:

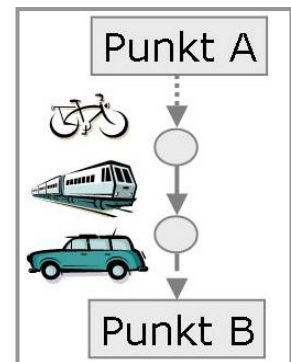
An erster Stelle steht ein gut akzeptierter öffentlicher Verkehr mit hoher Qualität, d.h. hohe Netzdichte und Leistungsqualität. Das zweite Element ist eine ausgebaute Infrastruktur für sämtliche strassenseitigen Verkehrsträger wie für Zufussgehende, Velo- und Autofahrende. Die kombinierte Mobilität beschäftigt sich mit den Infrastrukturen und Dienstleistungen der einzelnen Verkehrsträger dort, wo diese Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern herstellen und Netzübergänge bilden (z.B. Umstiegsorte). Themen ausserhalb dieser Verknüpfungsproblematik finden sich in den Strategien für die erwähnten Verkehrsmittel.

Die kombinierte Mobilität umfasst Kenntnisse und die Fähigkeit zur sicheren Bedienung von möglichst vielen Verkehrsmitteln durch die Verkehrsteilnehmenden. Diese sind sowohl Fahrgäste als auch (Mit-)Fahrende. Unter dieser Voraussetzung sind sie in der Lage, sich situationsgerecht zu verhalten: Sie wählen ihre Verkehrsmittel flexibel, d.h. sie sind gewillt, je nach Ort, Zeitpunkt und besonderen Umständen die erforderliche Raumüberwindung mit dem angemessenen Verkehrsmittel zu bewältigen. Sie ziehen einen Vorteil aus dem wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel.



Nur 15 % der mobilen Zürcher Bevölkerung benutzt im Laufe eines Tags zwei und mehr verschiedene Verkehrsmittel, z.B. Tram, Bus, Velo, Bahn, Auto. Das Zufussgehen zählt in dieser Ermittlung nicht als Verkehrsmittel.

Weiter bedeutet kombinierte Mobilität, dass für den Weg von A nach B nicht nur ein einziges, sondern mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. So kann eine Fahrt mit dem Auto beginnen, ein Wegstück im öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt und die letzte Meile mit einem Velo vervollständigt werden. Die Verkehrsteilnehmenden müssen neben der Fähigkeit, alle Verkehrsmittel zu beherrschen, auch noch im Stande sein, bei den Umstiegsorten den optimalen Wechsel zu finden und die verfügbaren Informationen richtig zu nutzen.



Insgesamt werden 11% aller Wege auf Stadtgebiet mit verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs zurückgelegt, z.B. mit Umsteigen zwischen Tram und Bahn. Andere Kombinationen werden auch praktiziert: Umsteigen zwischen Auto und öffentlichem Verkehr (2% aller Wege) und zwischen Velo und öV oder Auto (1% aller Wege).

2.2 Infrastruktur

Die Attraktivität kombinierter Angebote hängt entscheidend von der Qualität der Infrastruktur ab. Zur Infrastruktur gehören in erster Linie die Umstiegsorte sowie die Anlagen des ruhenden (Abstellanlagen) und des fliessenden Verkehrs.

Umstiegsorte, d.h. Bahnhöfe und sehr viele Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Park+Ride-Anlagen sowie die Car-Umstiegsanlage ermöglichen ein gefahrloses und rasches Umsteigen. Zugleich muss für die Verkehrsteilnehmenden Raum bereitgestellt werden, wo sie sich über das Angebot informieren können.

Bei standortgünstigen Abstellanlagen werden die verschiedenen, strassenseitigen Verkehrsmittel deponiert bzw. bereitgestellt. Im Sinne der kombinierten Mobilität fallen unter die Bezeichnung Fahrzeugdepot Standorte für das car sharing, Mietangebote, Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, Veloabstellplätze und Taxistandplätze. Die Anlagen werden je nach Verwendungszeck differenziert bewirtschaftet. Sie sind somit mehr als nur Abstellplätze. Sauberkeit, einheitliche Informationsbereitstellung, Gestaltung und soziale Sicherheit sind entscheidend für die Attraktivität der ganzen Transportkette.

Die Anlagen des fließenden Verkehrs wie Gleisanlagen, Fahrbahnen, Trottoirs, Velostreifen etc. stellen ein störungsfreies Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden sicher. Im Umfeld der verkehrsgünstig gelegenen Umsteigeorte sind die Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen bezüglich Erschliessungsgüte, Orientierung und Sicherheit besonders hoch .

2.3 Informationen

Eine wichtige Voraussetzung für die Praktikabilität der kombinierten Mobilität sind Informationen zu Netzverknüpfungen. Diese ergänzen die rein verkehrsmittelspezifischen Transportinformationen; sie sind aber heute noch nicht im erwünschten Mass vorhanden.

Bei den Zustiegsorten zur kombinierten Mobilität werden zweckdienliche Informationen verfügbar gemacht (s. auch Teilstrategie Mobilitätsberatung). Die heutige Beschilderung deckt nicht das ganze Mobilitätsspektrum ab. Wegweisungen zu Autovermietungen, car sharing-Standorten und Velovermietungen sind nicht vorhanden.

2.4 Dienstleistungen

Verkehrsmittelübergreifende Dienstleistungen umfassen Angebote von Anbietern des öffentlichen Verkehrs, car sharing, Taxi, Auto-, Motorrad- und Velovermietung. Sie sollen der mobilen Bevölkerung das Mobilitätsangebot als ein Gesamtsystem näher bringen. Produktinnovationen spielen eine grosse Rolle. Im Vordergrund stehen heute Kombinationen von öffentlichem Verkehr und car sharing. Mögliche Produkte für die Zukunft sind Kombinationen mit dem Taxigewerbe, Velo- und Autovermietungen, Miete von Veloabstellplätzen etc.

2.5 Zielgruppen der kombinierten Mobilität

In der Vergangenheit wurden Kombiangebote (z.B. car sharing) mehrheitlich von gut ausgebildeten Personen mit einer hohen ökologischen Sensibilisierung genutzt. Heute verschiebt sich die Nachfragegruppe zu den Preisbewussten.

Eine wichtige Rolle spielt die Nutzergruppe von car sharing. Mit dem car sharing und car rental werden Angebote geschaffen, die einen persönlichen Autobesitz erübrigen. Die ‚Automobilität‘ wird mit einem Nutzervertrag anstatt mit einem Kaufvertrag ermöglicht. Das Fahrzeug steht in der Folge einer Vielzahl von Nutzenden zur Verfügung. Basierend auf dieser neuen Nutzungsform verändert sich auch das Verhalten (siehe Tabelle nächste Seite).

Die kombinierte Mobilitätspraxis umfasst neben aktiven car-sharing-Nutzenden viele weitere Zielgruppen. Für die Zukunft kann man die gesamte Bevölkerung sowohl im Quell- wie auch im Zielgebiet als potentiell Kombinerende einstufen. Die Problematik besteht mehr in der Erreichbarkeit dieser potentiellen Kunden.

Dies ist vor allem dann ein Problem, wenn sie ausserhalb der Stadtgrenze wohnen und von der Stadt nur im Zielgebiet angesprochen werden können. Gerade hier aber eröffnet sich möglicherweise das grösste Potenzial für die kombinierte Mobilität. Es sind deshalb auch Anstrengungen zu unternehmen, Gemeinden und Regionen im Quellgebiet für die Thematik zu sensibilisieren.

Mobilitätsverhalten bei einem car-sharing-Beitritt

Verkehrsmittel	Personenkilometer pro Jahr		Nach car-sharing-Beitritt	Autoaufgabe ist erfolgt
	Volle Autoverfügbarkeit	Im Vorfeld von Autoaufgabe		
CS-Auto	-	-		1'000
Übrige Autos	12'000	9'300		1'600
Mofa/ Motorrad	400	-		1'300
ÖV	1'800	5'700		7'700
Zu Fuss	1'000	1'000		1'700
Total	15'200	16'000		13'300

3 Ziele

Im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung wird der flexible Einsatz von Verkehrsmitteln in der Transportkette gefördert. Die Bereitschaft zur Nutzung verschiedenster Verkehrsmittel sowie deren Kombination soll erhöht werden. Dafür sind an Umsteigeorten und Anlagen des ruhenden und fliessenden Verkehrs Anpassungen baulicher und informationsmässiger Art vorzunehmen, damit ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtsystem entsteht.

3.1. Infrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel

Orte zum Umsteigen und zur Verkehrsmittelverknüpfung sind entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung lokalisiert. Sie entsprechen im Layout, der Gestaltung, den Sicherheitsvorkehrungen und der Beleuchtung zukunftsweisenden Anforderungen. Sie tragen dank ihrer Funktion und Gestaltung wesentlich zur Orientierung und Lesbarkeit der zukünftigen Stadt bei.

Abstellplätze sind mit den Um- und Zustiegsorten optimal verbunden und durch eine einheitliche, ansprechende Kennzeichnung im Stadtbild verankert.

3.2. Orientierung und Information am Nutzungsort

Die Informationen zu den Netzverknüpfungen sind am Nutzungsort kundenfreundlich verfügbar gemacht. An Haltestellen, Bahnhöfen und Umsteigsorten mit Abstellplätzen

für Autos, Velos und Taxistandplätzen finden sich Hinweisschilder zu ergänzenden Verkehrsmitteln. Gut sichtbare Informationspunkte (z.B. Mobilccorner, Teilstrategie Mobilitätsberatung) liefern zweckdienliche Informationen zur Fortführung der Wegkette (Liniennetze, Fahrpläne, Online-Informationen bei besonderen Vorfällen oder Netzstörungen). Diese Dienstleistungen gehören zum öffentlichen Raum und erleichtern den Menschen unterwegs ihr Fortkommen. Die Kennzeichnungen vor Ort sind das Aushängeschild einer Stadt, in der die Werte von Mobilität und Raumqualität hochgehalten werden.

Die Informationsbereitstellung ist koordiniert und verkehrsmittelübergreifend angelegt. Als Medien bieten sich Druckerzeugnisse, Callcenter, Internet o.ä. an. Dieses Thema wird in der Teilstrategie Mobilitätsberatung behandelt.

3.3 Kundenfreundliche und zuverlässig kombinierte Dienstleistungen

Die Dienstleister der kombinierten Mobilität werden zur Koordination bei der Leistungserstellung ermutigt und unterstützt. Zu den wichtigsten Dienstleistern gehören im Speziellen der öffentliche Verkehr, der Velo- und Fussverkehr sowie die Formen des Autoverkehrs mit Nutzungsverträgen auf Zeit (car sharing, rental services). Die Preisgestaltung bei den Transportdienstleistungen ist transparent und die Preise bleiben bei den Kombiangeboten stabil. Wichtig sind Komfort, Zuverlässigkeit und Sicherheit über die ganze Transportkette.

3.4 Verständnis für die kombinierte Mobilität

Das Verständnis für Fragen rund um die kombinierte Mobilität soll erhöht und der Nutzen daraus für die Kombinerenden und die Gesellschaft aufgezeigt werden. Kommunikationsmassnahmen zur Alltagserfahrung in einem umfassend verknüpften Mobilitätsraum sind vorzusehen.

4 Handlungsfelder

Damit die Teilstrategie wirkungsvoll zum Ziel führt, sind Konzepte zur Lokalisierung von Infrastrukturanlagen und die Anwendung von Qualitätsstandards nötig. Vernetzen und Koordinieren sind wichtige Leitideen dieser Teilstrategie.

4.1 Standortkonzept und Qualitätsstandard

Standort-hierarchie

- Die Orte des Um- und Zustiegs zur Transportkette werden im Hinblick auf ihre Standorteignung bestimmt und bewertet. Relevante Kriterien können Ein- und Aussteigerzahlen (öV), Anzahl öV-Linien, Lage und Nutzungsstruktur, Erreichbarkeit (mit öV und IV), städtebaulicher Charakter, Verkehrsintensität während der Tages- und Nachtzeit, Quartierbedeutung o.ä. sein.

- Qualitätsstandards**
- Die vorhandene Infrastruktur an Haltestellen und Depots (Anlagen für den ruhenden Verkehr) wird auf die Bedürfnisse der kombinierten Mobilität ausgerichtet. Neuartige Lösungen wie Mobilstationen werden definiert.
 - Ebenfalls an Haltestellen und Depots wird das Hauptaugenmerk auf die Zugangserleichterung zur Transportkette (Anzeigen, Aufenthaltsqualität, soziale und technische Sicherheit), die allgemeine Orientierung am Umstiegsort und die Wegführung zu anderen Angeboten gerichtet.
 - Die Berechnung der Kosten für Abstellplätze (Depots) ist langfristig anzustellen. Für die Tarifierung von Abstellanlagen (Depotleistungen) sind aus Sicht der kombinierten Mobilität Richtlinien zu erstellen (s. Teilstrategie Parkierung, Teilstrategie Verkehrsmanagement und -telematik).
- Gestaltung und Wegweisung**
- Orte des Um- und Zustiegs erhalten eine zeitgemäße Kennzeichnung. Sie sind Teil des Stadtbildes und sollen an Ausstrahlung gewinnen sowie die Orientierung verbessern.
 - An relevanten Haltestellen werden Anzeigen für alle in der Umgebung sich befindlichen Leistungserbringer der kombinierten Mobilität angebracht. Die Nutzenden sind über die ganze Angebotspalette informiert und werden zu letzterer hingeführt.
- Prioritäre Gebiete**
- Die kombinierte Mobilität wird besonders in ausgebildeten Knoten wie HB und in Entwicklungsgebieten intensiv gefördert.
 - Die neuen Haltestellen werden noch in der Planungsphase auf ihre Tauglichkeit für die kombinierte Mobilität geprüft.

4.2 Leistungsauftrag

- Kundenbetreuung auf der ganzen Transportkette**
- Es wird längs der ganzen Transportkette eine konsequente Kundenbetreuung angestrengt. Eine der Wirkungen ist, dass der Kunde die Systembrüche beim Verkehrsmittelwechsel so wenig wie möglich wahrnimmt.
 - Die Transportdienstleister betreuen das Kundensegment der Kombinerenden in gemeinsamer Absicht.
 - Die öffentliche Hand definiert Mindestanforderungen, beispielsweise einheitliche Zahlungsmodalitäten (s. Teilstrategie Verkehrsmanagement und -telematik), verknüpfte Beratungsangebote, Weiterschaltung von Kundeninformationen.

- Informationen**
- Informationen zur Angebotspalette, Verkehrsmittelwahl und Durchführung von mehrgliedrigen Transportketten werden zentral erfasst und funktionsspezifisch für die verschiedenen Nutzungen aufbereitet.
 - Der Kunde muss vor und während der Fahrt mit Information für seine individuelle Wegkette bedient werden können (s. Teilstrategie Mobilitätsberatung).

4.3 Erstellung und Pflege von kombinierten Angeboten

- Unterstützung von Mobilitätsdienstleistern**
- Car-sharing-Organisationen werden bei der Bewirtschaftung der Depot-Strukturen unterstützt und sollen bei Parkierungsregelungen bevorzugt werden. Die Standorte können entsprechend ihrer öffentlichen Funktion speziell gekennzeichnet werden.
 - Veloabstellplätze werden bedarfsgerecht gefördert und in die Umstiegsorte integriert. Zufahrten und Weiterweisungen ins städtische Velonetz sind innovativ und zeitgemäss anzubringen.
 - Zusammen mit den Leistungserstellern werden wirkungsvolle Kundenbindungsmassnahmen erarbeitet.
 - Veränderungen bei Routinen im Mobilitätsverhalten (z.B. Wohnungswechsel, neue Lebensphase, Anschaffungsentscheid für Fahrzeug) sind im Zusammenhang mit der kombinierten Mobilität von besonderem Interesse. Callcenters, die städtischen Quartierbüros o.ä. Träger stellen ansprechende Angebote zur Verfügung.
 - Die Veloausleihe wird koordiniert.
- Vorteilhaftes Preis / Leistungsverhältnis**
- Das gute Preis-Leistungs-Verhältnis wird einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht. Mit Beispielen aus dem Alltag wird Transparenz geschaffen und einer wirklichkeitsnahen Kostenrechnung Platz gemacht.
- Koordinationsaufgaben**
- Kooperationen von verschiedenen Leistungserbringern sind erwünscht und werden gefördert, sowohl bei der Produktentwicklung wie auch bei der Kommunikation.

4.4 Unterstützende Massnahmen

- Anreize schaffen**
- Zweckdienliche Anreize werden geprüft und bei Eignung eingeführt. Als Anreiz gilt z.B. die Lockerung der Parkplatz-Erstellungspflicht beim Abschluss von Business-car sharing-Verträgen.
 - Einführung von attraktiven Jugend-Kombi-Angeboten, die den frühen Einstieg in die Automobilität eindämmen.
 - Schaffung eines Awards für Unternehmen und Institutionen, die sich für die kombinierte Mobilität engagieren.

- Kommunikation**
- Die Stadt unterstützt die permanente Bearbeitung des Kundenpotenzials mit Kommunikationsmassnahmen. Stossrichtung ist die Flexibilisierung der individuellen Mobilität. Unterstützend wird die hohe Innovationskraft und Dynamik der kombinierten Mobilität hervorgehoben. Die zu schaffende Mobilitätskultur ist kongruent mit der laufenden Kommunikationskampagne. Für eine breite Akzeptanz sind zielgruppengerechte Botschaften zu entwickeln.
 - Die zu fördernde Kommunikation begünstigt die Wahrnehmung von wesensgerecht eingesetzten Verkehrsmitteln. Das erweitert den Horizont für die Verkehrsmittelwahl und schafft neue individuelle Handlungsmöglichkeiten.
- Sensibilisierung agglomerationsweit**
- Die Stadt initiiert Aktionen zusammen mit Akteuren des Quellverkehrs (Gemeinden, Verkehrsbetriebe, Kundenvereinigungen etc.), die eine Stärkung der gebietsübergreifenden kombinierten Mobilität (Park+Ride u.ä.) und eine entsprechende Sensibilisierung im Agglomerationsgürtel bewirken (Teilstrategie kantonale und regionale Zusammenarbeit).
- Mobilität in der Stadtverwaltung**
- Die Stadt setzt nach Möglichkeit für ihre Dienstfahrten car-sharing-Fahrzeuge ein. Ein entsprechendes Projekt ist in Bearbeitung (Werkstatt 2000).
 - Die Stadt fördert bei ihren Mitarbeitenden die kombinierte Mobilität und bezweckt damit eine Nachahmung bei Unternehmen und in weiteren Bevölkerungskreisen. Im Rahmen des Projektes ‚nachhaltige Mobilität für die Stadtverwaltung‘ werden entsprechende Massnahmen geprüft.
- Pilotprojekt**
- Die bevorstehende Gleiserneuerung an der Endhaltestelle Seebach wird als Vorzeigeprojekt genutzt. Die Standards und Handlungsanweisungen können anhand eines Praxisbeispiels erarbeitet und auf ihre Tauglichkeit überprüft werden, d.h. Lokalisierung der car-sharing-Parkplätze, Wegweisung und Kennzeichnung, Veloabstellplätze (Auffladestation für E-bikes prüfen), Infopoints für kombinierte Dienstleistungen und Wegleitung wie Integration von Taxi-standplätzen.
 - Im Weiteren werden bereits bestehende Richtlinien auf ihre Eignung für die kombinierte Mobilität beleuchtet. Statt einem virtuellen Modell wird ein reales best-practice-Beispiel geschaffen.