

# Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

*Erst in jüngster Zeit beschäftigen sich Genossenschaften sowie andere Wohnbauunternehmen und Liegenschaftsverwaltungen mit dem Thema nachhaltiges Mobilitätsangebot für Wohnsiedlungen. Lange Zeit wurde einfach pro Wohnung ein Parkplatz angeboten. Heutzutage werden aber vermehrt auch die Bedürfnisse nach genügend Raum für Velos oder ein nahes Carsharing-Angebot berücksichtigt. Dabei gibt es schon zahlreiche Erfahrungen, auf die zurückgegriffen werden kann.*

Unter dem Begriff «Mobilitätsmanagement» versteht man den Ansatz die Verkehrsnachfrage so zu beeinflussen, dass der Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger gestaltet werden kann. Die Gründe, sich als Baugenossenschaft mit diesem Thema zu beschäftigen, sind sehr vielschichtig: Vielleicht ist die Einstellhalle überdimensioniert und weist Leerstände auf, oder aber es gibt zu wenig Parkplätze. Vielleicht gibt es zu wenig Platz für Velos, Anhänger, Kinderwagen etc. und es gibt Ordnungsprobleme. Oder es fehlt ein Carsharing-Angebot in der Nähe und mangelt an Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge.

Will ein Wohnbauunternehmen aktiv werden beim Mobilitätsmanagement einer Siedlung, unterscheidet sich das Vorgehen, je nachdem ob es sich um Neubauten oder Bestandes-Siedlungen handelt. Bei Neubauten besteht generell ein grösserer Handlungsspielraum, weil der Raum noch nicht bebaut und entsprechende Investitionen noch nicht getätigt sind. Alternative Mobilitätsangebote können – im Gegensatz zur Bestandes-Siedlung – vorausschauend eingeplant werden.

## Parkplätze optimieren, alternative Mobilitätsangebote einplanen

Entscheidend ob eine Siedlungsmobilität mit weniger Privatfahrzeugen funktioniert, ist letztlich die Frage, wie einfach und bequem sich die Alltagsziele erreichen lassen. Wie nahe sind die nächsten Einkaufsläden, Kinderkrippen und Schulen? Wie lässt sich der Arbeitsort oder Freizeiteinrichtungen erreichen? Der erste Schritt bei der Beurteilung eines Standortes hinsichtlich seiner Eignung

für eine Parkplatzreduktion ist daher eine fundierte Standortanalyse, welche die Beurteilung der ÖV-Güte, der Fuss- und Velowege und -Infrastrukturen sowie die Versorgungslage einbezieht. Dazu wird die rechtliche Situation abgeklärt: Kann die Parkplatzzahl überhaupt reduziert werden und wenn ja, was sind die Bedingungen hierfür?

Die oben beschriebenen Lagefaktoren sind die Grundlage – das Supplement sind die zusätzlichen nachhaltigen Mobilitätsangebote, in welche ein Wohnbauunternehmen investiert, um die Siedlungsmobilität hin zu einer vermehrten Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu lenken.

Dass die Siedlungsbewohner\*innen sich für ein eigenes Auto entscheiden, hat meist nichts mit fehlendem Umweltbewusstsein zu tun. Sehr viele Mietparteien richten ihr Mobilitätsverhalten nach den vorhandenen Optionen aus. Entsprechend kann ein Wohnbauunternehmen die Nachfrage nach Parkplätzen lenken – etwa mit folgenden Angeboten: Carsharing, Profi-Angebot fürs Velo und Spezialgeräte, weitere Sharing-Angebote. Dabei sind folgende Fakten von Bedeutung.

- Gemäss einer Studie von Interface Politikstudien Luzern im Auftrag der Mobility Genossenschaft aus dem Jahr 2020<sup>1</sup> ersetzt ein geteiltes Auto elf Privatautos. Siedlungseigene Carsharing-Angebote sind beliebt: Die Bewohnenden müssen im Bedarfsfall nicht auf ein Auto verzichten. Die Wohnbauunternehmen sparen Kosten, weil weniger Parkplätze erstellt werden müssen.
- Ein Velo-Abstellplatz pro Zimmer ist heute die Norm für Parkplatz-reduzierte Siedlungen. Die Abstellplätze müssen zudem mehrheitlich witterungsgeschützt, diebstahlsicher und einfach zugänglich sein. Spezialplätze für Cargobikes, Anhänger, Kinderwagen etc. sollten separat ausgewiesen werden.

<sup>1</sup> <https://www.presseportal.ch/de/pm/100010161/100850061> (aufgerufen am 20.02.2022)

## Gastbeitrag

- Werden Lastenvelos und Anhänger oder auch Elektroroller in einem Sharingsystem angeboten, benötigen die Bewohnenden keine eigenen Fahrzeuge – es lässt sich Platz sparen.
- Gibt es Festbankgarnituren samt Grill oder Fitnessgeräte zum Ausleihen, unternehmen die Bewohnenden mehr vor Ort. Dies reduziert einerseits den Verkehr und fördert andererseits die Geselligkeit in der Genossenschaft.
- Je nach Standort und Zusammensetzung der Mieterschaft sind weitere Angebote sinnvoll, wie etwa eine Velo-Werkstatt, eine Paketannahmestelle oder automatisierte Paketbox, Mobilitäts-Infos oder -Anlässe für die Bewohnenden, ÖV-Gutscheine für Mietparteien ohne Parkplatzbedarf etc.

Aufgrund von Erfahrungswerten können Mobilitätsfachleute berechnen, wie viele Parkplätze erstellt werden müssen unter Berücksichtigung der Standortgüte und der alternativen Mobilitätsangebote.

### Parkplatz-Reduktion vertraglich regeln

Parkplatz-reduzierte Projekte sind heute in der Schweiz weit verbreitet. Das Rad muss also nicht neu erfunden werden. Es gibt bereits ausreichend Erfahrungen mit diversen vertraglichen Sicherungsmechanismen, welche dafür sorgen, dass die Siedlungsmobilität auch mit weniger Parkplätzen reibungslos funktioniert. Die einzelnen Instrumente wie die freiwillige Autoverzichtserklärung, Mobilitätskonzept und Controlling werden angewendet und haben sich bewährt.

### Mobilitätsangebote optimieren

Im Vergleich zu Neubauten sind bei Bestandes-Siedlungen nur die folgenden zwei Schritte relevant: Eine Standortanalyse sowie die Verbesserungsmöglichkeiten bei den Mobilitätsangeboten. Vertragliche Sicherungen sind nicht notwendig, weil für Bestandes-Siedlungen keine Baubewilligung einzugeben ist. Beim Vorgehen gibt es allerdings feine Unterschiede.

**Abb. 1: Falleispiel Neubau - Baugenossenschaft mehr als wohnen, Zürich-Leutschenbach: 370 Wohnungen, ÖV-Gütekategorie B (wie Käppeli I und II), 111 Autoparkplätze, 1300 Veloabstellplätze und vier Carsharing-Autos, wovon zwei elektrisch (hier im Bild), dazu diverse weitere Sharing-Angebote.**



Die Standortgüte wird gleich wie bei den Neubauten geprüft. Zusätzlich können bei Bestandes-Siedlungen aber die Erfahrungen der Mieterschaft sowie der Verantwortlichen der Siedlung einbezogen werden. Welche Zusatzangebote wären besonders wertvoll? Was dürften sie kosten?

Die Möglichkeiten, das alternative, nicht auf die Nutzung von Privatfahrzeugen ausgerichtete Mobilitätsangebot zu verbessern, sind bei bestehenden Liegenschaften allerdings eingeschränkt: Der Platz zum Abstellen von Fahrzeugen ist gegeben und die Handlungsmöglichkeiten daher beschränkt. Optimierende platzsparende Lösungen sind vor allem bei den Velos möglich, z.B. in Form von Kickboardständer in Veloräumen, Velo-Aufhängvorrichtungen mit Winkel, Abgrenzen von Platz für Spezialgeräte, Cargobikes, Kinderanhänger... Wenn es Leerstände in der Tiefgarage gibt, können Parkplätze zu Veloabstellplätzen umfunktioniert werden, so wie dies die BGS bereits tut. Schliesslich soll das Nachrüsten von Tiefgaragen mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge proaktiv angegangen werden.

Grundsätzlich bieten sich also auch bei bestehenden Liegenschaften zahlreiche Möglichkeiten, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Das vom Bund finanzierte Beratungsangebot MIWO - Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen unterstützt Genossenschaften bei der Umsetzung.

Weitere Infos:

<https://wohnen-mobilitaet.ch>

<https://wohnbau-mobilitaet.ch>



Samuel Bernhard ist Inhaber des Beratungsbüros bernhard Umwelt • Verkehr • Beratung, das Mobilitätskonzepte für eine nachhaltigere Siedlungsmobilität anbietet. Bernhard hat das Beratungsangebot für Bestandes-Siedlungen MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen massgeblich mitaufgebaut. Zudem betreut das Büro im Mandat die Plattform autofrei/autoarm Wohnen (PAWO). Ein weiteres Tätigkeitsfeld ist die nachhaltige Freizeitmobilität.

Abb. 2: Fallbeispiel Bestandes-Siedlung mit zu knapp dimensioniertem Velo-Abstellplatz: Nachträgliche Optimierung durch Kickboardständer, Abstellflächen und Aufhängevorrichtungen für Kindervelos.

