



Thomas Schweizer

# Mobilitätsmanagement bei Wohnbauten – ein Schlüssel zur nachhaltigen Stadtentwicklung



70% aller zurückgelegten Wege beginnen oder enden zu Hause, sind also wohnungsbezogen. Die Verkehrsmittelwahl ist in hohem Maße abhängig vom Angebot in und um die Wohnsiedlung. Wenn der nächste Laden um die Ecke liegt, sich eine ÖV-Haltestelle vor dem Haus befindet und attraktive, direkte Wegverbindungen zum Ortszentrum bestehen, hat der Fuß- und Radverkehr in der wohnungsbezogenen Mobilität einen hohen Stellenwert. Doch auch bei weniger günstigen Bedingungen kann das Mobilitätsverhalten von Bewohnerinnen und Bewohnern beeinflusst werden. Die Bauträger von Wohnsiedlungen haben es – zusammen mit den Gemeinden – in der Hand, hier einen wesentlichen Beitrag leisten.

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, die Mobilität effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten – sprich mehr Fuß- und Radverkehr, mehr öffentlicher Verkehr und weniger motorisierter Verkehr. Der Ansatz wird bei Unternehmen – namentlich im Pendlerverkehr – schon seit einigen Jahren erfolgreich angewendet. Neu ist die Ausdehnung des Ansatzes auf die wohnungsbezogene Mobilität.

Die beiden Verbände Fussverkehr Schweiz und VCS Verkehrsclub der Schweiz haben ein Beratungsangebot für Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen aufgebaut und in einem Handbuch die wichtigsten Schritte dokumentiert. Im Zentrum des Projekts stehen nicht Neubauten, sondern größere bestehende Siedlungen. Das Mobilitätsverhalten der aktuellen Mieterschaft wird analysiert, ebenso das aktuelle Angebot an Infrastruktur (Abstellplätze für Auto und Fahrrad, Zufahrt, Zugang vom Haus zur ÖV-Haltestelle, Mobilitätsinformationen, Mobilitätsdienstleistungen usw.). Resultate zeigen, dass in vielen Bereichen Handlungsbedarf besteht, aber auch ein ungenutztes Potenzial brachliegt.

## Pilotphase

In mittlerweile 25 Pilotsiedlungen in verschiedenen Schweizer Städten wurde das Instrumentarium erarbeitet und getestet. Es liegt in einem Handbuch vor, das den Ablauf eines MIWO<sup>1</sup>-Projekts von der Analyse bis zu den Maßnahmen zeigt. Die Analyse hilft, die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner besser zu verstehen. Mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen ist es möglich, mehr Aktivitäten zu Fuß oder mit dem Rad auszuführen. Im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätsmanagements werden Informationen bereitgestellt, Dienstleistungen angeboten und Anreize geschaffen. Damit liefert das Projekt auch einen Beitrag zu einer attrak-

tiveren Umgebung mit weniger Luft- und Lärmbelastung. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs wird reduziert.

### ■ Der Nutzen für die Bewohnerinnen und Bewohner

Zusätzliche Mobilitätsoptionen steigern die Attraktivität der Wohnsiedlung. Lebensqualität und Sicherheit, insbesondere für spielende Kinder, werden erhöht. Die Bewohner profitieren von geringeren Umweltbelastungen in der Siedlung und der Umgebung. Die individuellen Mobilitätskosten können gesenkt werden. Die Bewohner können ihre eigene Mobilität einfacher mit ihren Werthaltungen in puncto Umweltschutz in Einklang bringen.

### ■ Der Nutzen für die Wohnbauträger

Mobilitätsmanagement bietet Hilfsmittel zur Analyse sowie zur Planung und Umsetzung eines verbesserten Mobilitätsangebotes. Mit MIWO können Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur benutzergerecht und effizient geplant werden. Ein nachhaltiges Mobilitätsangebot steigert die Attraktivität der Siedlung. Der Wohnbauträger stärkt sein Image als fortschrittlicher Anbieter. Die Zufriedenheit, der Zusammenhalt und die Identifikation der Mieterschaft mit der Siedlung werden erhöht. Damit können die Mieterwechsel reduziert werden.

### ■ Der Nutzen für die Kommune

Mobilitätsmanagement fördert den Fuß- und Radverkehr und trägt damit zur Belebung der Quartiere bei. Ein nachhaltiges Mobilitätsangebot reduziert den Druck auf das Straßennetz und schafft damit kostengünstige Alternativen zum Infrastrukturausbau. Das Energiesparpotenzial der wohnungsbezogenen Mobilität wird besser ausgeschöpft und trägt zu einer innovativen Energiepolitik (Energistadt<sup>2</sup>)

<sup>2</sup> Dank dem Label Energistadt können die Gemeinden ihren Energieverbrauch nachhaltig gestalten. Das in der Schweiz entwickelte Konzept ist inzwischen in ganz Europa bekannt. [www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch)

<sup>1</sup> MIWO: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

bei. Die ÖV-Nachfrage wächst. Lokale Läden und Einrichtungen werden vermehrt genutzt. Mobilitätsmanagement-Angebote für Private positionieren die Gemeinde als fortschrittlich und verschaffen einen Imagegewinn.

## Wie läuft ein MIWO-Projekt ab?

In einem MIWO-Projekt übernimmt ein Wohnbauträger (beispielsweise eine Genossenschaft, eine private oder städtische Liegenschaftsverwaltung) die Federführung. Involviert sind sowohl die Verantwortlichen in der Geschäftsleitung als auch die Mieterverwalterin oder der Hausverwalter. Der Einbezug von Bewohnerinnen und Bewohnern liefert zusätzliches spezifisches Wissen über Probleme, Bedürfnisse und Wünsche. Das hilft, Maßnahmen nutzergerecht auszugestalten und erhöht die Akzeptanz bei der Umsetzung. Idealerweise wird auch die Standortgemeinde involviert. Sie ist für das Mobilitätsangebot im Quartier zuständig und kann mit geeigneten Projekten die Quartiersentwicklung in die gewünschte Richtung lenken. Zudem kann sie private Akteure beratend unterstützen.



Abb. 1: Die Elemente eines Mobilitätsmanagement-Prozesses

### Analyse des Ist-Zustandes

Für die Begutachtung vor Ort wurde ein Analyseraster erarbeitet. Es dient als Checkliste für alle relevanten Mobilitätsaspekte. Mit den darin enthaltenen Fragen und Abklärungen werden Probleme identifiziert und lokalisiert.

### Befragung

Für die Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner steht ein Fragebogen zur Verfügung, der sich an der regelmäßig durchgeführten Mobilitätsenerhebung des Bundes (Mikrozensus Mobilität und Verkehr) orientiert. Die Rückmeldungen liefern interessante Einblicke in die wohnungsbezogene Mobilität. Es werden Fragen zu Fahrzeugbesitz, zur Nutzungshäufigkeit und zur Zufriedenheit gestellt. Als Referenzgröße können die Daten des Bundes herangezogen werden, die alle fünf Jahre erhoben werden. Für größere Siedlungen ist eine schriftliche Befragung sinnvoll. Die Bereitschaft der Bewohner, Auskunft über die Mobilität und Hinweise zu Mängeln und Unzulänglichkeiten zu geben, ist außerordentlich hoch. So haben in den untersuchten Siedlungen 20 bis 40% der Haushalte den Fragebogen zurückgesandt und teilweise mit ausführlichen Bemerkungen versehen. Auch die Zufriedenheit und die Dinge,

welche gut gelöst sind, wurden abgefragt. Die Verwaltungen erhalten also nicht nur Feedback zu negativen, sondern auch zu positiven Aspekten.

### Gespräch mit den Siedlungsverwaltungen

Viele Aspekte zur Mobilität sind den Verantwortlichen in den Liegenschaftsverwaltungen bekannt. Selten werden sie aber systematisch abgefragt und im Hinblick auf die Maßnahmenplanung aufbereitet. Die Sensibilisierung für die Aspekte der wohnungsbezogenen Mobilität und der Handlungsspielraum müssen zuerst erkannt werden. Daher sind diese Gespräche eine zentrale Voraussetzung für den Erfolg in der Umsetzungsphase. Die Resultate der Befragung liefern die Basis für das zweite Gespräch. Bereits hier können erste Maßnahmen skizziert werden.

### Maßnahmenplanung

Kern des Prozesses ist die Maßnahmenplanung. Ein Handbuch bietet als Planungshilfe Maßnahmenvorschläge in verschiedenen Bereichen an, in denen die Liegenschaftsverwaltung aktiv werden kann. Zusätzlich stehen Ideen für Maßnahmenvorschläge auf Stufe Gemeinde/Quartier zur Verfügung. Es ist eine Sammlung von Ideen, die für die jeweilige Siedlung aufgenommen werden können und an die konkreten Verhältnisse angepasst werden müssen. Selbstverständlich sind darüber hinaus weitere Maßnahmen möglich und sinnvoll. Im Folgenden werden einige der Maßnahmen beispielhaft vorgestellt und Erfahrungen aus der Pilotphase eingeflochten.

### Mobilität als Themenfeld der Liegenschaftsverwaltung

Traditionellerweise wird der Bereich Mobilität der Mieterschaft mit dem Bereitstellen eines Abstellplatzes pro Wohnung abgehakt. Alles Weitere wird als Sache der Mieter betrachtet. Das Mobilitätsmanagement setzt genau hier an: Wohnsiedlungen generieren Verkehr. Fortschrittliche Liegenschaftsverwaltungen sind sich bewusst, dass sie hier steuernd einwirken können. Sie sind bereit, einen Beitrag zur Reduktion des motorisierten Verkehrs zu leisten. Viele Bauträger verpflichten sich, ökologisch oder energetisch vorbildlich zu bauen. Diese Vorgabe soll sich nicht nur auf die Gebäudehülle beschränken, sondern auch das Thema Mietermobilität umfassen. Als Handlungsmöglichkeit kann beispielsweise die nachhaltige Mobilität in einem Leitbild und auf der Website aufgenommen werden. Bei der Ausschreibung von Wohnungen kann ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Mieter als (zusätzliches) Auswahlkriterium für die Wohnungsvergabe einfließen. In Gesprächen mit den Liegenschaftsverwaltungen zeigte sich, dass der Autobesitz bei der Mieterauswahl durchaus Berücksichtigung findet, aber noch nicht als offiziell deklariertes Kriterium aufgeführt wird.

### Mobilitätsinformationen

Die Liegenschaftsverwaltung soll Mobilität in der Kommunikation mit der Mieterschaft regelmäßig thematisieren. Sie kann neue oder veränderte Mobilitätsangebote auf der Website



oder in Briefen ankündigen oder bewerben. Beispielsweise können ÖV-Fahrpläne im Treppenhaus ausgehängt werden. Die Transportunternehmen bieten vielerorts Online-Fahrpläne an. So lässt sich die Abfahrt des nächsten Busses auf einem Bildschirm mit Echtzeit-Informationen anzeigen.

## Zugänglichkeit und Spezialräume

Der Zugang zum Hauseingang soll zu Fuß auf möglichst direkten Wegen und frei von motorisiertem Verkehr erfolgen. Der Plural ist hier bewusst gesetzt, denn der Zugang soll von allen Seiten bequem und einfach möglich sein. vielerorts zeigen Trampelpfade, dass die Wegführung nicht optimiert ist. Hauseingänge sollen nach Möglichkeit stufenlos für Kinderwagen und Rollstuhl erreichbar sein. Im Bereich des Eingangs sind Aufenthaltsflächen und eine Sitzbank vorzusehen, wo man kurz absitzen oder eine Tasche abstellen kann, ohne dass sie nass oder schmutzig wird. Der Vorplatz des Eingangs soll überdacht und gut gestaltet sein. Das erlaubt, in angenehmer Atmosphäre mit Nachbarn und Bekannten ein Gespräch zu führen. Diese öffentlich nutzbaren Bereiche direkt vor der Tür sind mit besonderer Sorgfalt zu planen und wo nötig zu verbessern. Zu berücksichtigen sind namentlich auch die Anforderungen für kleinere Kinder, welche direkt vor der Tür einen sicheren Spielbereich finden sollen.

Kinderwagen und Außenspielgeräte sollen nicht immer in die Wohnung mitgenommen werden müssen. Dafür sind bei den Hauseingängen geeignete Abstellräume vorzusehen. Die Er-

fahrung zeigt, dass es für das Abstellen von Fahrrädern und Kinderwagen verschiedene Räume braucht. Die Räume sind geeignet auszurüsten, damit auch Gegenstände auf Regalen oder in Kästen aufbewahrt werden können. Mehrere kleinere Einheiten sind sinnvoller und besser als große, unstrukturierte Räume.

## Infrastruktur fürs Fahrrad

Bei der Fahrradparkierung zeigte sich in den meisten Siedlungen großer Handlungsbedarf. So finden sich oft Abstellräume, die nur über Treppen zugänglich sind und keine Vorrichtungen aufweisen, um ein Rad anzulehnen oder anzuschließen. Chaotische Zustände mit vielen nicht mehr fahrtüchtigen Rädern sind eher die Regel als die Ausnahme. Das Handbuch gibt Hinweise und Ideen, wie die Ordnung verbessert und die Nutzung gefördert werden könnten. Für den Einkauf in der Nähe ist das Rad ideal. Für größere Einkäufe kann ein Leih-Anhänger, ein Transport- oder Elektrorad zur Verfügung gestellt werden. Damit lassen sich auch größere Einkäufe problemlos ohne Auto bewältigen. Der Verleih und der Unterhalt dieser gemeinschaftlich genutzten Einrichtungen muss geregelt werden.

## Parkierung

Außenparkplätze, Parkplätze in Sammelgaragen oder Garagenboxen sind heute oft nicht kostendeckend vermietet. Die Preise basieren vor allem auf der Ortsüblichkeit und berücksichtigen die realen Erstellungs- und Unterhaltskosten nur ungenügend. Steuerungsmaßnahmen aus ökologischen Überle-



Abb. 2: Attraktive witterungsgeschützte Eingangsbereiche von Wohngebäuden sind Grundanforderungen für eine auf den Fußverkehr ausgerichtete Erschließung. Gedeckte eingangsnaher Abstellplätze sind ideal für den Radverkehr.



gungen sind kaum bekannt. Im Wissen darum, dass die Preise für die Abstellplätze ein hoch emotionales Thema sind, muss die Liegenschaftsverwaltung eine Erhöhung mit Bedacht angehen. Dennoch darf sie das Thema nicht außer Acht lassen, denn hier besteht ein starker Hebel für eine Verhaltensänderung. Namentlich der Besitz von Zweit- und Drittautos kann über den Preis beeinflusst werden.

In den untersuchten Siedlungen zeigte sich eine große Spannweite sowohl bezüglich Preisen als auch bezüglich der Verfügbarkeit von siedlungseigenen Parkplätzen. Entsprechend unterschiedlich sind auch die Maßnahmen für eine Optimierung der Parkierung. Ältere Siedlungen, die noch aus den Vorkriegsjahren stammen, haben vielerorts gar keine Parkplätze. Hier geht es darum, den Bedarf möglichst gering zu halten und die Parkierung im öffentlichen Raum möglichst verträglich zu organisieren. Anstatt eigene Parkplätze auf Kosten von Grünflächen zu erstellen, sind Lösungen auf Quartiersebene zu suchen (Quartiersparkhäuser). Siedlungen, welche nach 1970 erstellt wurden, haben oft zu viele Parkplätze erstellt bzw. erstellen müssen. Sie weisen heute Leerstände auf. Hier gilt es geeignete Lösungen für die Umnutzung zu suchen. In zwei Siedlungen wurden Garagenboxen zu Fahrradabstellplätzen umgenutzt.

## Finanzierung

Maßnahmen benötigen ein entsprechendes Budget für die Umsetzung. Während größere Maßnahmen über den ordentlichen Budgetprozess laufen, kann für kleinere Maßnahmen ein Mobilitätsfonds geschaffen werden. Daraus kann zum Beispiel die Anschaffung eines Bildschirms für die Echtzeit-ÖV-Information, eines Anhängers oder Transporträder, die Ausrüstung und Optimierung von Abstellräumen für Kinderwagen und Fahrräder usw. bezahlt werden.

Viele Mobilitätsmaßnahmen sind eher günstig, dennoch werden sie als zusätzlicher Aufwand wahrgenommen. Oft ist es aber nur eine Frage der Prioritäten und der Betrachtung. Energiesparmaßnahmen im Gebäudebereich werden als ökologisch notwendig erachtet und umgesetzt. Es ist das Ziel, Maßnahmen im Mobilitätsbereich als Energiesparmaßnahmen zu begreifen und auf die gleiche Stufe zu stellen. Diese müssen mit der gleichen Selbstverständlichkeit umgesetzt werden, denn ein Drittel des Energieverbrauchs eines Haushalts wird für die Mobilität aufgewendet. Ein energetischer Sanierungsbedarf besteht also nicht nur bei der Gebäudehülle, sondern auch bei der Mobilität.

## Mobilitätskommission

Die Zuständigkeit für kleinere Verbesserungen aus dem Mobilitätsfonds kann einer Mobilitätskommission übertragen werden, die idealerweise aus Bewohnern und einer Vertretung der Liegenschaftsverwaltung besteht. Sie soll sicherstellen, dass die Umsetzung von Maßnahmen den Bedürfnissen der Bewohner gerecht wird und regelmäßig Verbesserungen an

die Hand genommen werden. Die Aufnahme von Anliegen der Mieterschaft und die Arbeit in der Kommission fördern die Identifikation der Bewohnerschaft mit der Siedlung und damit deren Zufriedenheit. Dies trägt zu einem geringeren Mieterwechsel bei, ein Aspekt, der durchaus auch eine ökonomische Seite hat.

## Aufgabe der Gemeinden

Viele Maßnahmen können nicht allein innerhalb der Siedlung umgesetzt werden. Für Verbesserungen des Fuß- und Radverkehrs, Verkehrsberuhigungen, die Organisation der Parkierung auf öffentlichem Grund usw. ist der Einbezug der Gemeinde nötig. Ein Austausch zwischen Gemeinde und Verantwortlichen der größeren Siedlungen findet heute nur teilweise statt. Ein regelmäßiger Austausch und eine Koordination von Maßnahmen auf privatem Grund mit denjenigen auf öffentlichem Grund stärkt die Wirkung.

## Fazit

Das Projekt MIWO – Mobilität in Wohnsiedlungen zeigt, dass im Bereich der wohnungsbezogenen Mobilität ein ungenutztes Potenzial besteht, den Verkehr ökologischer zu organisieren. Durch geeignete Maßnahmen kann das Verhalten beeinflusst werden. Solange es aber nicht selbstverständlich ist, kurze Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, besteht noch Handlungsbedarf. Die Website [www.wohnen-mobilitaet.ch](http://www.wohnen-mobilitaet.ch) liefert ausführliche Grundlagen und bietet Downloadmöglichkeiten für das Handbuch sowie für zahlreiche Beispiele.

Thomas Schweizer

Dipl. Phil. II., Geograf und Verkehrsplaner, Projektleiter von „MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen“, Fussverkehr Schweiz, Zürich

Thomas Schweizer hat das Angebot zusammen mit einem kleinen Team und mit finanzieller Unterstützung von Bundesämtern, Kantonen, Städten und Kommunen in den Jahren 2010 bis 2017 in mehreren Phasen aufgebaut. Eine Verlängerung bis 2020 ist in Planung.  
[thomas.schweizer@wohnen-mobilitaet.ch](mailto:thomas.schweizer@wohnen-mobilitaet.ch) / Tel.: +41 43 488 40 32