

Mobilität am Standort intelligent organisieren

Roberto De Tommasi

Jede Fahrt hat ihren Ursprung und ihr Ende an einem Standort. Damit eine effiziente und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrsaufkommens garantiert werden kann, braucht es entsprechende Maßnahmen entlang der Wege, aber auch dort, wo der Verkehr entsteht. Das Projekt „MIPA Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen“ hat Letzteres unter die Lupe genommen und entsprechende Hilfsmittel für Behörden und Private geschaffen.

Intelligenz als treibender Faktor zur Optimierung der Mobilität am Standort

Was wird erkannt?

Das standortbezogene Mobilitätsmanagement bei Unternehmen, Wohnliegenschaften und Veranstaltungen ist in der Schweiz vor allem in den urbanen Räumen etabliert. Deren Verantwortliche sind sich zunehmend der Sinnhaftigkeit von Interventionen vor Ort bewusst, die insbesondere zu Kostenersparnissen führen können. Die Verbesserung der Umweltverträglichkeit des dadurch nachhaltig organisierten Verkehrs ist dann quasi ein „Spin-Off-Effekt“, der kostenlos mitgeliefert wird. Die entsprechenden Beratungsstrukturen werden von der öffentlichen Hand zusammen mit spezialisierten Fachbüros bereitgestellt und entsprechend genutzt. So weit so gut.

Doch ist es nicht intelligenter, bereits bei der Planung neuer Gebäude, multifunktionaler Areale oder Wohnsiedlungen den Verkehr bzw. die Mobilität der zukünftigen Nutzergruppen mitzudenken, und vor allem über die Erschließung mit den verschiedenen Verkehrsträgern hinaus?

Ja, das ist intelligenter, und einige Behörden (z.B. die Städte Zürich, St.Gallen und Zug oder die Kantone Aargau und Basel-Stadt) und Private in der Schweiz haben dies erkannt. So schaffen Behörden die notwendigen Voraussetzungen in den behörden- und grundeigentümergebundenen Planungsinstrumenten wie z.B. kantonale Planungs- und Baugesetze und Richtpläne, kommunale Bau- und Zonenordnungen, inkl. Parkierungsverordnungen; Bauherrschaften sorgen mit einer reduzierten Anzahl an Parkplätzen für entsprechende Nutzungen und setzen flankierend notwendige Maßnahmen des Mobilitätsmanagements um, die den Parkplatzsuchverkehr in den umgebenden Gebieten eines Standortes auf ein Minimum reduzieren oder gar nicht entstehen lassen.

In Kernstädten mit engen Platzverhältnissen wird immer mehr erkannt, dass eine entsprechende mobilitätsbezogene Ausstattung neuer Standorte den zusätzlich induzierten Verkehr reduziert und den bereits vorhandenen Verkehrsfluss in städtischen Räumen nicht zusätzlich beeinträchtigt. Es wird erkannt, dass die viel propagierte innere Verdichtung in Ballungsgebieten mit dem Anspruch der Verbesserung der Aufenthaltsqualität dann im Widerspruch steht, wenn die Parkierung mit ihren Folgen (Flächenverbrauch, Anziehen von Autoverkehr) nicht als diesbezügliches Element betrachtet wird. Tatsache ist, dass die Aufenthaltsqualität eines neuen Areals die Wertschöpfung bzw. -erhaltung neuer und bestehender Immobilien maßgeblich beeinflusst und weniger Fläche und zusätzlicher Verkehr diese mindert.

Seitens Grundeigentümer, Bauherren oder Investoren wird immer mehr erkannt, dass die Bereitstellung von Parkplätzen in großer Zahl nicht zwingend zu den wichtigen „Added values“ einer zukünftigen Nutzung gehört, sondern die Bereitstellung von Maßnahmen, die bestehende und zukünftige multimodale Verhaltensweisen unterstützen, und zwar bereits bei Beginn einer Fahrt. Dass somit insbesondere auch Investitionskosten bei der Parkplatzerstellung reduziert werden können und die so eingesparten Flächen und Summen wirtschaftlicher und nutzerorientierter eingesetzt werden können. Denn die jetzigen und zukünftigen Verkehrsverhaltensweisen in urbanen Räumen sind geprägt vom Nutzen und nicht Besitzen. Indikatoren wie die Anzahl autoloser Haushalte, die Abnahme der Anzahl junger Erwachsenen in Städten, die den Führerschein bereits im 18. Altersjahr erwerben, die Zunahme an Carsharing-Mitgliedern im privaten und Business-Bereich oder die wachsende Bedeutung der Fahrradnutzung zeugen von einer neuen urbanen Mobilität.

Ob diese urbane Mobilität durch das aktuell diskutierte und – glaubt man Fachexperten und Politikern – in naher Zukunft auch in Europa bereitstehende unbemannte, aber umwelthygienische „Google-“, oder „Apple-Auto“ unterstützt werden wird, sei dahingestellt. Der Autor ist nicht dieser Meinung, denn in Städten herrscht primär Platzmangel und wird Aufenthaltsqualität groß geschrieben. Dem muss bei Entscheidungen in der Verkehrsausstattung Rechnung getragen werden, und das heißt: Fußgänger und Velofahrende „First“, Nutzende des öffentlichen Verkehrs (öV) „Second“, und „wenn dann noch etwas übrig bleibt“, dann halt die propagierten neuen halböffentlichen Verkehrsmittel der Zukunft, die in der Summe eben doch flächentreibend und somit ineffizient sind. Doch dies nur am Rande.

„MIPA Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen“ wurde durch die Arbeitsgruppe synergo/Planungsbüro Jud entwickelt und durch verschiedene Partner finanziert (siehe Box „Partner vom MIPA“). Der Ursprung des Bedürfnisses, ein Handbuch zu diesem Thema zu schreiben und weitere Materialien zur Verfügung zu stellen, waren die Erfahrungen der Büromitglieder: Beide hatten innerhalb des Mobilitätsmanagements in den letzten Jahren ihren Arbeitsschwerpunkt im standortbezogenen Mobilitätsmanagement und zwar bei bestehenden Betreibern wie Unternehmen und bei Gemeinden. Diesen Zweig pflegen sie heute noch in Form von direkten Beratungen bei Betreibern aber auch im Auftrag von Behörden [1]. Im Laufe ihrer Tätigkeiten reifte die Erkenntnis, dass die Einflechtung des Mobilitätsmanagements bereits in der Planung von neuen Standorten – und nicht erst im Betrieb und somit nachträglichen Einsatz - entscheidende Vorteile in sich birgt: Parkplätze und diesbezügliche Kosten können eingespart werden, und den zukünftigen Nutzern eines Areals stehen bereits bei der Inbetriebnahme verschiedene Mobilitätsservices und Maßnahmen zur Verfügung. Denn – eine Erkenntnis, die sich in verschiedenen Projekten zum Mobilitätsmanagement in Europa durchgesetzt hat – die Chance, dass ein neuer Standort die Erreichbarkeitsverhältnisse mit verschiedenen Verkehrsträgern bei den zukünftigen Nutzern verändert, gilt es mit zusätzlichen Maßnahmen vor Ort zu ergreifen. Zusammen mit dem Verkehrsangebot tragen diese dazu bei, dass Verkehrsverhaltensgewohnheiten aufgebrochen werden (können).

MIPA ist das Resultat dieser Erkenntnisse und Erfahrungen und soll einem breiten Publikum an Behörden, Privaten und Fachberatern zur Verfügung stehen, auf dass sich das Thema bei den zuständigen Entscheidungsträgern weiter verbreitet.

Mobilitätsmanagement ist ein Einflussfaktor, der das zukünftige Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl in einem Areal mitbeeinflusst. Jedes neue Gebäude, jedes neue Areal verursacht Verkehr. Diesen gilt es möglichst wirtschaftlich, umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Die Einflussfaktoren, die das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl der zukünftigen Nutzergruppen bestimmen, sind grob klassiert (vgl. Abb. 1):

Areal

- Standort (Lage im übergeordneten Verkehrsnetz)
- Größe (in m² Bruttogeschossfläche)
- Nutzungen (Mix an geplanten Nutzungen, z.B. Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe, Retail)

Verkehrsbezogene Infrastruktur im Umfeld und im Areal

- Erschließungsqualität des geplanten Standortes mit dem umgebenden Fuß- und Radwegnetz, dem öV-Angebot und dem Straßennetz
- Anzahl der gemäß übergeordneten Planungsinstrumenten zu erstellenden Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr
- Anzahl der geplanten Velo-Abstellplätze

Warum MIPA?

Partner vom MIPA

Das Projekt MIPA wurde von der Arbeitsgruppe synergo – Planungsbüro Jud durchgeführt und von folgenden Institutionen unterstützt:

- Bundesamt für Energie, EnergieSchweiz
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement
- Stadt St. Gallen, Tiefbauamt und Amt für Umwelt und Energie
- Stadt Zug, Baudepartement
- Stadt Zürich, Tiefbauamt

Bis Oktober 2016 hat die Arbeitsgruppe vom Bundesamt für Energie den Auftrag erhalten, MIPA zu vermarkten. Dies manifestiert sich, indem Vorträge bei Veranstaltungen, Auskünfte zu den Handbüchern und insbesondere Vertiefungsberatungen zu konkreten Projekten sowohl zu handien der involvierten Behörden als auch den involvierten Privaten angeboten werden.

Einflussfaktor „Mobilitätsmanagement“

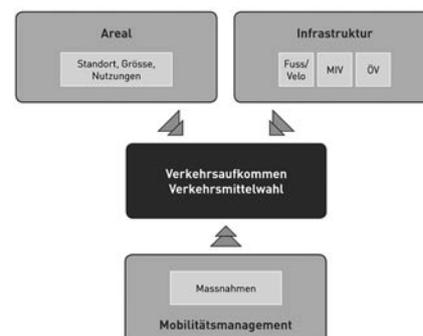


Abb. 1: Einflussfaktoren auf Verkehrsaufkommen und -mittelwahl

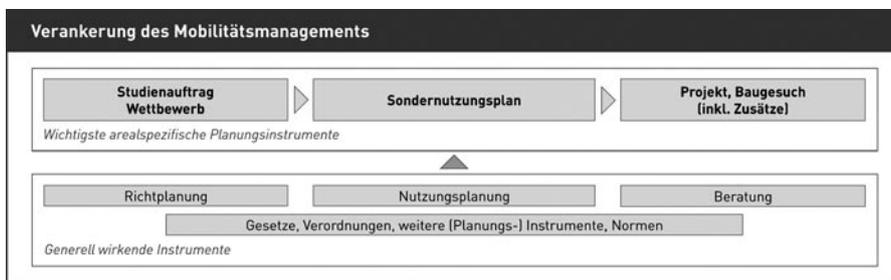
Mobilitätsmanagement

- Maßnahmen (vgl. Abschnitt „Mobilitätskonzepte für effiziente Areale“)

MIPA legt den Focus auf das Mobilitätsmanagement, das im Projekt wie folgt definiert wird: „Das arealbezogene Mobilitätsmanagement befasst sich mit den durch die Aktivitäten in einem Areal generierten Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient, d.h. umwelt- und sozialverträglich sowie wirtschaftlich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle der Akteure in einem Areal, die diese Entscheidung so treffen und Maßnahmen in ihrem eigenen Wirkungsbereich so umsetzen, dass sie einen möglichst großen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Bei der Entwicklung und beim Betrieb von Maßnahmen werden die Akteure durch die Behörden und durch Mobilitätsanbieter unterstützt“ [2].

Verankerung des Mobilitätsmanagements

Mobilitätsmanagement muss in den arealbezogenen und übergeordneten Planungsinstrumenten verankert werden. Damit die Privaten das Mobilitätsmanagement im geplanten Areal aufbauen und betreiben können oder müssen, sind seitens der Behörden die notwendigen Rahmenbedingungen in den zur Verfügung stehenden Planungsinstrumenten zu setzen. Im Vordergrund stehen die arealspezifischen Planungsinstrumente:



- Studienaufträge, Testplanungen und Wettbewerbe (ohne verbindlichen Charakter)
- Sondernutzungspläne, Gestaltungspläne etc. (je nach Ausprägung behörden- und/oder grundeigentümergebunden)
- Projekt bzw. das dazugehörige Baugesuch, inkl. Zusätze wie z.B. ein Mobilitätskonzept.

Abb. 2: Verankerung des Mobilitätsmanagements [3]

In Studienaufträgen, Testplanungen und Wettbewerben ist Mobilitätsmanagement als Thema stufengerecht einzubinden und insbesondere auch der Aspekt einer Abminderung der gemäß vorliegenden Regelungen zu erstellenden Anzahl Parkplätze in den Diskurs zu stellen. Dies muss in den entsprechenden Pflichtenheften verankert werden, insbesondere bei Arealen, die aufgrund der Lage (z.B. in einem städtischen Umfeld), der verkehrlichen Infrastruktur (gut bis sehr gut mit Fuß- und Radwegnetz sowie dem öV-Angebot erschlossen) und der vorgesehenen Nutzung (z.B. Wohnen mit Focus auf Alterswohnungen oder Wohnungen für Studierende bzw. 1- bis 2-Personenhaushalte oder Familien im mittleren bis oberen Einkommensegment, die aufgrund ihres „Lifestyles“ nicht auf den Besitz eines eigenen Autos erpicht sind) ein entsprechendes Reduktionspotenzial an Parkplätzen beinhalten.

In größeren Arealen wird im Planungsprozess als weiterer Schritt oftmals ein Sondernutzungsplan erstellt, der dann grundeigentümergebunden ist. Der Sondernutzungsplan in der Schweiz hat in seiner Eigenschaft den Vorteil, dass von der in den Planungs- und Baugesetzen der Kantone bzw. den Bau- und Nutzungsordnungen der Gemeinden verankerten „Regelbauweise“ zugunsten einer gesamthaft besseren Qualität abgewichen werden. Dies auch in allen Themen, die den standortbezogenen Verkehr beinhalten. Das heißt z.B., dass von der rechtlich festgesetzten Anzahl Parkplätze abgewichen werden und eine reduzierte Anzahl an Parkplätzen angestrebt werden kann, wenn die nötigen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in ein Mobilitätskonzept gefasst werden. Die Einbettung des Mobilitätsmanagements mit der Pflicht zur Erstellung eines entsprechenden Konzepts muss im Sondernutzungsplan verankert werden, denn dieser ist, wie bereits erwähnt, grundeigentümergebunden. Dies kann z.B. durch die Formulierung eines entsprechenden Paragraphen in den Sondernutzungsvorschriften geschehen. Das Mobilitätskonzept ist dann schlussendlich der Vollzug der in den Sondernutzungsbestimmungen formulierten Verankerung des Mobilitätsmanagements.

Es ist von Vorteil, wenn auch in vorgelagerten - z.B. generell wirkenden (über-)kommunalen Instrumenten - das Mobilitätsmanagement stufengerecht verankert und vorgespurt ist. Dies erleichtert die „Durchsetzbarkeit“

in der Sondernutzungsplanung und garantiert, dass auch Areale, die nicht sondernutzungsplanungspflichtig sind, in den Genuss des Mobilitätsmanagements kommen können.

Das Mobilitätskonzept ist das Planungsinstrument des Privaten. Es stellt sicher, dass das Mobilitätsmanagement und dessen Maßnahmen sorgfältig aufgebaut, durchgeführt und kontrolliert werden. Ist die Verankerung vollzogen, so liegt der Ball nun beim Bauherren, der das Mobilitätskonzept erstellt. Die organisatorische, inhaltliche und methodische Vorgehensweise ähnelt derjenigen eines Mobilitätskonzeptes an einem bestehenden Standort. Der große Unterschied ist jedoch, dass die Nutzergruppen bzw. die Adressaten bei der Phase der Erstellung des Konzeptes noch nicht zu 100% bekannt sind. Sehr wichtig bei der Erarbeitung des Konzeptes sind:

- die Erstellung eines Konzeptes für Monitoring und Wirkungskontrolle: Die Behörden verlangen bei der Genehmigung des Baugesuchs im Normalfall, dass die Umsetzung der Maßnahmen periodisch rapportiert wird. Das heißt, dass dieser Aspekt bereits bei der Formulierung des Konzeptes und bei der Entwicklung der Maßnahmen mitgedacht werden muss: Welche Indikatoren müssen bei welchen Maßnahmen „gemonitort“ werden, damit eine Beurteilung ihres Nutzens vollzogen und entsprechend rapportiert werden kann? Dies soll aber nicht nur als lästige „Pflicht“ gegenüber Behörden betrachtet werden, sondern als entscheidende Grundlage, um Maßnahmen anzupassen oder ggf. aus dem Angebot zu nehmen und durch neue zu ersetzen.

- die Definition der Projektorganisation für den Aufbau und Betrieb: Die Umsetzung von Mobilitätskonzepten (auch für bestehende Unternehmen) scheitert, wenn in den Konzepten die Projektorganisation für den Aufbau und den Betrieb nicht klar definiert wird. Bei Mobilitätskonzepten, die in Planungsprozessen erstellt werden, ist dies umso wichtiger, weil sich die Zuständigkeiten nach Erteilung der Baubewilligung innerhalb der Bauherrschaft etc. oft ändern. Waren bei der Erarbeitung des Konzeptes vor allem die Planer involviert, so sind es beim Bau und Betrieb die Bewirtschafter. Mit der Nominierung eines „arealbezogenen Mobilitätsmanagers“ als Hauptverantwortlichen für das ganze Mobilitätsmanagement kann der Aufbau und Betrieb in geordnete Bahnen gelenkt werden.

Beispiele tragen dazu bei, dass Berührungspunkte sowohl bei den Behörden als auch bei den Privaten abgebaut werden. Das MIPA Handbuch enthält insgesamt 10 detailliert ausgeführte Beispiele aus der Schweizerischen Praxis, die zum



Beispiel Europaallee Baufeld H, Zürich: Mit total 34'000 m², davon 6'000 m² Wohnen und 15'000 m² Dienstleistung sowie Verkaufsläden, Restaurant, Kino und Hotel kommt das Baufeld H dank seiner Lage direkt beim Zürcher Hauptbahnhof mit nur 62 Parkfeldern aus. Ein ausgeklügeltes Mobilitätskonzept mit Mobilitätsgutscheinen für die Bewohner, öV-Beiträgen an die Mitarbeitenden, Carsharing und die Regeln des Gestaltungsplans schaffen den Rahmen dazu. Ein Mobilitätsmanager sorgt für das Funktionieren des Gesamtpaketes.

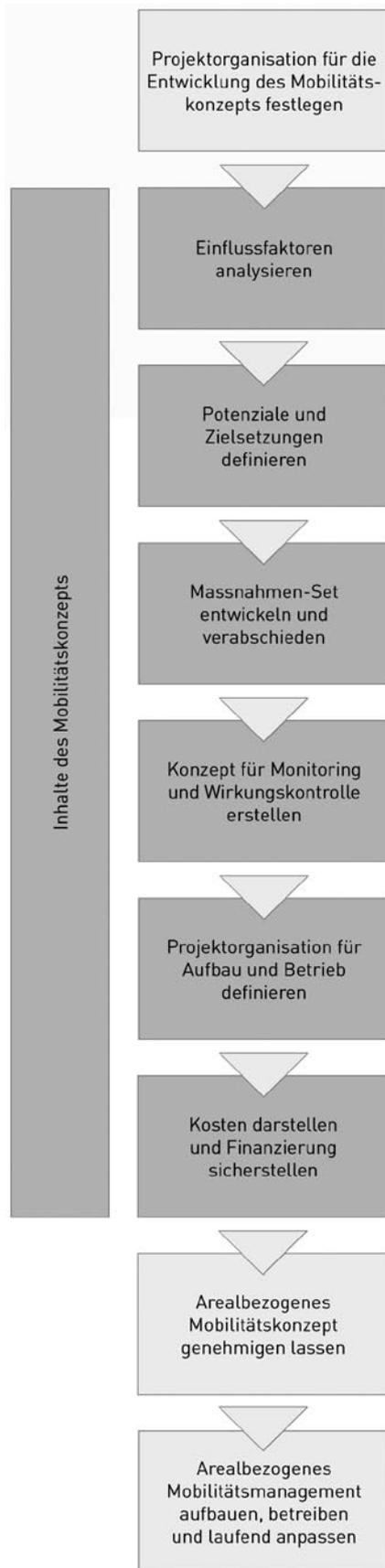


Abb. 3: Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes“ [3]

Zeitpunkt der Erstellung des Handbuchs (2013/2014) als zielführend beurteilt worden sind, weil sie stellvertretend für unterschiedliche Planungsphasen stehen.

Die Einbindung in Planungsprozessen von neuen Arealen bringt das Mobilitätsmanagement auf eine neue Ebene der Wahrnehmung. Diese Chance gilt es zu nutzen. Das Mobilitätsmanagement fristet noch mancherorts ein Nischendasein und muss immer wieder erklärt und legitimiert werden. Die Einbindung in Planungsprozesse von neuen Arealen steigert dessen Bedeutung, weil ganz andere Akteure vor allem von privater Seite darin involviert sind. Diese Chance gilt es zu nutzen, damit das Mobilitätsmanagement als Ganzes seiner großen Bedeutung entsprechend wahrgenommen wird.

Roberto De Tommasi (geb. 1962) ist Mitinhaber von synergo, Mobilität – Politik – Raum GmbH, Zürich, Projektleiter von MIPA und befasst sich seit 25 Jahren mit Mobilitätsmanagement. Er ist seit den 90er Jahren Abonnent dieser Zeitschrift, deren mit Leidenschaft verbundene Entwicklung und die Vielfalt der Beiträge er sehr schätzt. Ab und an dokumentiert er seine Verbundenheit mit der Bereitstellung von eigenen Beiträgen.

Anmerkungen

Der Output von MIPA setzt sich aus 4 Handbüchern, drei Präsentationen und zwei Checklisten zusammen. Diese stehen zur freien Verfügung. Infos und Downloads: (Rubrik „Mobilitätsmanagement in der Arealplanung und im Wohnen“ > MIPA) oder direkt bei: R. De Tommasi, Projektleiter MIPA, Tel. 0041 43 960 7 33, detommasi@synergo.ch)

[1] vgl. dazu z.B. das Projekt „aargaumobil“, www.aargaumobil.ch des Kantons Aargau
[2] Arbeitsgemeinschaft synergo und Pla-

nungsbüro Jud: MIPA Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen, Einbettung des Mobilitätsmanagements – Handbuch, Herausgeber: EnergieSchweiz für Gemeinden, Mai 2014.

[3] Im MIPA-Handbuch sind zu den Abbildungen die Details beschrieben. Insbesondere bei denjenigen Planungsinstrumenten, die eine Textanpassung bedingen, sind Standardformulierungen und Beispiele aus der Schweizer Praxis erwähnt, die durch Behörden und Private projekt- und situationsspezifisch angepasst werden können.