

FAKTENBLATT ZUM NACHHALTIGEN IMMOBILIENMANAGEMENT

3. UMWELT / 3.3 Mobilität

Letzte Änderung:
27.11.2017

3.3.10 Langsamverkehr und Verkehrsanbindung

Zielsetzung

Gute und sichere Erreichbarkeit ohne MIV, gute Vernetzung im ÖV

Wirkungen

Der Verkehr beansprucht rund 40% des gesamten Energiebedarfs in der Schweiz und nutzt grösstenteils fossile Energieträger. Gebäude haben als Anfangs- und Endpunkt der Mobilitätskette einen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen und auf die Verkehrsmittelnutzung. Die Mobilität ist deshalb ein wichtiger Handlungsbereich für das nachhaltige Immobilienmanagement.

Aus ökologischer und gesellschaftlicher Sicht sind öffentlicher Verkehr, Fussgänger- und Fahrradverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen, da sie bezüglich Lärm, Luftverschmutzung, Energieeffizienz, Klimaschutz, Flächenverbrauch, Unfällen und Gesundheit besser abschneiden.

Mit der Standortwahl werden hierzu entscheidende Weichen gestellt. Eine zentrale Lage, eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr, eine gute strassenseitige Erschliessung und attraktive, sichere Fuss- und Radwege gehören zu den klassischen Lagemerkmalen einer Liegenschaft. Sie beeinflussen gleichzeitig ihren Wert und den mit dem Objekt verbundenen Mobilitätsmix. Ist der Standort festgelegt, kann ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten durch bauliche, gestalterische und organisatorische Massnahmen weiter unterstützt werden.

Verwandte Faktenblätter

Keine

SIA 112/1:2017
C.1

SNBS 2.0
301.3, 305.1

Einfluss / Aufgaben der Akteure

INVESTOR / EIGENTÜMER / PORTFOLIOMANAGER

- Zielvorgaben zur Anbindung an das Fuss- und Radwegnetz und an den öffentlichen Verkehr festlegen
- Wegrechte für öffentliche Nutzung zulassen
- Infrastruktur für Fahrräder einplanen
- Anreize bei Mietern für Beschränkung der Autonutzung schaffen (z.B. Gutschriften bei Verzicht auf Garagenplatz, Förderung Car-Sharing, Anordnung von Parkplätzen ausserhalb des Siedlungskerns)

BAUHERR

- Nachhaltiges Erschliessungs- und Mobilitätskonzept erarbeiten. Vorhandene Fusswegverbindungen und Stationen des öffentlichen Verkehrs sowie die regionale und lokale Verkehrsplanung einbeziehen. Stellung des Gebäudes zum Strassenraum sowie Lage und Gestaltung der Eingangsbereiche berücksichtigen
- Konzept für die Beschilderung der Fusswege erarbeiten (z.B. Richtungs- und Distanzangabe, Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs im Eingangsbereich des Gebäudes)
- Parkplatzmanagement sicherstellen (z.B. Anzahl, Lage, Bewirtschaftung)
- Gut gelegene, sichere und attraktive Fahrradabstellplätze zur Verfügung stellen
- Einrichtung für Fahrradfahrende vorsehen (z.B. Duschen, Garderobe, Lademöglichkeiten für E-Bikes)
- Einstell- / Abstellplätze mit Stromanschluss ausstatten

FACILITY MANAGER / BEWIRTSCHAFTER

- Haus- und Benutzungsordnung erarbeiten, in welcher die Zuständigkeiten und der Unterhalt für die Pflege der Erschliessungsanlagen (z.B. Wege, Treppen etc.) definiert und geregelt sind
- Einrichtungen zur gemeinschaftlichen Nutzung der Mobilität bereitstellen (z.B. Schwarzes Brett oder App für Fahrgemeinschaften, Standplätze für CarSharing oder BikeSharing)
- Dynamisches Nutzungssystem für Parkplätze einrichten

NUTZENDE

- Bedürfnisse für Fussgängerverbindungen formulieren
- Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugen
- Mobilität unter den Nutzenden selbständig organisieren (z.B. Aufbau von Fahrgemeinschaften, gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen)
- Bei Büro- und Gewerbeliegenschaften die Nutzung des Fuss- und Fahrradverkehrs sowie des ÖV durch Mitarbeitende und Kunden fördern

Leistungsniveau

- ★ **Basis:** ÖV-Anbindung und Infrastruktur für den Langsamverkehr zur Verfügung stellen
- ★★ **Gute Praxis:** Mobilitätskonzept erarbeiten und umsetzen
- ★★★ **Vorbild:** Mobilitätskonzept unter Einbezug der Nutzenden laufend den Bedürfnissen und technischen Entwicklungen anpassen

Messgrössen	
<ul style="list-style-type: none"> – Distanz zu öffentlichem Verkehr – Häufigkeit der Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr – Fahrradabstellplatz (ja / nein) – Distanz zu Fuss- und Radwegnetz 	
Mögliche Synergien / positive Wirkungen	Mögliche Zielkonflikte / negative Wirkungen
<ul style="list-style-type: none"> – Gute Vermietbarkeit und Werthaltung – Zeit- und Kosteneinsparung für Nutzende, die evtl. höhere Mieten und somit höhere Erträge rechtfertigen – Geringeres Risiko in Bezug auf Trends wie ältere Bevölkerung und hohe Mobilitätskosten – Bei Wegfall Parkplatzpflicht bessere Ausnutzung der Arealfläche und höhere Erträge 	<ul style="list-style-type: none"> – Keine
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> – SkyKey, Zürich (Link) – Genossenschaft Kalkbreite, Zürich und weitere Siedlungen: Plattform autofrei / autoarm wohnen (Link) – Gleis 0, Bahnhof Aarau (Link) – Westlink, Vulkanplatz, Zürich (Link) – Fussgänger- und Velomodellstadt, Burgdorf (Link) – Burgunder, Bern-Bümpliz. Die erste autofreie Siedlung der Schweiz, 2000-Watt-Areal (Link) – Hunziker Areal Zürich: Labor für urbanes Zusammenleben, 2000-Watt-Areal (Link) – Places Reller Vevey: une friche transformée en quartier vivant, Site-2000-Watts (französisch, Link) – Kalkbreite: Ein neues Stück Stadt, 2000-Watt-Areal (Link)
Umsetzungshilfen	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort. SIA-Merkblatt 2039:2016 (Link SIA-Shop) – Programm «Mobilitätsmanagement in Gemeinden». EnergieSchweiz (Link)
Weiterführende Informationen	<ul style="list-style-type: none"> – Beispiele von Arealen mit Mobilitätsmanagement. (MIPA) - Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen. EnergieSchweiz für Gemeinden 2014 (Link) – MIWO - Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen: Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität. Fussverkehr Schweiz und Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) 2014 (Link) – Verkehrliche Anforderungen an 2000-Watt-kompatible Bauprojekte. Stadt Zürich, Tiefbauamt 2008 (Link) – 2000-Watt-Areale im Betrieb. Schlussbericht Pilotphase 2015/16, S. 19 ff. EnergieSchweiz 2017 (Link) – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen – urban und multimodal erreichbar. Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2012 (Link)
Änderungsnachweis	