



# BUILD LESS, SHARE MORE

## Mobility Points im Neubau

Neue Mobilität braucht nicht für alles ein Auto

© MO.Point GmbH

„Für jeden Einsatzzweck soll das passende Fahrzeug bereitstehen“

### HERAUSFORDERUNG WOHNEN UND MOBILITÄT

Der Nutzungsdruck auf urbane Räume steigt. Der Zuzug in Städte und Ballungsräume führt zur Zunahme des Verkehrs und damit steigenden Emissionen des Sektors. Mobilität steht dabei im Brennpunkt. Auch das Mobilitätsverhalten von BewohnerInnen wandelt sich: In Großstädten wie Wien (-6%), Innsbruck (-4%) oder Graz (-2%) besitzen zunehmend weniger Personen einen privaten PKW.

Damit geht auch die Nachfrage nach privaten Stellplätzen zurück. Doch wie sollen Städte und Wohnbauträger auf diese Herausforderungen reagieren? Wie können die Mobilitätsbedürfnisse von mehr Menschen besser befriedigt werden, bei gleichzeitiger Reduktion von Verkehrsemissionen und den dafür benötigten Flächen?

### POTENTIAL MULTIMODALE MOBILITÄT

Zahlreiche größere und mittlere Städte in Europa haben ehrgeizige Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, zu Fuß gehen, Radfahren) und zur Senkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) definiert. Nationale und regionale Programme fördern den Einsatz emissionsarmer Antriebsformen, vor allem den der

Elektromobilität. Neuartige Mobilitätsservices, wie Car-, Bike-, oder Scooter-Sharing sowie digitale Applikationen (Apps) für Information, Routing oder Fahrdienstvermittlung ergänzen oder ersetzen öffentliche Verkehrsangebote sowie den Fuß- und Radverkehr. Diese Dienstleistungen haben auch das Potential, einen wertvollen Beitrag zur Senkung von Emissionen und zur Verbesserung des lokalen Mobilitätsangebotes zu leisten. Die Graz Holding betreibt z.B. seit 2016 multimodale Verkehrsknoten unter der Marke „tim“ oder die Stadt Hamburg bündelt multimodale Mobilität unter „Switchh“. Damit die Angebote von privaten Mobilitätsdienstleistern aber tatsächlich zur Realisierung der verkehrspolitischen Zielsetzungen beitragen, müssen entsprechende Rahmenbedingungen definiert werden.

## STRATEGIEN FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄTSPLANUNG

Im Rahmen von Mobilitätskonzepten für neu zu erschließende Liegenschaften können alle Mobilitätsmaßnahmen, vom öffentlichen Verkehr bis hin zu Apps, auf die Bedürfnisse der künftigen BewohnerInnen und die Ziele der Stadt abgestimmt werden.

Die Attraktivität von ergänzenden Mobilitätsangeboten kann durch die Bündelung der Angebote in Kombination mit dem ÖV gesteigert werden. Die Schaffung einheitlicher digitaler Schnittstellen und Plattformen für Verkehrsinformationen, Routing, Buchung und Bezahlung ermöglicht Synergien zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsanbietern.

Die physische Verortung unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen an einem Ort, an so genannten ‚Mobility Points‘ erleichtert für NutzerInnen die Wahl des passenden Verkehrsmittels. Die Bereitstellung ergänzender Mobilitätsangebote, wie Car- oder Bikesharing vermindert die Abhängigkeit vom privaten (Zweit-)Wagen. Der Druck auf den öffentlichen Parkraum sinkt.

### Strategien und Chancen für Bauträger

- Weg vom Stellplatz hin zur Mobilitätsversorgung
- Leisbare Mobilität
- Wohnkosten Senken durch das Einsparunen von Stellplatzerrichtungskosten
- Standortqualität durch ergänzende Mobilität steigern
- Integrierte Angebotspakete schnüren

### STELLPLATZREGULATIV

Ein sehr weitreichendes Lenkungsinstrument für Kommunen ist die Stellplatzorganisation und das Parkraummanagement. „Die Möglichkeit, den eigenen PKW im Wohnbereich abzustellen hat einen wesentlichen Bereich auf den PKW-Besitz und die Häufigkeit der PKW-Nutzung.“ Eine mögliche Strategie zur Attraktivierung ergänzender Mobilitätsangebote ist die Entkoppelung und Flexibilisierung von Wohnbau und Stellplatzerrichtung. Sammelgaragen sind eine wirksame Möglichkeit, um den Verkehr in größeren Stadquartieren zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Um den umweltpolitischen Emissionszielen und der teils sinkenden Nachfrage nach privaten PKWs zu entsprechen, können bei Neubauprojekten Reduktionen vom Stellplatzregulativ festgesetzt werden. Müssen weniger PKW-Stellplätze errichtet werden, können Bauträger Errichtungskosten sparen. Diese eingesparten Baukosten sollen sinnvollerweise für die Mobilitätsversorgung des Standortes eingesetzt werden. Ergänzende Mobilitätsmaßnahmen wie z.B. Car- und Bikesharing oder E-Ladeinfrastruktur können finanziert sowie Infrastruktur zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs errichtet werden. Jeder Wohnbauträger kann dadurch einen wertvollen Betrag zur Förderung von sanfter und emissionsarmer Mobilität leisten.

Die zwischen der Kommune und dem Projektentwickler vereinbarten Mobilitätsmaßnahmen können am verbindlichsten im Rahmen der Vertragsraumordnung (z.B. §1a Vereinbarungen der Bauordnung Wien) geregelt werden, sodaß beide Seiten Planungssicherheit erlangen. Voraussetzung dafür ist die Ausgestaltung des rechtlichen Rahmens und der Wohnbau-Förderrichtlinien. Ausnahmen

## „Weg vom Stellplatz, hin zur Mobilitätsversorgung“

Bewusstere Nutzung des öffentlichen Verkehrs, mehr Radfahren und Sharing Systeme können für viele Nutzer das eigene Auto ersetzen.

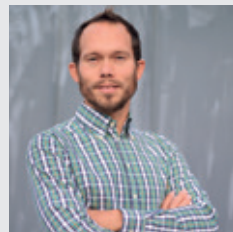
© SIR und MO.Point GmbH





Für eine Forcierung des Radverkehrs braucht es durchgehende, gefahrlose Radwege und attraktive Einstellplätze bei den Wohnanlagen

© SIR



Stefan Arbeithuber ist Gründungspartner und Geschäftsführer von MO.Point GmbH. Gemeinsam im Team plant und betreibt er Mobilitätsangebote für Immobilien und Stadtquartiere. Stefan Arbeithuber ist ausgebildeter Innovationsmanager und Industriedesigner. Bereits zuvor engagierte er sich in der Produktentwicklung und Forschung zu Themen der nachhaltigen Mobilität.

© MO.Point GmbH

vom Stellplatzregulativ müssen möglich sein und Mobilitätskosten als Teil der Baukosten anerkannt werden können. Dazu sind Änderungen im Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz unumgänglich.

#### ORGANISATION UND FINANZIERUNG

Damit die Mobilitätsmaßnahmen Wirkung entfalten, sollten sowohl BewohnerInnen als auch AnrainerInnen diese nutzen können. Dazu braucht es Organisations- und Entscheidungsinstanzen, welche die Implementierung der Mobilitätsmaßnahmen über das Baufeld hinaus quartiersbezogen koordinieren und kommunizieren. Die in einem Entwicklungsgebiet engagierten Bauträger können z.B. in Abhängigkeit der zu errichtenden Wohnnutzfläche in einen gemeinsamen Topf (z.B. Fonds oder Treuhandkonto) einzahlen. Dieses Budget kann anschließend als Anschubinvestition und zur Bezuschussung der vereinbarten Mobilitätsmaßnahmen dienen. Werden einzelne Baufelder bebaut oder nachverdichtet, kann der oder die Bauträger selbst für die Schaffung der Angebote sorgen. Proaktive Wohnbauträger haben in ergänzenden Mobilitätsangeboten

#### Strategien für Politische Entscheidungsträger zum Umgang mit MaaS:

- Einen Markt für die Anbieter von privaten Mobilitätsservices definieren und private Mobilitätsservices fördern; Kooperationen anbieten
- Integration von privaten Mobilitätsangeboten in öffentliche Verkehrs(informations)systeme:  
z.B. Integration von ÖV und Carsharing; Swich Hamburg, Wiener Linien – ZipCar; Verkauf von ÖV-Tickets durch private Anbieter – Bündelung von Mobilitätsangeboten
- Kommunale Verkehrsverbund dominiert das MaaS Ökosystem (bsp. Tim Graz...): Schaffung eines einheitlichen, konsistenten Mobilitätsangebotes

#### Chancen: Bessere und effizientere Verkehrsversorgung

bereits einen Mehrwert für ihre Immobilien erkannt. Sie integrieren E-Car- oder Bikesharing auf ihren Liegenschaften, da diese Mobilitätsdienstleistungen ein zusätzliches Service für Ihre BewohnerInnen darstellen, das Image der Immobilie steigern und diese am Markt differenzieren.

#### MOBILITY POINTS

Erfolgsentscheidend für ergänzende Mobilitätsangebote ist letztlich die Akzeptanz der NutzerInnen. Essentiell ist dabei der Zeitpunkt des Wohnungswechsels, wenn Menschen ihre Mobilität neu organisieren. Die ergänzenden Mobilitätsangebote müssen daher bereits mit dem Vertrieb der Wohnungen kommuniziert werden. Eine zentrale Anlaufstelle für Mobilität im Quartier erleichtert ab dem Bezug die Nutzung. Im persönlichen und telefonischen Kontakt sowie via Internet können alle Fragen der NutzerInnen der Mobilitätsangebote beantwortet werden. Diese Rolle des ‚Kümmers‘ können entweder Stadtteilagenturen oder private Dienstleister übernehmen. Die laufende Evaluierung und Anpassung der Angebot'e an die Bedürfnisse der BewohnerInnen ist mitentscheidend. Es empfiehlt sich daher, die Mobilitätsangebote flexibel zu gestalten, um bei Bedarf spätere Adaptionen zu ermöglichen.

#### VON DER IDEE ZUM BETRIEB

Seit Juni 2016 betreibt das Unternehmen MO.Point den ersten Mobility Point direkt in einer

Wohnanlage in der Perfektastrasse, 1230 Wien. BewohnerInnen und AnrainerInnen können dort eines der fünf E-Bikes, ein Elektroauto oder einen konventionellen PKW sowie ein Elektro-Lastenrad mieten. Registrierte KundInnen können die Fahrzeuge via App buchen und haben mit einer digitalen Zutrittskarte rund um die Uhr Zutritt zu den Angeboten. Die umweltfreundlichen Fahrzeuge sind direkt in der Wohnhausanlage untergebracht.

MO.Point steht für alle Anliegen der NutzerInnen bereit und kümmert sich um die Servicierung und Wartung der Fahrzeuge. Im Vorfeld plant MO.Point die ergänzenden Mobilitätsangebote, stimmt diese mit allen Stakeholdern ab und stellt das Bindeglied zwischen Bauträgern und BewohnerInnen dar. Aktuell sind weitere Mobility Points in Planung. Ziel des Unternehmens ist es, für seine KundInnen die Mobilität am Wohnort so einfach wie möglich zu gestalten. Für jeden Einsatzzweck soll das passende Fahrzeug bereit stehen.

#### WAS DIE ZUKUNFT BRINGT

Welche Mobilitätsangebote sich letztendlich durchsetzen, entscheiden die KonsumentIn-

nen. Doch Städte, politische Entscheidungsträger, Stadt- und Verkehrsplaner sowie Projektentwickler und Wohnbauträger haben die moralische Verantwortung, das das Mobilitätsverhalten nachhaltig positiv zu beeinflussen. Dabei können Wohnbauträger durch die Verlagerung der für die Stellplatzerrichtung eingesetzten Mittel hin zur Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten beitragen. Aber auch jede Kommune muss

**Innovationen** entstehen dort, wo Handlungsdruck besteht und sich neue Möglichkeiten auftun. Die Digitalisierung hat den Informationsaustausch beschleunigt, der Aufwand zur Nutzung neuartiger Mobilitätsangebote ist drastisch gesunken, und die geografischen Hürden für neue Anbieter sinken.

Dies führt dazu, dass die Geschäftsmodelle internationaler Start-Ups kommunale Verkehrspolitik stärker beeinflussen, als etwa die Tarifpolitik des jeweiligen Verkehrsverbundes.



Fahrradwerkstatt mit Cafe in Wien Aspern

© SIR

das Ihre beitragen, um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten und den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖV und ergänzende Mobilitätsangebote zu fördern. Dies alles erfordert vor allem ein Umdenken: Weg vom Stellplatz, hin zur Mobilitätsversorgung.



Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Bikes

© Mopoint