Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 83 (2008)

Heft: 9

Artikel: "Wir brauchen neue Mobilitätskonzepte" : Interview mit Andreas Blumenstein, Mobilitätsfachmann

Autor: Blumenstein, Andreas / Liechti, Richard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-107715

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Interview mit Andreas Blumenstein, Mobilitätsfachmann

«Wir brauchen neue Mobilitätskonzepte»

Stau, Stress, Umweltschäden: Die Schattenseiten des stetig wachsenden Autoverkehrs werden immer deutlicher. Doch auch die öffentlichen Verkehrsmittel stossen vielerorts an ihre Grenzen. Deshalb braucht es neue Ansätze, sagt Andreas Blumenstein von der Büro für Mobilität AG in Bern. Auf den richtigen Mobilitätsmix kommt es an. Dann kann ein Leben ohne eigenes Auto auch einen Gewinn bedeuten.

***Wohnen:* Sie sind Mitgründer der Büro für Mobilität AG in Bern. Worin besteht Ihre Tätigkeit?**
Andreas Blumenstein: Verkehrsprobleme ging man bisher primär über das klassische Verkehrsingenieurwesen an. Sprich: Die öffentliche Hand versuchte sie vor allem mit dem Ausbau der Infrastruktur zu lösen. Oft schaute man vorher zu wenig genau hin, für wen man was macht. Wir verfolgen einen anderen Ansatz: Wir stellen den Menschen mit seinen Bedürfnissen in den Mittelpunkt und fokussieren auf neuartige, angebotsorientierte Mobilitätslösungen.

Können Sie ein Beispiel nennen?
Wir beraten grosse Unternehmen, die aus irgendeinem Grund – Ausbau oder Standortwechsel – Probleme mit dem Parkplatzangebot für die Mitarbeitenden haben. Unsere Aufgabe ist es dann, Alternativen zu finden, um einen Umsteigeeffekt vom Auto auf andere Verkehrsmittel zu bewirken. Das können positive Anreize sein, zum Beispiel die Verbilligung des Tramabonnements. Manchmal sind aber auch heikle Dinge dabei, etwa dass das Parkieren kostenpflichtig wird. Uns geht es aber nicht darum, Einzelmassnahmen durchzusetzen, sondern mit stimmigen Massnahmenpaketen Prozesse auszulösen, die auf Akzeptanz stossen.

Heute beruht die Mobilität vor allem auf dem Privatauto, dessen Verbreitung unablässig zunimmt. Was läuft schief?
Die Strategie, auf den Mobilitätsdruck mit dem Bau teurer Infrastrukturen zu reagieren, hat relativ lange funktioniert. Jetzt stösst sie aber an Grenzen: Die Städte sind gebaut, die nutzbare Fläche der Schweiz ist beschränkt. Staus allenthalben sind die Folge. Wo immer man ausbaut, gerät man rasch wieder an die Grenzen der Kapazität. Das gilt auch für den öffentlichen Verkehr.

Wie verhindern wir den Verkehrskollaps?
Wir brauchen neue Mobilitätskonzepte. Es geht darum, die Angebotspalette zielgruppenorientiert auszudehnen, damit sich das Verkehrsaufkommen verlagert und verteilt. Am wirksamsten ist dies, wenn man verschiedene Angebote miteinander kombiniert. Zu den wichtigsten Alternativen gehört sicher das Carsharing-Modell Mobility, dank dem man jederzeit ein Auto zur Verfügung hat, ohne selbst eines zu besitzen. Ein weiteres innovatives Beispiel: Die «Velostation Burgdorf Dienstleistungen» betreibt seit zehn Jahren einen Velo-Hauslieferdienst für Einkäufe. Wir haben in einer Untersuchung herausgefunden, dass sich der automobile Einkaufsverkehr in Burgdorf dadurch um einen Fünftel verringert hat.

Ist Verzicht notwendig?
Natürlich geht es auch darum, dass die Menschen über ihr eigenes Mobilitätsverhalten nachdenken. Sehr viel Verkehr wird aus der Gewohnheit heraus generiert. Wir erleben hier ein ähnliches Phänomen wie bei der stetigen Zunahme der durchschnittlichen Wohnfläche pro Person. Ob dadurch die Bedürfnisse der Benutzer besser abgedeckt werden, ist in beiden Fällen fraglich.

Eine wichtige Alternative ist sicher der öffentliche Verkehr. Wo sehen Sie hier die Mängel?
Das Problem sind insbesondere die grossen Bahnhöfe. Sie bilden die Schnittstelle unterschiedlichster Mobilitätsangebote. Deshalb

Foto: zVg.

sollten öffentliche und private Verkehrsmittel – Mobility, Taxis, Velostation – dort sowohl räumlich als auch betrieblich enger miteinander verzahnt sein. Dies ist nötig, um die ganze Mobilitätskette von Tür zu Tür möglichst kundenfreundlich als Ganzes anbieten zu können. Ich stelle mir vor, ich hätte zum Beispiel ein einziges Kärtli im Portemonnaie für Bahn, Bus, Tram, Mobility, Velostation . . .

Davon sind wir ziemlich weit weg.
Wenn man sich die Logistik in modernen Industrieunternehmungen anschaut, dann besteht ein grosses Potenzial. Dort gibt es komplexe Lieferanten-Kunden-Ketten, die dafür sorgen, dass alles zum exakten Zeit-

punkt am richtigen Ort ist. Davon können wir viel lernen. Der technische Fortschritt ist rasant – man denke nur an neue Entwicklungen wie das iPhone, das unterschiedlichste Funktionen in einem Gerät vereint. So etwas wäre auch für die Mobilität wertvoll.

Tatsache ist, dass viele Menschen den öffentlichen Verkehr schon heute kompliziert finden.
Information und Kommunikation sind bei allen Mobilitätsangeboten zentral. Für ältere Menschen bieten wir zum Beispiel Kurse an, wo sie lernen, mit dem Touchscreen-Billettautomaten umzugehen und sich im Chaos der grossen Bahnhöfe zurechtzufinden.

Ein ideales Verkehrsmittel ist das Fahrrad. Nur: Sein Anteil am Gesamtverkehr geht in der Schweiz zurück.
Das ist schade, denn das Velo ist neben den Füssen wohl das genialste Verkehrsmittel. Tatsächlich ist es in der Schweiz im Vergleich zum motorisierten und zum öffentlichen Verkehr unterdurchschnittlich gefördert worden. Wir brauchen dringend durchgängige und attraktive Velonetze, die objektiv wie subjektiv Sicherheit gewähren, sowie genügend sichere Veloabstellplätze.

Beim Autobesitz zeichnet sich ein Gefälle zwischen Stadt und Land ab. In Zürich ist die Zahl der registrierten Autos jetzt sogar gesunken – während sie sonst noch zunimmt. Gibt es Anzeichen für eine Trendwende?
Man müsste wohl eher sagen: Im grossen Trend gibt es einen Gegentrend. Und Gegentrends können mittel- oder langfristig zu neuen Megatrends werden. Das hängt natürlich damit zusammen, dass die städtische Wohnbevölkerung weniger auf das Auto angewiesen ist und dass Städte deshalb Menschen anziehen, die kein Auto wollen. Hier zeichnet sich ein spannender Wandel bei den Grundwerten ab. Für viele Menschen steht der Wohlstand, zu dem das Auto als Statussymbol gehört, nicht mehr an erster Stelle, sondern vielmehr die Lebensqualität. Auch wirtschaftliche Überlegungen können mitspielen – man leistet sich das Wohnen in der teureren Stadt und braucht dafür kein eigenes Fahrzeug mehr.

Mobility ist in vielen Fällen eine wichtige Voraussetzung, um ohne eigenes Auto auszukommen. Sie sind in der Region Bern Sektionsleiter des Carsharing-Unternehmens. Was ist das für eine Funktion?
Mobility – übrigens eine Genossenschaft – hat ihren Hauptsitz in Luzern. 27 Sektionen mit einem grossen Netz an Freiwilligen sorgen für die regionale Verankerung. Ich leite die Sektion Bern und stelle in dieser Funktion den Kontakt zu Behörden, Politik und Wirtschaft her, suche nach neuen Standplätzen usw. Dafür verfüge ich über einen Pool von rund siebzig Aktiven in Bern und Umgebung, die sich mit grossem Engagement ehrenamtlich für Mobility einsetzen.

Mobility ist eine Erfolgsgeschichte. Sind Sie immer noch auf Wachstumskurs?
Ja. Die Mobility-Genossenschaft steigerte im ersten Halbjahr 2008 den konsolidierten Gesamtumsatz um 22 Prozent auf über 28 Millionen Franken. Mit 3800 Neukunden stieg die Anzahl Mobility-Kundinnen und -Kunden auf über 80 000. Der erfreuliche Halbjahresabschluss ist auf die Investitionen in den weiteren Ausbau eines bedürfnisgerechten und attraktiven Angebotes zurückzuführen (mehr Fahrzeuge, mehr Parkplätze, neue Reservationsplattform). Das neu entwickelte Mobility-Lizenzsystem ermöglichte per 1. Januar 2008 erstmals auch die Expansion ins Ausland.

Grössere Wohnsiedlungen verfügen oft über Mobility-Standorte. Warum lohnt es sich für Baugenossenschaften, wenn sie mit Mobility zusammenarbeiten?
Das hat verschiedene Vorteile: Der Vermieter kann ein besseres Gesamtangebot machen und Menschen ansprechen, für die es wichtig ist, einen Mobility-Standort vor dem Haus zu haben. Ausserdem verringert sich die Zahl der Fahrzeuge, die von den Mietern gehalten werden und Parkraum beanspruchen.

In Bern Bümpliz ist dieser Tage mit dem Bau der ersten autofreien Siedlung der Schweiz begonnen worden (vgl. Seite 27). Auf dem Oberfeld in Ostermundigen ist ein weiteres, weit grösseres Projekt geplant. Dort arbeiten Sie in der Genossenschaftsverwaltung mit. Zunächst: Wie definieren Sie autofreies Wohnen?
Im Prinzip dürfen die Bewohnerinnen und Bewohner der rund zweihundert Wohnungen, die wir auf dem Oberfeld erstellen möchten, kein eigenes Auto besitzen. Härtefälle werden die Ausnahme bleiben. Dies bedeutet, dass unsere Siedlung in Bezug auf die Mobilität konkurrenzfähig sein muss. Die entsprechenden Angebote sollen die Bedürfnisse so gut abdecken, dass die gleiche Lebensqualität wie mit eigenem Wagen erreicht wird.

Trotzdem: Werden Sie zweihundert Haushalte finden, die mitmachen? Die Siedlung wird nicht gerade im Stadtzentrum liegen.
Unser Büro hat vor rund zwei Jahren eine Studie über nachhaltiges Wohnen erstellt. Mit einer Befragung fanden wir heraus, dass im Raum Bern ein Potenzial von 12 000 Haushalten für das autofreie Wohnen besteht. Dabei ging es nicht etwa um das blosse Interesse; die Frage lautete vielmehr: «Wären Sie bereit, einen Vertrag zu unterzeichnen, dass Sie auf das Auto verzichten?»

Ein solches Projekt kann nur funktionieren, wenn das Umfeld für den täglichen Bedarf vorhanden ist.
Das ist auch ein Thema des Mobilitätskonzepts, das wir erarbeiten. Wir wollen dafür sorgen, dass die ganze Gemeinde einen Velo-Hauslieferdienst für Einkäufe erhält. Die Grundversorgung an Lebensmitteln soll zudem soweit als möglich vor Ort abgedeckt werden können. Hier kommt uns entgegen, dass auf dem Gesamtareal noch weitere Siedlungen entstehen. Und schliesslich wollen wir schlaue Massnahmen umsetzen: etwa dass die Musikschule in die Siedlung kommt und nicht zehn Kinder in die Stadt chauffiert werden müssen.

Wie lösen Sie das Problem mit den Pflichtparkplätzen?
In diesem Punkt hatten wir gute Voraussetzungen. Die Gemeinde Ostermundigen schrieb in einer baurechtlichen Grundordnung für das Oberfeld schon 1994 fest, dass man auf einem Teil des Areals nur eine reduzierte Anzahl Parkplätze anbieten müsse – und zwar nur 0,1 Plätze pro Wohneinheit. Damit war das Areal für ein solches Projekt prädestiniert.

Wie stehen die Chancen für das Projekt Oberfeld?
Wir haben im vergangenen Jahr eine Genossenschaft gegründet, die bereits über hundert Mitglieder hat. Derzeit arbeiten wir intensiv an der Finanzierung des Projekts. Die nächste grosse Hürde ist der Landkauf. Das Grundstück gehört zwar zur Gemeinde Ostermundigen, ist aber im Besitz der Stadt Bern. Mit ihr laufen im Moment die Verkaufsverhandlungen. Wenn sie gelingen, und da bin ich zuversichtlich, werden wir auf dem Oberfeld ein echtes Vorzeigeprojekt realisieren. **Interview: Richard Liechti**

Zur Person
Andreas Blumenstein (40) hat Geographie studiert. Er arbeitete als Journalist, bis er 2002 die Büro für Mobilität AG mitgründete (www.bfmag.ch). Zur Kundschaft des Beratungsunternehmens gehören Bund, Kantone und Gemeinden sowie grosse Privatunternehmen. Im Nebenamt ist Andreas Blumenstein Leiter der Sektion Bern der Mobility-Genossenschaft sowie Vorstandsmitglied der Wohnbaugenossenschaft Oberfeld, die in Ostermundigen eine autofreie Siedlung erstellen möchte (www.wohnen-im-oberfeld.ch). Er lebt mit seiner Familie in der Stadt Bern.