

## **Mobilitätsmanagement beim Wohnen**

### **EU-Projekt ADD HOME und Netzwerk „Wohnen + Mobilität“ Schweiz**

80 % aller Entscheide für die Verkehrsmittelwahl werden zu Hause getroffen. Am häufigsten fällt die Wahl auf das eigene Auto. Das EU-Projekt „ADD HOME – mobility management and housing“ befasst sich mit diesem wichtigen und bisher kaum beachteten Feld des Mobilitätsmanagements. Wohnsiedlungen zeigen nicht nur eine grosse Notwendigkeit sondern auch ein grosses Potenzial für ein Mobilitätsmanagement. ADD-HOME untersucht und entwickelt Ansätze, welche zu einer energieeffizienten Verkehrsmittelwahl am Wohnort führen.

Auch in der Schweiz wird dem Thema Wohnen und Mobilität immer mehr Beachtung geschenkt. Ein Netzwerk aus Fachleuten und Interessierten für neue Mobilitätskonzepte bei Siedlungsprojekten, das sich regelmässig über den Stand in den verschiedenen (autofreien) Wohnprojekten austauscht, lancierte kürzlich die neue Informationsplattform [www.wohnenplusmobilitaet.ch](http://www.wohnenplusmobilitaet.ch). (Sprachen: de, en)

#### Weitere Informationen:

EU-Projekt ADD HOME (englisch)

[www.add-home.eu](http://www.add-home.eu)

Schweizer Netzwerk „Wohnen + Mobilität“

[www.wohnenplusmobilitaet.ch](http://www.wohnenplusmobilitaet.ch)

## **Le management de la mobilité dans l'habitat**

### **Projet européen ADD HOME et plateformes suisses**

Le 80% des décisions relatives au choix du mode de transport sont prises à la maison, dans le domaine privé. Le plus souvent, c'est la voiture privée qui est choisie. Le projet européen « ADD HOME - mobility management and housing » s'occupe de cet important domaine de la gestion de la mobilité, jusqu'ici peu étudié. Gérer la mobilité dans les lotissements n'est non seulement d'une nécessité absolue mais comporte aussi un potentiel très important. ADD HOME étudie et développe des approches aboutissant au choix d'un mode de transport énergétiquement efficace en lien avec le lieu de résidence.

En Suisse aussi, le thème habitat et mobilité prend de l'ampleur. Ainsi, le réseau de professionnels et de personnes intéressées par de nouveaux concepts de mobilité pour quartiers sans voitures a lancé dernièrement la plate-forme internet « Wohnen + Mobilität » (en allemand). En Suisse romande, plusieurs associations œuvrent pour la réalisation d'écoquartiers notamment à Lausanne et Genève.

(langue : français, allemand, anglais)

#### Pour plus d'informations:

Projet européen ADD HOME (anglais)

[www.add-home.eu](http://www.add-home.eu)

Réseau suisse « Wohnen + Mobilität » (allemand)

[www.wohnenplusmobilitaet.ch](http://www.wohnenplusmobilitaet.ch)

Promotion des écoquartiers à Lausanne (français)

[www.ecoquartier.ch](http://www.ecoquartier.ch)

Promotion des écoquartiers à Genève (français)

[www.ecoquartiers-geneve.ch](http://www.ecoquartiers-geneve.ch)

03.03.2010

## MOBILITY MANAGEMENT MEETS HOUSING – A PROMISING ENCOUNTER!

**ADD HOME has worked for more than three years with the topic of mobility management for housing areas.**

During this time, the projects engaged in the topic's main aspects such as the legal framework set up for the accessibility of housing areas and the role of sustainable mobility in these. The main result is that regulations mainly deal and favour car transportation and hardly broach the issue of sustainable transport. Contrasting these tough conditions, the project found a high number of good practise examples for mobility management in housing areas. The examples prove that housing areas with a free modal choice are possible despite missing support from legal requirements concerning residential areas.

Following the results of this work, ADD HOME started own pilot demonstrations to test measures for their suitability and for potential improvements. The actions covered demonstrations in city districts as well as for small housing complexes. The main topics were alternative forms of car use, improving conditions for cycling, informing the inhabitants on their options and encouraging them to test and use sustainable transport offers. The experiences from the demonstrations are quite mixed: some measures proved to be ready for further use and spreading it in large scales. Other aspects need adaptation to have a significant attractiveness for people.

During the later project time, ADD HOME offered and held training sessions to share the gained know-how and experiences with the project's main target groups: construction and housing companies, mobility and land use experts, municipalities as well as transport providers. Especially construction and housing companies will be of great importance for the future development of the topic: they can easily include many measures in their business activities, but they are not used to deal with these kinds of actions and their mode of operation. Therefore, raising their awareness and interest to the topic is an essential element of the next steps in mobility management for housing areas.



## THE PROJECT WEBSITE

**ADD HOME lives on – have a look at our website!**

All activities, products, results and deliverables ADD HOME are presented on our website and will stay online for several years as well! Here you can find information on the analyses concerning the legal settings for the role of mobility modes in construction and reconstruction regarding projects. You can scan through the good practise examples documented there. You can read about the pilot demonstrations in detail or summarised. And you can look up the ADD HOME training materials. Everything online is free for download and use by you! Please visit the [ADD HOME website](#) to learn more about our project!

## THE ADD HOME PRODUCTS

**The project partners created a number of highly significant products on dealing with the topic of mobility management for housing areas.**

**The summary on the analysis on laws and regulations** – discusses the legal conditions identified, compares them and draws conclusions for their suitability to foster a free modal choice at home. **The Code of Practise** – is an online tool to scan through all good practise examples and to find detailed information for those of specific interest. **The Guideline for followers** – describe the main facts what to do and what to consider when planning and implementing measures of oneself. **The Final Brochure** – gives an overview on the pilot demonstrations and the lessons learnt from these for future activities.

These and more products are available [online](#).

# Mobility Management for housing areas - from car-dependency to free choice

Acronym - ADD HOME

Contract No. - EIE-06-193 ADD HOME

Duration – 01/12/2006 to 30/11/2009

## ADD HOME – PROJECT SUMMARY

### ADD HOME FRAME CONDITIONS

- running DEC 06 – NOV 09
- budget of € 1.229.190 (€ 614.595 EC funding)

### FOSTERING SUSTAINABLE MOBILITY IN HOUSING AREAS

- integrate it in legal settings and regulations
- aligning its quality to the level of the private car
- changing perception and rising awareness of inhabitants for sustainable mobility

### PARTNERS

- FGM-AMOR                      → AMI GENOVA
- Rhomberg Bau GmbH       → BSRAEM Varna
- University Maribor         → ILS NRW



## ADD HOME - THE BACKGROUND

### MOBILITY MANAGEMENT

→ is concentrating on work & school trips and events so far mainly

### MODAL CHOICES

→ are taken at home for at least 80% of all daily trips that people do

### HOUSING AREAS

→ are dominated by private car use (accessibility and infrastructure)

### FRAMEWORK SETTINGS

→ legal conditions and regulations concerning subsidies for the construction of housings or the daily trip foster car use

### CONSTRUCTION COMPANIES

→ do not have the necessary background but a high potential for integrating sustainable transportation into residential areas

## ADD HOME - OBJECTIVES AND MAIN STEPS

### THE OBJECTIVES ARE

- to reshape legal and regulatory settings with the goal of integrating sustainable mobility into residential areas either new planned or reshaped ones
- to foster the accessibility of residential areas by sustainable modes of transport - aligning the level of the private car with the one of cycling, walking, PT-use and intermodal transport
- to reorganise mobility patterns and mobility behaviour of inhabitants by mobility-services that bundle, shift and substitute trips

### MAIN STEPS

**DEC 06 – FEB 08:** Analyse conditions for sustainable mobility concerning housing and good-practise-examples → develop demonstration projects

**DEC 07 – NOV 09:** Implementation of demonstration projects

**MAI 08 – NOV 09:** National training units teaching the results of ADD HOME to stakeholders involved in the field of housing and mobility

## ADD HOME - EXPECTED RESULTS

### ENERGY SAVINGS

- Integration of energy saving modes of transport into pre-conditions for planning and constructing housing projects
- Alignment of the accessibility within residential areas for cycling, walking and PT-use to the level of the private car
- Change of inhabitants' mobility behaviour in favour of sustainable modes of transport (e.g. higher use of cycling, PT)

### TRAINING & DISSEMINATION

- well-educated experts being multipliers of the ADD HOME results
- high awareness of the connection between mobility, energy consumption and housing areas through national know-how transfers & publicity work

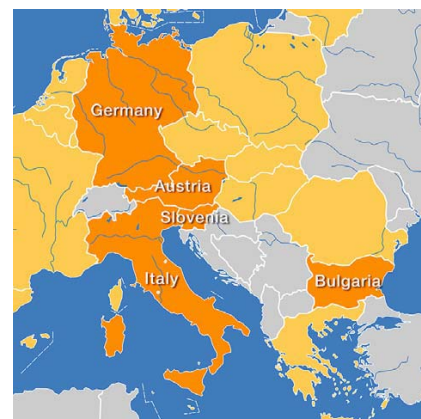
### MARKET & NETWORKING

- new market field for construction & property management companies
- joint understanding within the group of stakeholders

## ADD HOME - PARTNERS & CONTACTS

### PROJECT PARTNERSHIP

- Azienda Mobilità e Infrastrutture S.p.A. (IT)
- Black Sea Regional Agency for Energy Management (BU)
- Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research FGM-AMOR gemeinnützige GmbH (AT; Co-ordinator)
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (DE)
- Rhomberg Bau GmbH (AT)
- University of Maribor - Faculty of Civil Engineering (SI)



### CONTACT FGM-AMOR

Claus Köllinger

Schönaugasse 8a / A - 8010 Graz / [koellinger@fgm.at](mailto:koellinger@fgm.at) / 0043 699 18104566







# On peut très bien vivre sans auto

C'est à Berne Bümpliz qu'est implanté le premier lotissement où seuls les locataires sans voiture sont les bienvenus. Le quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau démontre qu'habiter dans une telle zone est très demandé. Abu Dhabi va plus loin: une ville entière y est interdite au trafic motorisé.

L'avenir est dans le désert. Il a pour nom Masdar City et se trouve à 30 kilomètres d'Abu Dhabi. La ville est censée un jour abriter 50 000 habitants et offrir 90 000 emplois – et elle s'applique à résoudre tous les problèmes d'énergie et de trafic à l'aide de méthodes révolutionnaires. La cité ne produira aucun déchet et sera exclusivement alimentée par des énergies renouvelables. Environ 80 pour cent proviendront du soleil, le reste étant couvert par des installations éoliennes et la transformation des déchets. Trop beau pour être vrai? «Pas du tout», affirme haut et fort Khaled Awad, maître d'œuvre de Masdar City. «Nous sommes en train de réaliser nos plans et les premiers habitants s'installeront dès 2010.»

## Ecologie contre pétrole

Les investissements prévus pour Masdar City sont estimés à plus de 20 milliards de dollars. En tant que pays le plus grand et le plus riche en matières premières parmi la fédération des Emirats arabes unis, Abu Dhabi est un garant infailible pour la concrétisation du projet malgré la crise économique. Le pays dispose de presque 10 pour cent des réserves pétrolières du monde. Face à la fin prévisible du boom pétrolier, l'émirat a toutefois mis en œuvre depuis quelques années déjà un programme de diversification économique. Il investit notamment dans les domaines de l'industrie, du commerce en détail et du tourisme – sans oublier Masdar City.

Le projet modèle a pour but de faire d'Abu Dhabi le centre des technologies en-

vironnementales les plus modernes. Ce n'est donc pas un hasard si le premier immeuble achevé est une école de hautes études de sciences écologiques. Conçue en étroite collaboration avec le célèbre Massachusetts Institute of Technology, elle sera livrée en 2010. Les autres quartiers de la ville verront successivement le jour au cours des dix prochaines années, parmi eux le Swiss Village (voir encadré).

## Télécabine télécommandée

Face à de telles idées audacieuses, l'automobile n'a plus sa place: Masdar City sera déclarée zone interdite à la circulation, les véhicules devant être garés dans des parkings aux abords de la ville. Les personnes et les marchandises seront transportées sur trois niveaux. Pour les distances plus longues, il est prévu de construire un monorail magnétique suspendu appelé Large Rapide Transit (LTR) qui reliera Masdar à

Abu Dhabi et à l'aéroport. Il circulera à travers les quartiers au-dessus des têtes des habitants tandis qu'à la surface, les rues se-

**Masdar sera une ville très dense avec des ruelles étroites visant à faire baisser la température.**

ront empruntées par les piétons et les cyclistes. Au niveau du sol, il n'y a pas de place à profusion: Masdar sera une ville très dense avec des ruelles étroites visant à faire baisser la température.

Par conséquent, le trafic de proximité est transféré vers un troisième niveau: en sous-sol. C'est là que circulera le Personal Rapid Transit (PRT). «Il sera incontestablement au cœur de notre système de transport», précise Khaled Awad. Le PRT est un réseau de télécabines sans conduc-



© MAD

Modélisation informatisée de Masdar City, ville du désert qui fonctionnera sans autos (page de gauche). Une télécabine sans conducteur assure le transport des personnes (à droite).



© Peter Krebs

La cité Burgunder est située à Berne Bümpliz et est le premier lotissement sans voitures en Suisse. Elle est située à proximité d'un arrêt du RER.

teur avec des véhicules pouvant transporter jusqu'à quatre personnes. Les passagers indiquent leur destination en appuyant sur un bouton, le reste sera pris en charge par l'ordinateur. Selon Khaled Awad, 85 stations sont réparties dans la ville de manière à ce que personne ne doive marcher

plus que 150 mètres. «A Masdar, il n'y aura ni gaz d'échappement, ni bruit de moteur, ni embouteillage, ni problème de parking», insiste Awad. «Les gens aimeront y vivre.»

### Berne Bümpliz

Ce qui se passe à Berne Bümpliz n'est certes pas aussi futuriste qu'à Masdar City, mais là aussi, la vie sans voiture sera bientôt une réalité. C'est à l'ouest de la ville de Berne qu'est actuellement construite la cité Burgunder. Elle comprend trois immeubles avec 80 appartements locatifs qui pourront être occupés dès février 2010 et qui remplissent les conditions du standard Minergie-Eco. Ceux qui veulent s'y installer doivent s'engager dans le contrat de location à renoncer à la voiture. Le non-respect de cette obligation entraîne un congé sans préavis de la location. Certaines exceptions peuvent toutefois être admises pour des raisons professionnelles ou de santé.

Il s'agit du premier projet de ce genre réalisé en Suisse. «Même le gouvernement rouge-vert de Berne a au début été sceptique», explique Stefan Geissbühler, mem-

bre du conseil d'administration de npg. Cette société anonyme s'engage en faveur d'une construction durable et s'occupe du projet Burgunder. Geissbühler souligne qu'après certaines hésitations initiales, le soutien des autorités de l'équipement a été «sensationnel».

### «Circonstances particulières»

Il aura fallu neuf mois pour obtenir le permis de construire. Et, pendant cette période, de nombreuses questions d'ordre juridique ont dû être résolues. Car un tel projet locatif ne peut pas tout bonnement renoncer aux places de parking, un nombre spécifique étant prescrit par les ordonnances cantonales. Le nombre de places pour garer la voiture peut cependant être réduit en cas de «circonstances particulières».

Et des «circonstances particulières», il y en a bel et bien dans la cité Burgunder. La station RER Bümpliz Süd est à sa porte, les centres commerciaux et les écoles sont rapidement accessibles à pied. Quatorze places de parking sont prévues pour les visiteurs. Il n'y aura donc eu aucun recours

## Sans voitures: exemples, club, adresses

### Swiss Village à Masdar

La Suisse est en toute première ligne dans le développement de Masdar City. Au cœur de la ville est en train de naître un village suisse: Swiss Village. Le projet est patronné par la Swiss Village Abu Dhabi Association, un groupement d'intérêts réunissant plus de 50 entreprises et organisations suisses. Elles espèrent que ce projet modèle leur donnera accès au commerce lucratif dans la région du Golfe. Le Swiss Village est soutenu par le Conseil fédéral et l'organisation de développement du commerce extérieur Osec ainsi que l'Initiative Economique Suisse pour le Développement Durable. [www.swiss-village.com](http://www.swiss-village.com)

### Club des Suisses sans Automobile

Depuis 2004, une association se donne pour but de promouvoir le trafic sans automobile en Suisse. Le Club des

Suisses sans Automobile (CSA) met tout en œuvre pour réduire le trafic motorisé individuel. Il compte aujourd'hui 1250 membres qui ne diabolisent pas pour autant l'automobile: «Nous ne sommes pas des missionnaires», précise Samuel Bernhard, gérant du CSA. Le club apporte ainsi son soutien au covoiturage avec Mobility et à l'utilisation de taxis ou de services de livraison. «Notre objectif principal est de convaincre les gens à renoncer à leur propre voiture. Chacun devrait s'efforcer de ne plus parcourir qu'un nombre limité de kilomètres en auto», estime Samuel Bernhard.

Le CSA entend donner la voix aux personnes sans voiture, leur opinion étant souvent négligée par les autorités et l'administration. Bernhard est persuadé qu'il faut connaître et respecter les besoins des personnes vivant sans voiture. Le club s'investit

par ailleurs activement dans les formes de vie sans automobile. Il organise ainsi deux fois par an des réunions d'information pour les quartiers et les cités voulant promouvoir un habitat sans automobile. Le CSA s'applique aussi à trouver des coopérations et des synergies avec des organisations engagées en faveur d'une mobilité douce. Enfin, il organise également des visites de projets intéressants.

[www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch)

### Sans auto à Zurich

Renoncer à l'automobile est également un sujet brûlant dans la ville de Zurich. La coopérative de l'habitat «mehr als wohnen» a ainsi l'intention de construire à Leutschenbach, sur une surface totale de 40 000 mètres carrés, environ 450 appartements, commerces et ateliers. Il est prévu d'implanter sur le site de l'ancienne

société Hunziker AG un lotissement respectant le standard Minergie-P. Il est censé être «pauvre en autos» et constituer une alternative offrant une bonne desserte par les transports publics, Mobility et la location de vélos. Le début des travaux est prévu pour 2010 et les premiers locataires pourront emménager en 2012.

Un autre lotissement moderne avec des appartements pour 250 personnes ainsi que des espaces commerciaux et culturels est en train de naître sur le périmètre de Kalkbreit, dans le quatrième arrondissement de Zurich. D'ici 2013, la coopérative Kalkbreit veut construire au-dessus de la voie de garage du tram un immeuble répondant au standard Minergie-P. Ceux qui désirent y vivre sont priés de renoncer à la voiture.

[www.mehralswohnen.ch](http://www.mehralswohnen.ch)  
[www.kalkbreite.net](http://www.kalkbreite.net)



contre le projet de construction et les plans ont selon Geissbühler bien été accueillis dans le quartier.

D'après les indications de Geissbühler, la demande pour les nouveaux appartements se situe à un niveau normal, environ 40 pour cent étant déjà loués. Mais la société npg a déjà d'autres idées pour construire des cités sans voitures. «Nous espérons pouvoir réaliser ces projets plus facilement une fois le lotissement Burgunder sur pied. Nous pourrions alors en effet renvoyer à quelque chose de concret», souligne Stefan Geissbühler.

### Fribourg Vauban

Fribourg-en-Brigau, à l'instar de Berne une ville des Zähringen, est en avance sur Berne Bümpliz et Masdar City. C'est dès 1993 qu'ont été élaborés les premiers plans pour un quartier situé sur le périmètre d'une ancienne caserne de l'armée française. Les travaux ont commencé en 2002 et le quartier Vauban, au sud de la ville, compte aujourd'hui environ 5000 habitants.

Les objectifs écologiques ont prévalu dès la phase de planification. On y a construit des immeubles à faible consommation d'énergie et le recours à l'énergie solaire s'est imposé comme une évidence. Si le quartier ne dispose pas de places de parking, les trajets sont courts et les transports publics bien développés. Ce type d'idée était une nouveauté dans les années 1990: «Il nous a fallu venir à bout d'énormes résistances de la part de l'administration municipale», raconte Jörg Lange, pionnier de la première heure. Toujours domicilié à Vauban, il est aujourd'hui le porte-parole du Groupe de Travail Trafic.

Comme ses voisins, Jörg Lange a le choix: il peut soit renoncer purement et simplement à sa voiture, soit la garer dans l'un des deux parkings à la périphérie du quartier. A l'intérieur de ce dernier, les voitures ne sont tolérées que pendant un bref instant, par exemple pour charger ou décharger. Ceux qui ne possèdent pas de voiture ont l'occasion de louer l'un des 15 véhicules de covoiturage. Le renoncement à des places de parking fait que les rues sont parfaitement adaptées aux enfants et peuvent être utilisées pour toutes sortes de loisirs. «Beaucoup de familles vivent ici et il

y a une forte demande pour ces appartements», constate Jörg Lange.

### «Personne n'emboîte le pas»

Nul besoin d'être un ennemi déclaré de l'automobile pour s'installer à Vauban. Un sondage a ainsi révélé que plus de la moitié des habitants a renoncé à la possession d'une voiture après leur emménagement dans le quartier. Fort apprécié, le covoiturage est pratiqué par un peu moins de 40 pour cent des foyers. Grâce aux excellentes conditions-cadres, 81 pour cent des foyers sans voiture disent n'avoir aucune difficulté pour organiser leur quotidien sans automobile individuelle.

Jörg Lange reste enthousiaste par rapport à ce qui a été réalisé à Vauban. En même temps, il se dit aussi un peu désempanté par le fait que le projet n'a pas ou peu été suivi. C'est en effet ce qui est ressorti d'une réunion de résidents de quartiers à trafic automobile réduit des Pays-Bas, d'Allemagne et d'Autriche. «Les débuts de ce type d'habitat dans ces pays

remontent à environ 15 ans et la majorité des projets a été réalisée avec succès. Mais personne n'emboîte le pas», affirme Jörg Lange. A son avis, renoncer à l'automobile serait pourtant bien simple: «Il n'y a pas de limites techniques, le tout est une affaire de volonté.»

Rolf von Siebenthal

### Infos:

Masdar: [www.masdaruae.com](http://www.masdaruae.com)

Berne Burgunder: [www.npg-ag.ch](http://www.npg-ag.ch)

Fribourg Vauban: [www.forum-vauban.de](http://www.forum-vauban.de)



Le quartier Vauban à Fribourg-en-Brigau a renoncé aux voitures et a gagné de ce fait en surface pour les jardins, les places et les installations communes. Il est relié par le tram à la ville.



© Photos: Peter Krebs