

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2025)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Mobilitätsstationen in Überbauungen und Quartieren : Erfahrungen aus der Praxis
<b>Autor:</b>	Keller, Tina / Zurflüh, Christoph
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1090081">https://doi.org/10.5169/seals-1090081</a>

### 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:** 24.12.2025

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

# Mobilitätsstationen in Überbauungen und Quartieren

## Erfahrungen aus der Praxis

TINA KELLER

Trafiko AG, MSc Business Administration, Mobilitätsplanerin

CHRISTOPH ZURFLÜH

BSc Verkehrssysteme,  
CAS Corporate Communication,  
Mitinhaber Trafiko AG



[ABB. 1]

[ABB. 1] Mobilitätsstation  
Ziegleipark in Horw/Kriens /  
Station de mobilité  
Ziegleipark à Horw/Kriens /  
Postazione Ziegleipark a Horw/  
Kriens (Quelle: Trafikpoint AG)

Eine vielseitige und nachhaltige Mobilität benötigt den Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten. Mobilitätsstationen ermöglichen es, an einem Standort mehrere Sharing-Fahrzeuge gebündelt zur Verfügung zu stellen. Befinden sich diese im Quartier, ist der Weg zu diesen Angeboten für die Bewohnenden in der Umgebung kurz. Sie profitieren ergänzend zum öffentlichen Verkehr von einer multimodalen und flexiblen Mobilität im Sinne von Mobility as a Service (MaaS).

### Mobilitätsstation

Eine Mobilitätsstation beinhaltet mehrere Sharing-Angebote. So stehen E-Autos, E-Roller, E-Cargobikes, E-Bikes und E-Scooter in unterschiedlicher Kombination an einer Station zur Verfügung. Idealerweise sind diese gesammelt und gut sichtbar an einem zentralen Standort vor Witterung geschützt eingerichtet. Ergänzt werden sie durch Elemente wie Velopumpe oder Reparaturwerkzeug sowie ein Erkennungszeichen und eine Info-Tafel.

Mobilitätsstationen sind meist öffentlich zugänglich, können aber auch einem geschlossenen Nutzer:innenkreis vorbehalten sein. Die Fahrzeuge können mit einer App genutzt werden, Schlüssel sind keine mehr notwendig. Nebst dem arealeigenen Sharing-Angebot, bei dem die Fahrzeuge wieder

am Ausleihort zurückgegeben werden müssen, kann auch ein öffentliches Sharing (z.B. bestehendes Bikesharing in einer Gemeinde) die Mobilitätsstation ergänzen.

Der Betrieb einer Mobilitätsstation ist oft nicht selbsttragend. Damit die Nutzung zu marktfähigen Preisen angeboten werden kann, liegen die Einnahmen unter den Ausgaben. Der Fehlbetrag wird durch den Besteller (z.B. Immobilieneigentümerschaft oder Gemeinde) gedeckt. Zurzeit unterstützen etwa die Albert Koechlin Stiftung (in der Innerschweiz) den Aufbau oder Energie Schweiz die Weiterentwicklung solcher Mobilitätsstationen.

### Betrieb

Es kann grundsätzlich zwischen zwei Modellen unterschieden werden:

— Private Mobilitätsstationen mit bestellten Angeboten: Alles wird durch einen Anbieter koordiniert. Ein Beispiel ist der Anbieter Trafikpoint. Über eine einzige digitale Mobilitätsplattform (Trafikpoint-App) können die Fahrzeuge gebucht, geöffnet und bezahlt werden. Die Wartung, der Kundensupport sowie die Kommunikation wird ebenfalls durch Trafikpoint angeboten. Dieses Modell kommt oft an Orten zum Tragen, wo noch kein dichtes Sharing-Angebot vorhanden ist oder bei grösseren Überbauungen.



[ABB. 2]

— Öffentliche Mobilitätsstationen mit bestehenden Angeboten: An einem Standort werden bestehende Angebote gebündelt. Dies können stationsbasierte, aber auch Freefloating-Angebote sein. Öffentliche Mobilitätsstationen sind vor allem in Städten mit einem dichten Sharing-Angebot ein Thema. Für diese Bündelung braucht es eine Koordination (z.B. Immobilien-eigentümerschaft, Stadt oder Verkehrsbetriebe).

#### Potenzial für eine nachhaltigere Mobilität

Mobilitätsstationen sollen einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten. Vor diesem Hintergrund sollten E-Fahrzeuge fürs Sharing ausgewählt werden und auf fossil betriebene Fahrzeuge verzichtet werden. Dies bedingt zugleich, dass die passende Ladeinfrastruktur für die Fahrzeuge vor Ort vorhanden ist oder erstellt wird.

Ein Umzug an einen neuen Wohnort oder in eine neue Siedlung ist ein Change-Moment für die Bewohnenden. Sie müssen sich neu organisieren, Arbeits- und Freizeitwege werden neu erfahren und können mit Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, die bislang nicht oder nur selten zum Einsatz gekommen sind. Dies ist ein Ansatzpunkt für eine Verhaltensänderung hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Wie eine Umfrage bei Nutzenden einer Mobilitätsstation in Luzern zeigt, hat rund ein Viertel der Befragten vorher noch nie ein Sharing-Angebot genutzt. 13% sagen zudem, dass sie aufgrund der Station ihr eigenes Auto verkauft oder kein neues mehr angeschafft haben [1].

Das Angebot allein ist nicht ausreichend, um das Potenzial auszuschöpfen. Die Kommunikation zum Angebot sowie Anreize zur Nutzung machen den Erfolg einer Mobilitätsstation aus. Zugleich ist der Mechanismus, dass für die Fahrten jeweils eine Buchung gemacht werden muss, für eine bewusste Nutzung der Fahrzeuge förderlich. Da sämtliche Fahrzeuge über dieselbe App gebucht werden, sind jedes Mal auch Alternativen zum E-Auto sichtbar.

Mit der Mobilitätsstation wird sichergestellt, dass die Bewohnenden des Quartiers mobil sind, unabhängig von deren Fahrzeugbesitz. Mit dieser Sicherheit fällt es leichter, auf ein Auto oder Zweitauto zu verzichten, was wiederum der

nachhaltigen Mobilität dient. Zugleich bietet es ausreichend Flexibilität, für den gewünschten Weg das jeweils passende Fahrzeug zu nutzen.

#### Beispiel 1: Mobilitätsstation Ziegeleipark, Horw/Kriens

Der Ziegeleipark in Horw ist ein Neubauprojekt mit 207 Wohnungen im Besitz der Immobilienanlagestiftung Turi-domus, die im Frühjahr 2022 bezogen wurden. Die Siedlung liegt in der Agglomeration Luzern neben dem Bahnhof Horw und unweit des Campus der Hochschule Luzern – Technik und Architektur. Von Bezugsbeginn weg war das Angebot einer Mobilitätsstation auf dem Areal vorhanden. Mit 0.35 Parkplätzen pro Wohnung ist das Areal autoarm ausgestaltet. Die Mietenden erhalten jährlich Mobilitätsbeiträge für die Nutzung der Mobilitätsstation sowie des öV. Deren Höhe ist abgestimmt auf die Wohnungsgröße.

Die Mobilitätsstation von Trafikpoint bietet zwei E-Autos in unterschiedlicher Größe, einen E-Roller, ein E-Cargobike und zwei E-Bikes. An den ausgewiesenen Abstellplätzen befinden sich Elektroanschlüsse. Ergänzt wird das Angebot durch eine Velopumpe sowie durch den Mobilitätsmonitor, der im Eingangsbereich des Gebäudes angebracht ist. Darauf darstellt werden Echtzeitinformationen zum öV, zum Straßenzustand sowie zu den verfügbaren Sharing-Fahrzeugen und E-Ladestationen in der Umgebung. Weiter sind Velos des Bikesharing-Anbieters nextbike am selben Ort nutzbar.

#### Beispiel 2: Mobilitätsstation Nidum, Sempach

In der Siedlung Nidum in Sempach wurde 2024 ein Neubau mit 52 Wohnungen und einer Mobilitätsstation von Trafikpoint bezogen. Sempach ist ländlich geprägt, die Siedlung liegt nahe dem Sempachersee und leicht zurückversetzt zur Hauptstrasse, von wo der Bus ins Zentrum und zum Bahnhof fährt. Es wurden 52 Parkplätze in der Tiefgarage realisiert, was einem Parkplatz pro Wohnung entspricht. Zugleich bedeutet dies eine reduzierte Anzahl Parkplätze gemäß Parkplatzregle-

[1] <https://www.cleverunterwegs.ch/quartier/weinbergli-mobilitatstation/umfrage-weinbergli>

ment der Stadt Sempach. Die Mobilitätsstation zielt darauf ab, auf Zweitwagen zu verzichten. Die Mietenden erhalten jährlich Mobilitätsbeiträge für die Nutzung der Mobilitätsstation. Der Höhe ist abgestimmt auf die Wohnungsgrössse.

Die Mobilitätsstation umfasst je ein E-Auto, einen E-Roller und ein E-Cargobike sowie zwei E-Bikes. Zusätzlich befinden sich Velos vom Bikesharing von nextbike vor Ort. Ein Unterstand schützt die Zweiräder zudem vor Witterungseinflüssen. Die Mobilitätsstation ist zentral am Eingang des Areals platziert, was ihr Präsenz verleiht und die Bewohnenden regelmässig an das Angebot erinnert.

### Monitoring/Wirkung

Einige Mobilitätsstationen von Trafikpoint sind bereits mehrere Jahre in Betrieb. Dabei werden regelmässig Monitorings gemacht, die folgende Schlüsse zulassen:

- Anreize steigern die Nutzung: Bei gewissen Siedlungen werden regelmässig Mobilitätsbeiträge für Mietende ohne Auto ausgestellt. Dies zeigt sich positiv in den Nutzungszahlen. So wurde im ersten Betriebsjahr in der autoarmen Siedlung Ziegeleipark mit sieben Sharing-Fahrzeugen über 900 Ausleihen gezählt.
- Sharing ist beliebter in der Stadt und Agglomeration: Im urbanen Raum ist die Nutzung höher als in ländlichem Raum. Dies lässt sich auch auf den dort immer noch verbreiteten Autobesitz zurückführen.
- Nachfragefokus Carsharing: Die E-Autos werden mit rund  $\frac{3}{4}$  der Ausleihen deutlich am meisten ausgeliehen.
- Rund 30% der Kund:innen sind multimodal unterwegs und nutzen verschiedene Fahrzeugtypen an der Mobilitätsstation.
- Autofreie Haushalte: Die Verfügbarkeit von Parkplätzen ist ein wichtiger Faktor für die Nutzungszahlen. Im Ziegeleipark werden die höchsten Nutzungszahlen gemessen mit zugleich am wenigsten Parkplätzen pro Wohnung.
- Die Mobilitätsstationen brauchen eine Anlaufzeit. Es braucht rund drei Jahre, bis sich eine Mobilitätsstation etabliert hat.

### Fazit

Die Mobilitätsstation ist ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Sie ermöglicht Menschen sowohl in dichten Zentren als auch in ländlicher Umgebung einen Lebensstil ohne eigenes Auto oder Zweitwagen. Passende Anreize und eine optimale Positionierung auf dem Areal unterstützen die Nutzung.

### LINKS

Website Trafikpoint:

<https://trafikpoint.ch>

Beispiel Mobilitätsstation Ziegeleipark: [www.mobilservice.ch/de/praxis/ziegeleipark-3123.html](http://www.mobilservice.ch/de/praxis/ziegeleipark-3123.html)

Website AKS clever unterwegs im Quartier:  
[www.cleverunterwegs.ch/quartier](http://www.cleverunterwegs.ch/quartier)

Website Siedlung 4VIERTEL, Emmen als Kommunikationsbeispiel mit Infos zur Mobilitätsstation für Mietende/Interessenten: <https://4viertel.com/mobilitaet>

Monitoring zu Nutzung Mobilitätsstationen: <https://trafiko.ch/2024/08/20/monitoring-umfrage-mobilitaetsstationenzeigen-erfreuliche-entwicklung>

### RÉSUMÉ

## Stations de mobilité dans les (nouveaux) quartiers

Par station de mobilité, on entend une offre groupée de véhicules partagés sur un seul emplacement, qui peuvent être réservés et utilisés au moyen d'une appli: un exemple concret de Mobility as a service. On y trouve en règle générale un choix de voitures électriques, de trottinettes électriques et de vélos(-cargos) à assistance électrique. La plupart du temps, l'offre ne couvre pas ses coûts et doit être commandée par un propriétaire immobilier ou une commune.

Ces stations contribuent à une mobilité durable en favorisant la flexibilité des déplacements sur le site, ce qui permet aux usagers de renoncer à un véhicule personnel (p. ex. une voiture). L'utilisation de l'offre dépend en outre beaucoup de la communication et des incitations. L'article présente deux exemples concrets du prestataire de service Trafikpoint, l'un situé dans une agglomération, l'autre en milieu rural. Dans ces deux zones d'habitation, l'offre de places de parc pour les habitant-e-s est réduite. L'expérience des premières années d'exploitation montre qu'environ 30% des usagers se déplacent de manière multimodale et utilisent différents types de véhicules. L'une des stations témoins se trouve dans un quartier sans voitures et a enregistré, pour 7 véhicules, plus de 900 emprunts au cours de sa première année d'exploitation.

### RIASSUNTO

## Postazioni per la mobilità nei quartieri e complessi residenziali

Definiamo le postazioni per la mobilità come un'offerta congiunta di veicoli in condivisione situati in un luogo definito e che possono essere prenotati e utilizzati facendo capo a un'app. Si tratta di un esempio concreto di «Mobility as a Service». Solitamente comprendono una scelta di mezzi elettrici, tra auto, monopattini, cargo bike e biciclette. In genere non è l'azienda stessa a decidere dove installare le postazioni: sono i proprietari dell'immobile o il Comune a ordinarle.

Poiché rendono possibile una mobilità flessibile nell'area in cui sono ubicate, le postazioni favoriscono la sostenibilità e fanno sì che si possa rinunciare a un mezzo proprio (p.es. a un'auto). Affinché l'offerta venga usata, ci vogliono una buona comunicazione e incentivi adeguati. L'articolo mostra due esempi di postazioni dell'azienda Trafikpoint: uno in un agglomerato urbano, l'altro fuori città. Entrambe si trovano in complessi residenziali dotati di pochi parcheggi per i residenti. Nei primi anni di esercizio si è rilevato che il 30 per cento circa dell'utenza si sposta in modo multimodale. In un caso la postazione è ubicata in un complesso dove l'accesso alle auto non è consentito e nel primo anno i sette veicoli disponibili sono stati utilizzati più di 900 volte.

### KONTAKT

tina.keller@trafiko.ch