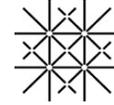




Kanton Basel-Stadt



Universität  
Basel

STIFTUNG  
MERCATOR  
SCHWEIZ

# «Lebensqualität für alle»

**Wissenschaft und Verwaltung für eine nachhaltige Mobilität**

**Martin Dolleschel**, Amt für Mobilität Basel-Stadt

**Catherine Heinzer**, Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt

**Ann-Kathrin Hess**, Fachbereich Nachhaltigkeitsforschung, Universität Basel

**Stephan Parlow**, Fachbereich Nachhaltigkeitsforschung, Universität Basel

# Let's talk about: Verkehrspolitik!

# Was sagt eigentlich Google?

## Und wie sieht es in Basel aus?



22%



33%



27%



17%

77% nachhaltig mobil\*

\* Quelle: «Mikrozensus Mobilität und Verkehr», 2015; Einwohner Stadt Basel

# Kanton Basel-Stadt: Verfassung und Gesetz

## Kantonsverfassung:

**§30** Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der **öffentliche Verkehr genießt Vorrang**.

## Umweltschutzgesetz:

**§13** Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs bis zum Jahr 2020 **um mindestens 10%** abnimmt.

# Verkehrspolitik auf 50 Seiten...



## Verkehrspolitik auf einem Bierdeckel



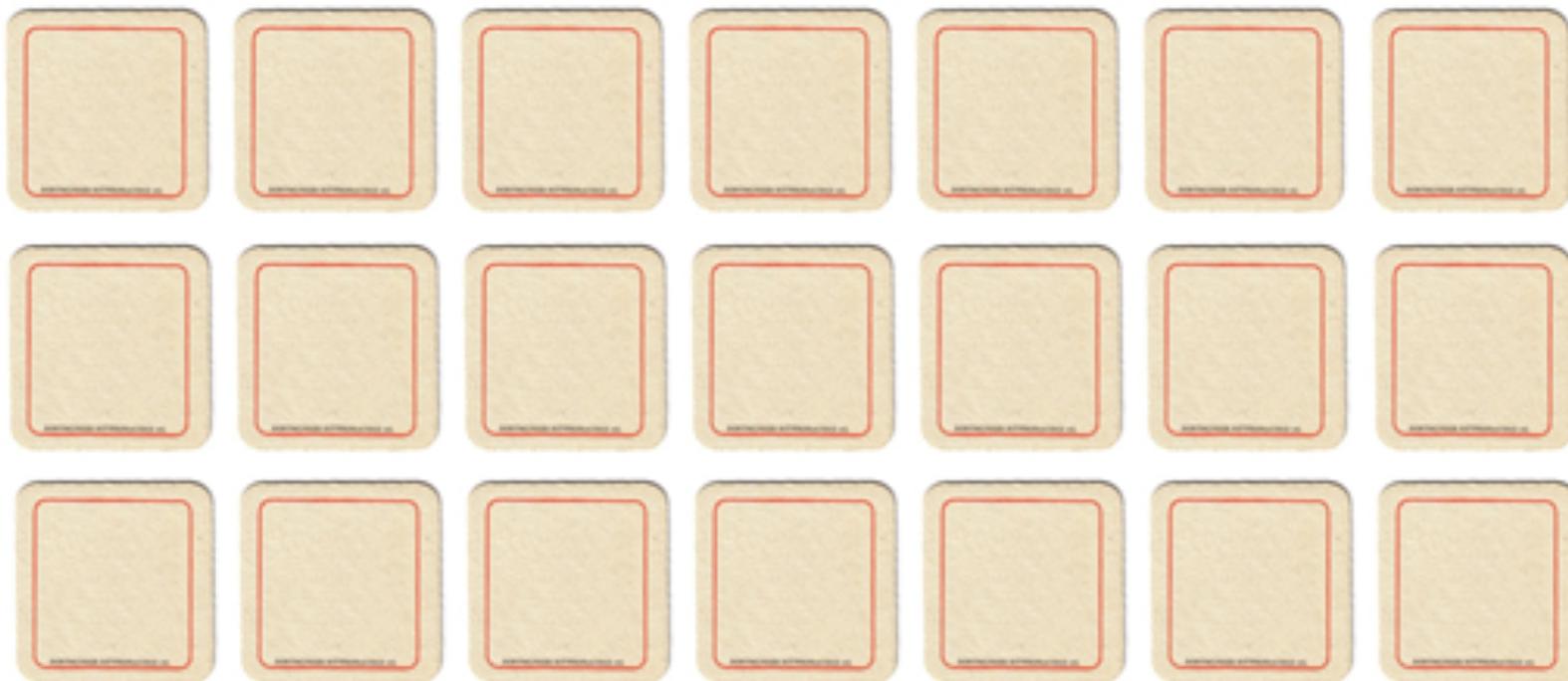
## Verkehrspolitische Ziele...



## ... und die strategischen Bereiche



## Und alle Massnahmen, Projekte und Aktionen...?

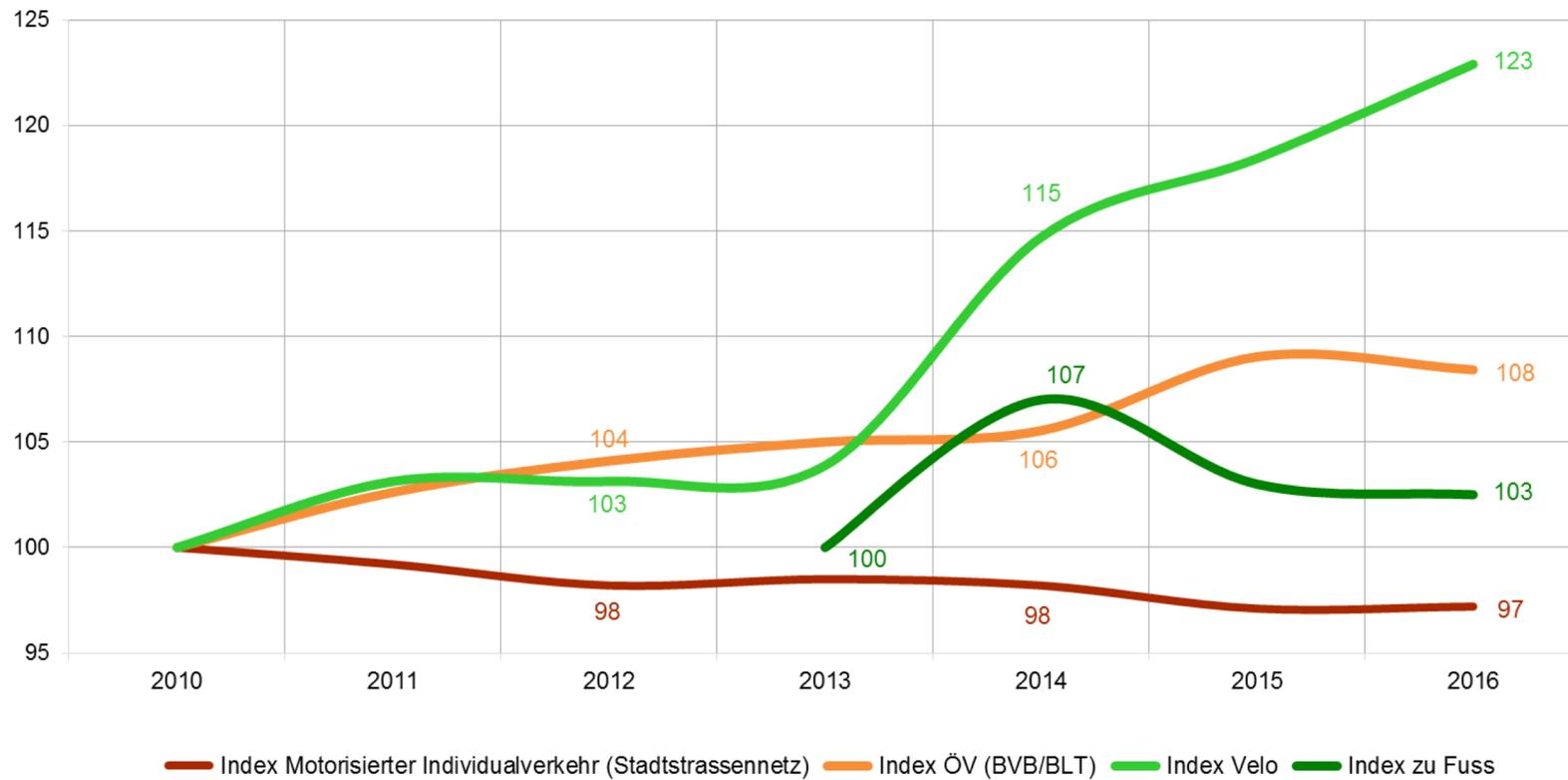


Da lief so einiges...



# Ergebnisse: Verkehrsindex

Verkehrsindizes bezogen auf die Verkehrsleistung in Personenkilometer  
2010 - 2016



# Ergebnisse: Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit



# Ergebnisse: Lebensqualität

## Basel hat nun auch Top-10-Lebensqualität

Wien und Zürich sind weiterhin die Städte mit der weltweit höchsten Lebensqualität. Zwei andere Schweizer Städte sind ebenfalls unter den ersten Zehn zu finden.



1 | 11 Erstmals bewertet und gleich auf Platz 10 der Städte mit der höchsten Lebensqualität: Basel. (Archivbild) Bild: Christian Beutzler/Keystone [\(11 Bilder\)](#)



### Zufriedenheit in Basel



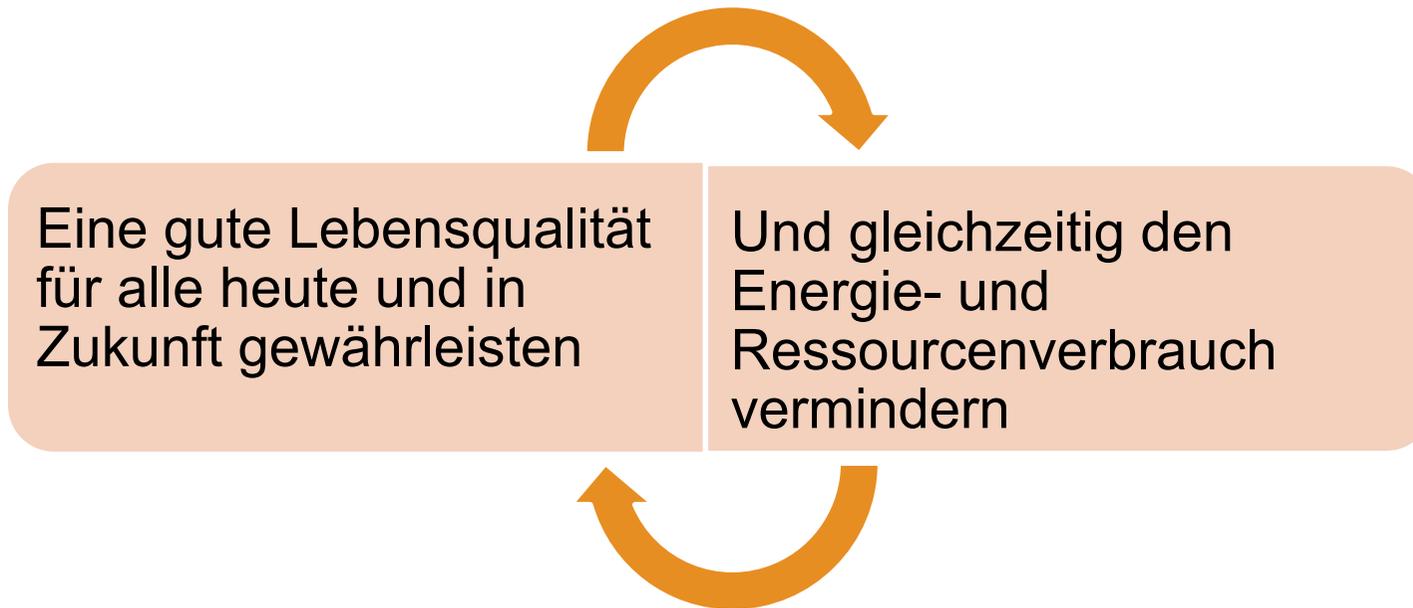
**7.7 von 10 \***

\* Quelle: Statistisches Amt Basel-Stadt, 2015

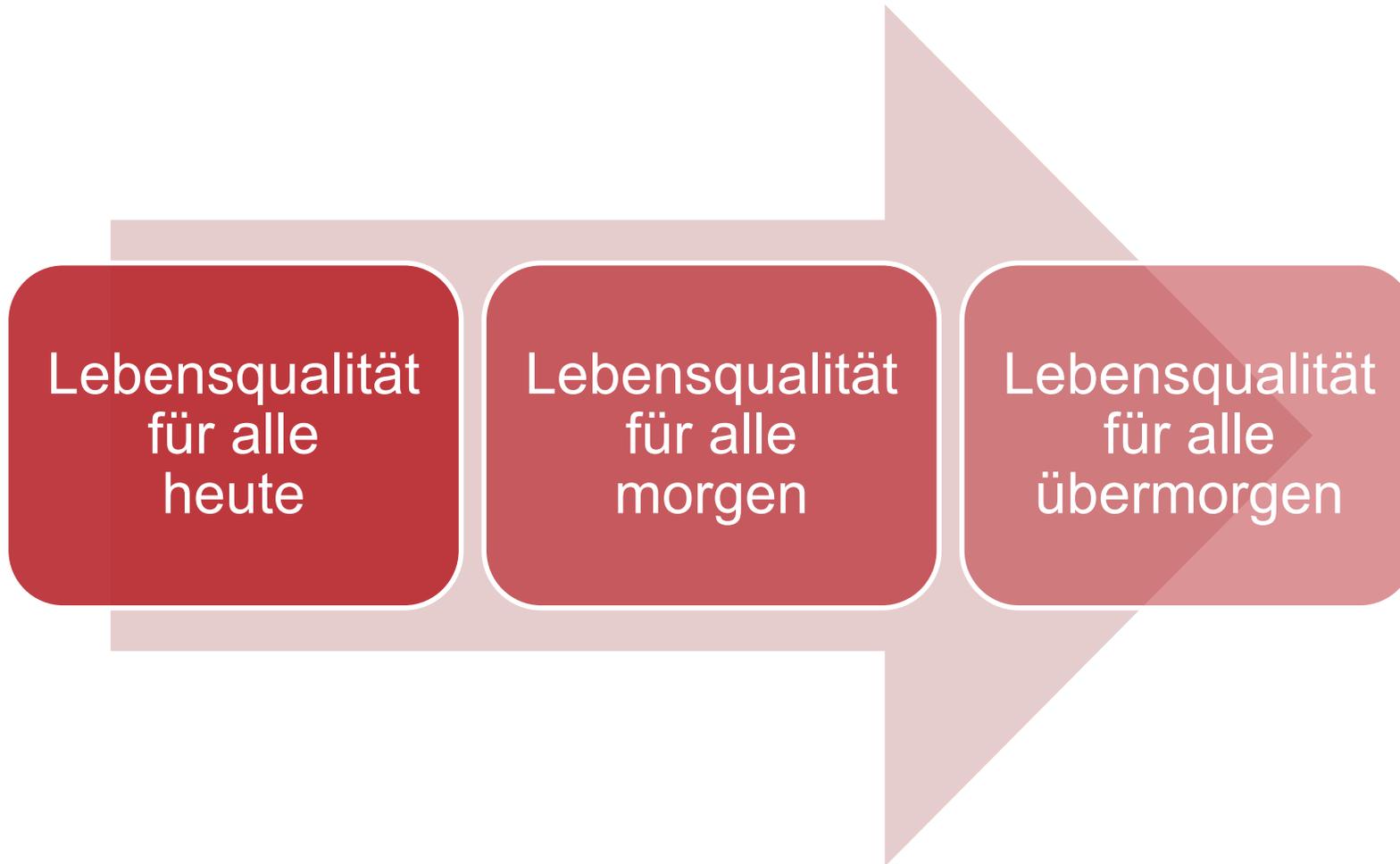
## Ein erstes Fazit...

- **Die Basler Verkehrspolitik passt auf einen Bierdeckel.**
- **Die Verkehrsentwicklung in Basel ist positiv.**
- **Es ist ein Gesamtpaket an Massnahmen nötig.**
- **Die Lebensqualität in Basel ist hoch.**

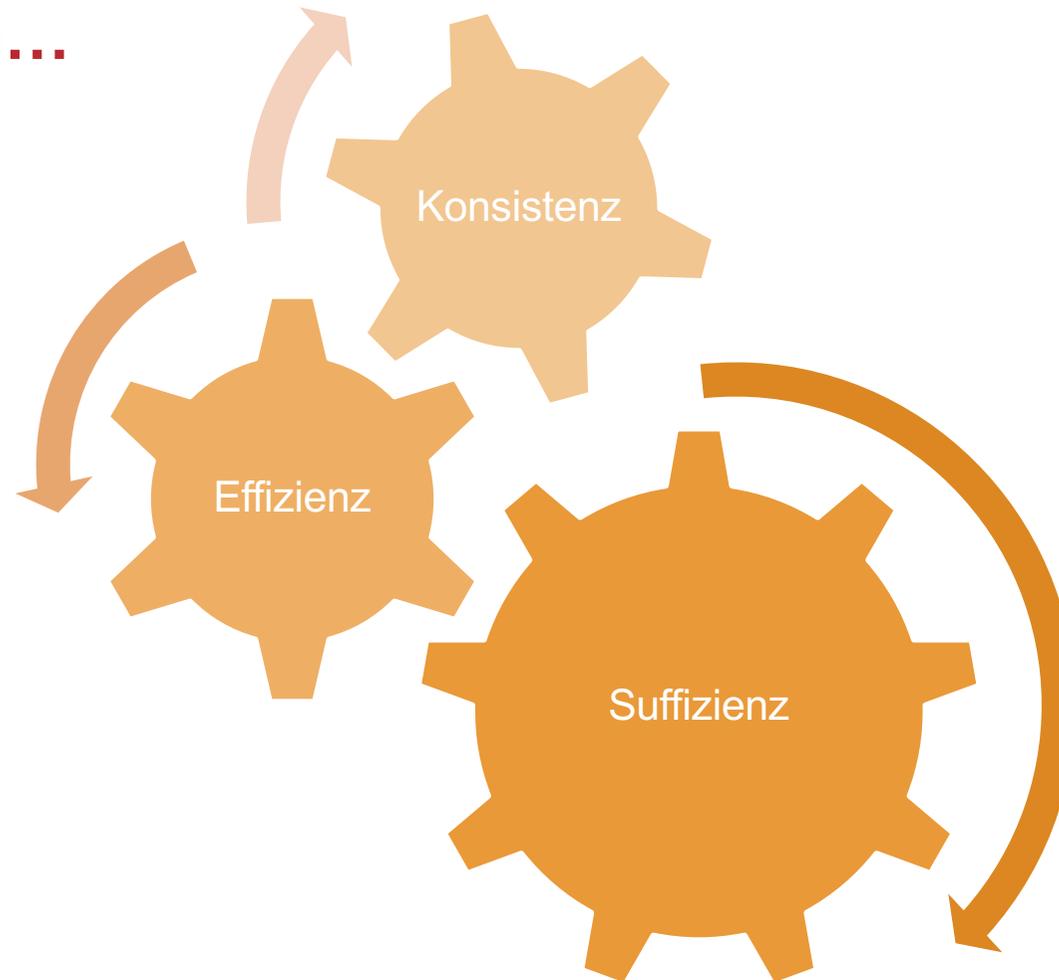
# Warum soll sich der Verkehr in Richtung nachhaltige Mobilität entwickeln?



# Nachhaltige Entwicklung bedeutet Lebensqualität für alle heute und morgen.



**Zusammen mit der effizienten Nutzung von Energie und Ressourcen und dem Einsatz von erneuerbaren Antrieben...**



**...ist auch die Einsparung von Energie und Ressourcen durch Verhaltensänderungen nötig.**

# Beispiele von Aktivitäten im Bereich der Mobilität, die suffizientes Verhalten ermöglichen



Strategie Fuss- und Veloverkehr



Park&Ride



Verkehrsfreie Innenstadt



Begegnungszonen

Copyright Planungsamt / BVD

# Forschungsprojekt «Suffizienz als Mehrwert im Alltag»

Massnahmen & Interventionen mit **Suffizienzpotential**

Mobilität

Wohnen

Ernährung

Zwei Dissertationen:

- I) Energienutzungsverhalten von Individuen/ Haushalten (Fokus auf Routinen)
- II) Governance-Strukturen und Prozesse

11/2016 bis 10/2019, gefördert durch Stiftung Mercator Schweiz

Die Bilder auf dieser Folie entstammen dem Grundlagenpapier: Was ist eigentlich Suffizienz? der Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt.

# Das Suffizienzpotential von «Sharing»

## Product Service System (PSS)

Eine **Kombination von Produkten und Dienstleistungen** zu einem System, das erforderliche **Funktionalitäten für Nutzer/innen gewährleistet** und dabei die **Umweltauswirkungen reduziert** (Baines et al., 2007).

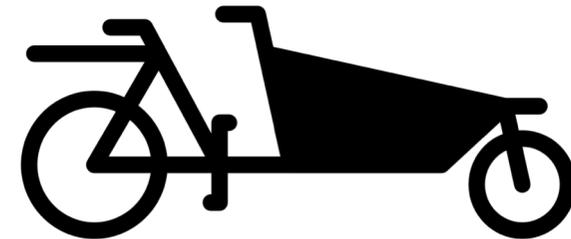
- ➔ Reduktion von grauer Energie
- ➔ Reflektierte Nutzung
- ➔ Verkehrsmittelverlagerung

Beispiele für Mobilität in Basel: Catch a Car, Mobility Carsharing, eCargo-Bikesharing carvelo2go, PubliBike

# Das Teilen von elektrisch betriebenen Lastenvelos

## Carvelo2go die Sharing-Plattform in der Schweiz

- Gestartet im Oktober 2015 in Bern, seit April 2016 in Basel
- Stationsbasiertes System (Hosts)
- Gebühren: 5 CHF Buchung + 2 CHF pro Stunde, keine Gebühr über Nacht
- Wichtigste Nutzungszwecke: Einkauf & Kindertransport\*
- Nutzerprofil\*:
  - hoher Bildungsgrad
  - 67% Männer
  - >50% zw. 25-44 Jahre mit Kindern im Haushalt



\*Quelle: Suter, S., Stawicki, M., Schmid, J., 2017. carvelo2go - eCargo-Bike-Sharing in der Schweiz.

## Suffizienzpotential I – vom Besitz zum Teilen

	Mitglieder <sup>1</sup>	Basel-Stadt
Kein Auto im Haushalt (%)	74.6	52 <sup>2</sup>
Mitglied bei Carsharing (%)	52.5	8.6 <sup>3</sup>
Eigenes E-Cargo Bike (%)	6.2	-

<sup>1</sup>Eigene Datenerhebung 2017 (n=198), <sup>2</sup> Städtevergleich Mobilität 2017, <sup>3</sup> Eigene Berechnung basierend auf Mikrozensus Mobilität 2015

- ➔ **Alternative zu Carsharing** (ähnlich wie Mobility, stations-basiert)
  - ➔ **Funktionalitäten im Vergleich zu Carsharing:** + Erreichbarkeit Innenstadt, - Transport von sehr grossen und sperrigen Dingen
- ➔ **Personen ohne Führerschein**
- ➔ **Eigenes Lastenvelo** ↔ **Geteiltes Lastenvelo**

## Suffizienzpotential II – Nutzung im Alltag

50% fahren < 8 km im Monat mit einem Lastenvelo von carvelo2go

- ➔ eher **punktueller** Nutzung, (noch) nicht im Alltag integriert
- ➔ Am regelmässigsten für **Freizeitaktivitäten und Einkäufe**
- ➔ **Barrieren:** Verfügbarkeit, Planung, Weg zu Host, Öffnungszeiten der Hosts, Preis, Lastenvelo-Modell passt nicht zum Zweck, Topographie
- ➔ **Alternativen:** Veloanhänger/-taschen, Auto (geteilt/eigenes), ÖV, Lastenvelo (eigenes/von Nachbarn), E-Velo, sperrige Gegenstände liefern lassen

## Suffizienzpotential III – Verkehrsmittelverlagerung

---

### Alternativen (Velo, Auto, ÖV)

---

#### *Velo*

- Fitness
- (Kinder-)Anhänger, Velotaschen, Rucksack, Gepäckträger

#### *Auto (Mobility und eigenes)*

- In der Übung bleiben
- Mit mehreren Leuten (z.B. in den Baumarkt
- Verfügbarkeit

#### *ÖV*

- Abonnement (Preis schon bezahlt)
  - Gute Anbindung
- 

### Geteiltes Lastenvelo

---

- Motor (hügelige Strecken mögl.)
- Grosses/schweres Transportgut
- V.a. mit Kindern: flexible Erreichbarkeit von Orten; kein laufen im Zusammenhang mit Tram/Busnutzung
- Frischluft
- Sportlichere Transporte als mit dem Auto

## «Suffizienz? – Schwieriges Thema!»

Effizienz	<ul style="list-style-type: none"><li>• Produktionsseitig Wachstum, +</li></ul>
Konsistenz	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aufgabe von <u>Staat</u> und <u>Wirtschaft</u></li></ul>
Suffizienz	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsumseitig, Wachstum ~</li><li>• Aufgabe der <u>Bürger?</u></li></ul>

## Wie könnte eine Governance von Suffizienz aussehen?

- Zusammenspiel aller gesell. Akteure
- Die Politik muss Suffizienzpotentiale bereits auf der Zielebene berücksichtigen
- Transparenz und Partizipation müssen erhöht werden, um den Bürgern die Kohärenz der Stadtentwicklung näher zu bringen
- Suffizienz ist auf einen langfristigen gesellschaftlichen Lernprozess angewiesen

# Lebensqualität für alle



## Diskussion

- Welcher individuelle Mehrwert müsste generiert werden, damit suffiziente Verhaltensweisen im Bereich Mobilität attraktiv sind?
- Welche persönlichen Motive könnten zu einer solchen Verhaltensänderung führen? (individuelle/ kollektive Ebene)
- Wie kann das Teilen von Verkehrsmitteln (Lastenvelos, Autos,...) populärer werden?
- Eine grosse Mehrheit stimmt den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu, die Problemfelder sind bekannt. Ganz anders sieht es auf der Massnahmenebene aus. Was können wir tun, um die Unterstützung für den notwendigen Veränderungsprozess zu erhöhen?