

Mit Pick-e-Bike nach Bettingen



Zwei Pick-e-Bikes beim Badiparkplatz in Bettingen. Foto: Regula Fischer Wiemken

«Für grosse Steigungen hast du nur ein Lächeln übrig.» Mit diesem Satz wirbt Pick-e-Bike auf der Webseite für die hochwertigen Bikes und das Sharing-System. Wer schon auf zwei Rädern und nur mit Muskelkraft nach Bettingen hochgefahren ist oder den letzten Bus nach St. Chrischona verpasst hat, weiss dieses Angebot zu schätzen.

Bettingen ist tagsüber mit dem Bus alle 15 Minuten erreichbar. In den Abendstunden aber fährt nach 20 Uhr gemäss Fahrplan kein öffentliches Verkehrsmittel mehr bis St. Chrischona, dem höchst gelegenen Punkt des Kantons Basel-Stadt. Immerhin wohnen dort aktuell 212 Personen, also zirka 18 Prozent der Bettinger Bevölkerung und 0,1 Prozent der Kantonsbevölkerung.

Seit Anfang August 2021 stehen auf St. Chrischona und auf dem Parkplatz des Gartenbads Bettingen je drei Fahrzeuge von Pick-e-Bike. Die Gemeinde nimmt teil am kantonalen Pilotprojekt, welches aus dem Pendlersfonds Basel-Stadt finanziert wird. Die Pilotphase dauert von 2021 bis 2023.

Das Angebot ist für alle – insbesondere Personen, die ausserhalb der regulären ÖV-Zeiten unterwegs sind –

eine wunderbare Alternative zum Auto oder Rufbus. Und seit die E-Bikes vorhanden sind, werden sie genutzt. Dies ist am frühen Morgen oder nach Wochenenden besonders sichtbar, wenn teilweise fünf bis sieben Pick-e-Bikes auf dem Badiparkplatz Bettingen stehen.

Die Zahlen für das Jahr 2021 sprechen eine deutliche Sprache. Beinahe viermal mehr Kundinnen und Kunden aus Bettingen nutzten Pick-e-Bike verglichen mit dem Vorjahr, obwohl die Bikes an beiden Stationen erst seit Mitte August 2021 verfügbar und abstellbar sind. Gestiegen sind innerhalb des letzten Jahres auch die Ausleihminuten, und zwar fast um das Fünffache.

Ob ein E-Bike vorhanden ist, lässt sich per App einfach herausfinden. Es braucht keine Schlüssel und keine Karten. Abgestellt wird es innerhalb der Pick-e-Bike-Zone. Abgerechnet wird die Fahrt mit einem Minutentarif von 35 Rappen pro Minute. Die Geschwindigkeitslimite liegt bei 45 km/h. Zur Sicherheit steht ein Helm zur Verfügung, der obligatorisch aufzusetzen ist.

Regula Fischer Wiemken, Assistentin der Gemeindeverwalterin Bettingen

Mit Wasserstoff in klimaneutrale Zukunft

Bis 2050 soll die Schweiz klimaneutral werden. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Verkehr, der für ein Drittel aller CO₂-Emissionen der Schweiz verantwortlich ist. Die Zukunft der Personenwagen wird elektrisch sein. Für grosse Fahrzeuge ist Wasserstoff eine Alternative – seine Anwendung in der Mobilität steht in der Schweiz bereits in den Startlöchern. Die Region Basel soll in der Wasserstoffwirtschaft eine wichtige Rolle spielen.

Haben Sie schon einmal einen Wasserstoff-Lastwagen gesehen? Die Wahrscheinlichkeit ist gross – aber vermutlich haben Sie es nicht bemerkt. Denn äusserlich unterscheiden sie sich kaum von gängigen Dieselfahrzeugen. Dennoch sind auf Schweizer Strassen immer mehr LKWs mit Brennstoffzellenantrieb unterwegs. Bis 2025 könnten es rund 2000 Stück sein. Der Antrieb in einem Wasserstofffahrzeug ist derselbe wie in einem herkömmlichen Elektroauto: ein Elektromotor. Die Energie wird hingegen nicht in einer schweren Batterie gespeichert,

sondern in Form von Wasserstoff in einem Tank mitgeführt. In einer Brennstoffzelle wird Wasserstoff mit Sauerstoff in Strom und Wasser gewandelt. Dieser Strom treibt den Elektromotor an. Bei der Umwandlung von Wasserstoff in Strom entsteht als Abfallprodukt einzig Wasserdampf, womit der Antrieb emissionsfrei und klimaneutral ist. Transporteure überzeugen die Reichweite, die gute Nutzlast sowie die schnelle Betankung. Und das Fahrzeug ist um einiges leiser als ein Dieseltruck.

Grüner Wasserstoff aus der Region Basel

Für eine klimafreundliche Mobilität ist Wasserstoff dann eine Lösung, wenn er aus erneuerbarem Strom hergestellt wird. Man spricht in diesem Fall von grünem Wasserstoff. Die Erzeugung von Wasserstoff ist unabhängig von der Stromquelle ein seit Jahrzehnten erprobtes Verfahren. Der Markt rund um den grünen Wasserstoff ist hierzulande

hingegen erst am Entstehen. Eine wichtige Rolle in dieser Anlaufphase werden Energieversorgungsunternehmen wie IWB einnehmen. Sie betreiben Kraftwerke, die die Energie für die Herstellung von grünem Wasserstoff liefern. Zukünftig soll Wasserstoff vor allem aus überschüssigem Wind- und Solarstrom produziert werden und ist somit ein wichtiges Puzzelstück im CO₂-neutralen Energiesystem der Zukunft. Bei der Umwandlung von Strom in Wasserstoff entsteht Abwärme. Die wertvolle Energie verpuffen zu lassen, kommt für IWB nicht infrage. In Produktionsanlagen, die bei den Kraftwerken Birsfelden und Augst geplant sind, ist deshalb vorgesehen, die Abwärme in Wärmenetze zu leiten. Damit reduzieren sich die Verluste auf ein Minimum und neben der Transportindustrie profitieren auch Liegenschaftseigentümer, die klimafreundlich heizen wollen.

Wasserstoff-Hub in den Rheinhäfen

Neben der Produktion braucht es eine Infrastruktur für die Verteilung und Speicherung von Wasserstoff. Das will IWB in einer Partnerschaft mit den Schweizerischen Rheinhäfen, VARO und AVIA angehen. Gemeinsam entwickeln sie den «H2-Hub Schweiz». Die Rheinhäfen sind dafür prädestiniert, eine zentrale Rolle in der Wasserstoffwirtschaft einzunehmen. Sie sind auf Umschlag, Produktion, Lagerung und Transport von Gütern ausgerichtet und verfügen über Anschlüsse an die nationalen Schienen- und Strassennetze. Die Region Basel hat mit der Wasserstoffwirtschaft die Chance, aus der Energiebranche Wert zu schöpfen und ihre Vorreiterrolle in der erneuerbaren Energieversorgung weiter auszubauen (weitere Informationen: www.iwb.ch/wasserstoff).

Jasmin Gianferrari, IWB



In der Region Basel soll Wasserstoff bald eine wichtige Rolle spielen. Grafik: IWB

Nutzen der E-Scooter in Vororten

Mit einem Pilotversuch in Riehen will die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) abklären, welchen Nutzen E-Scooter in Vororten bieten können. Seit ein paar Jahren sind geteilte E-Scooter in den grossen Schweizer Städten anzutreffen. Aufgrund der flexiblen Nutzung und der durchgehenden Verfügbarkeit finden die Fahrzeuge vor allem beim jungen Publikum Anklang. Gleichzeitig bietet der ÖV in Städten ein sehr dichtes Angebot und auch zu Fuss kommt man sehr angenehm ans Ziel. So zeigte eine kürzlich veröffentlichte Studie der ETH dann auch, dass E-Scooter in Schweizer Städten bisher nicht so viele Autofahrten ersetzen wie erhofft.

Bisher ist aber nicht klar, welchen Nutzen E-Scooter in Vorortsgemeinden bieten, zum Beispiel in Kombination mit dem ÖV zur Überwindung der ersten und letzten Meile. Dazu müssen E-Scooter an ÖV-Haltestellen zuverlässig verfügbar und die Nutzung in Kombination mit dem ÖV preislich attraktiv sein.

Bisher beschränkte sich das Einsatzgebiet von E-Scootern primär auf Innenstädte und die umliegenden Wohnquartiere. Nur hier werden die E-Scooter genügend oft benutzt, um die Betriebskosten zu decken. Um herauszufinden, welchen Beitrag E-Scooter zum Verkehrsangebot in Riehen leisten können, hat die Firma Tier zusammen mit der Gemeindeverwaltung und dem Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt ein Pilotprojekt lanciert.

In einer ersten Phase hat Tier im Juli 2021 das Einsatzgebiet auf Riehen ausgeweitet. In einem nächsten Schritt wurden im November speziell gekennzeichnete Abstellplätze in Betrieb genommen. Die meisten Abstellplätze befinden sich direkt neben wichtigen ÖV-Knoten, wie zum Beispiel der Haltestelle Habermatten. Damit dort eine hohe Verfügbarkeit von E-Scootern gewährleistet werden kann, werden die

Abstellpunkte aktiv bewirtschaftet und falls nötig mit zusätzlichen E-Scootern bestückt.

Um zu quantifizieren, welche Wirkung diese Massnahmen haben, wurde der Fachbereich Verkehr und Mobilität der FHNW mit einer unabhängigen Begleitstudie beauftragt. Die ersten Ergebnisse zeigen, dass sich die Anzahl der E-Scooter-Fahrten in Riehen nach Inbetriebnahme der Abstellplätze verdoppelt hat. Gleichzeitig ist die durchschnittliche Fahrtlänge gesunken. Zudem starten oder enden deutlich mehr Fahrten an ÖV-Haltestellen als in anderen Vorortsgemeinden. Daraus lässt sich schliessen, dass die E-Scooter häufiger in Kombination mit dem ÖV eingesetzt werden. Die Nutzungszahlen zeigen auch, dass neue Nachfragehotspots an Orten entstanden sind, die mit dem ÖV schlecht erreichbar sind, etwa dem Gewerbegebiet am Rühlweg.

Seit dem 17. Januar bietet Tier eine Fahrzeitgutschrift von 5 Minuten an, wenn man ihre E-Scooter an einem der Abstellplätze in Riehen par-

tiert. So wird das Angebot insbesondere in Kombination mit dem ÖV preislich attraktiver. Zusätzlich wird dafür gesorgt, dass Scooter weniger oft repositioniert werden müssen. Dies reduziert den Betriebsaufwand. Zudem können U-Abo-Kundinnen und -Kunden im Webportal des TNW seit Mitte Dezember einen Code beziehen, mit dem für alle Tier-Fahrten in der Region Basel die Freischaltgebühren erlassen werden. Die Aktion läuft bis Ende April.

Die FHNW wird die Wirkung dieser Massnahmen ebenfalls wissenschaftlich analysieren. So können am Schluss des Pilotprojekts Nutzen und Kosten wissenschaftlich fundiert gegenübergestellt werden. Diese Ergebnisse sind nicht nur für die Verkehrsplanung in der Gemeinde Riehen von Relevanz, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag zur global geführten Diskussion, welchen Beitrag E-Scooter in Agglomerationen zu einem nachhaltigen Verkehrssystem bieten können.

Alexander Erath, Leiter Fachbereich Verkehr und Mobilität, FHNW

Was halten Sie von E-Trottnetts?

Diese Frage hat mich in den letzten Wochen beschäftigt. Ich habe mich im Freundeskreis, in der Familie, bei Bekannten und Nachbarn umgehört. Was mich dabei überrascht hat, ist die Homogenität der Reaktionen. Keine Ansätze von kontroversenhaltungen. Ich habe alte und junge, weibliche und männliche Menschen um ihre Meinung gebeten. So in etwa sind die einhelligen Äusserungen ausgefallen: Man kennt das Angebot von E-Trottnetts, die gemietet werden können. Vereinzelt wurde diese Möglichkeit auch schon genutzt. Zum grössten Teil aus Neugier, weil man das mal ausprobieren wollte. In ein paar Fällen, weil es gerade gepasst hat. Vor allem kennt man die Geräte aber, weil sie überall herumstehen oder liegend Trottoirs und andere Verkehrsflächen blockieren. Als Erstes kam bei dem Thema immer dieser Ärger zum Ausdruck. Und ich bin sicher, solche Bilder kennen wir alle. Die Trottnetts stehen und liegen an den unmöglichsten Orten, manchmal sogar ungefragt im Vorgarten. Auf jeden Fall eher selten an den dafür vorgesehenen Abstellplätzen.

Ärger und Unverständnis hat meine Umfrage dominiert. Zum Beispiel der Ärger, dass die ohnehin knapp bemessenen Abstellmöglichkeiten für Velos nun mit den Miet-Trottnetts verbarrikadiert sind. Oder die Beobachtung, dass die Nutzer der zu mietenden E-Trottnetts sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Dass keine Handzeichen gegeben werden und das Tempolimit nicht eingehalten wird. Dass auf dem Trottoir gefahren wird. Dass der Fahrstil rücksichtslos und abenteuerlich daherkommt. Oder dass die Fahrzeuge zu zweit genutzt werden, was das Unfallrisiko nicht mindert.



Nicht immer ordnungsgemäss abgestellt: E-Scooter in Riehen.

Foto: Thomas Mühlemann

Was mich aber darüber hinaus beschäftigt, ist die Frage der Nachhaltigkeit. Das Angebot wird ja stark mit «ökologisch» und «grün» beworben. Dazu gibt es schon einige Studien und Untersuchungen aus anderen Städten auch aus dem benachbarten Ausland. Gemeinsam ist die Feststellung: zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Bus und sogar mit dem Mofa sind wir deutlich umweltschonender unterwegs. Die Produktion der Batterien mit den Materialien aus fragwürdigen Abbaugruben belastet die Umwelt. Die Entsorgung der ausgedienten Fahrzeuge samt Batterien ist sehr aufwendig, wenn sie umweltschonend gemacht wird. Die Lebensdauer der Mietfahrzeuge wird mit ein bis sieben Monaten angegeben. Erst ab zwei Jahren Lebensdauer ergäben die E-Trottnetts aber keinen ökologischen Nachteil mehr. Zudem ist der Umsteigeeffekt gering.

Als Fazit stellt sich die Frage, ob der blosse «Funfaktor» die ganzen Nachteile rechtfertigt? Thomas Mühlemann, Lokale Agenda 21 Riehen

E-Mail-Briefkasten

Haben Sie Fragen oder Anregungen zum Thema «Energie in Riehen»?

Nutzen Sie den E-Mail-Briefkasten energie@riehen.ch, oder die Internetseite www.energiestadt-riehen.ch.

Die RZ-Serie «Energie Riehen» wird unterstützt von:



GEMEINDE BETTINGEN

