

Pilotprojekt „mobilo“: Nachhaltiges Mobilitätskonzept in Basel Schlussbericht zeigt Erfolge und Hindernisse auf

In einem der am dichtest besiedelten Quartiere Basels fehlte ein nicht kommerzieller, Freiraum, wo sich die Quartierbevölkerung treffen und die verschiedenen Gruppierungen sich kennen lernen konnten. Mit der Umgestaltung des Gundeldinger Felds wurde durch Umnutzung der bestehenden Gebäude eine vielfältig gemischte neue Nutzung ermöglicht. Mit dem Projekt „mobilo“ konnte dort ein umweltfreundliches Mobilitätsangebot realisiert werden. Ein gut vernetztes Transportsystem und eine optimale Information der QuartierbewohnerInnen sollte die Attraktivität des ÖV in Kombination mit Velo und Zufussgehen aufzeigen.

Weitere Informationen:
mobilo

<http://www.mobilo.ch/>

Projet-pilote « mobilo » Succès et obstacles d'un concept de mobilité durable à Bâle

Il manquait, dans un des quartiers les plus peuplés de Bâle, un local où les habitants et les différentes associations de quartier, pouvaient se rencontrer. La re-affectation de la zone du Gundeldinger Feld a permis le réaménagement des bâtiments de cette aire industrielle désaffectée, en un lieu voué à de nombreuses activités sociales et collectives. En parallèle, le projet-pilote « mobilo » a permis de réaliser, dans le quartier, un concept de mobilité respectueux de l'environnement. Un réseau de transports dense et l'accent mis sur la communication et le dialogue avec les habitants devraient porter leurs fruits et jouer en faveur de la mobilité douce. (sources disponibles qu'en allemand)

Pour plus d'informations (en allemand):
mobilo

<http://www.mobilo.ch/>

13.01.2005

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>



Eine Aktion des Bundesamtes für Gesundheit

<http://www.apug.ch>

Schlussbericht



Pilotprojekt „mobilo“

Nachhaltiges Mobilitätskonzept im Gundeldinger Feld in Basel

Datum
28. Dezember 2004

Verfasser
P. Güntert / R. Duveen / U. Wieser
Ökozentrum Langenbruck

Projekt-Initianten
Kantensprung AG, Basel
Ökozentrum Langenbruck





1.	Beschreibung des Projektes	4
2.	Trägerschaft	4
3.	Ziele	5
	3.1. Vereinbarte Ziele	5
	3.2. Erbrachte Leistungen	5
4.	Durchgeführte Arbeiten/umgesetzte Massnahmen	6
	4.1. Erstbefragung	6
	4.2. Gründung des Vereins <i>mobilo</i>	6
	4.3. Vereinsangebot	6
	4.4. Öffentlichkeitsarbeit	7
	4.5. Infrastruktur vor Ort	7
	4.6. Erstellen von Dokumenten	7
	4.7. Fahrzeugkonzept/Einkauf der Fahrzeuge	8
	4.8. Evaluation	8
5.	Resultate	9
6.	Wirkungen	10
	6.1. Wirkungsziele	10
	6.2. Wirkungsindikatoren	10
	6.3. Erreichte Wirkung	10
7.	Erfahrungen	11
	7.1. Positive Erfahrungen	11
	7.2. Negative Erfahrungen, resp. Lehren für die Zukunft	11
8.	Folgerungen	13
9.	Erkenntnisse	13
10.	Weiterführung	13
	10.1. Weiterführung auf dem Gundeldinger Feld	13
	10.2. Hauslieferdienst brinx	13
	10.3. mobilo für Velomodellstadt Burgdorf	14
11.	Abrechnung	15
	11.1. Projektabrechnung mobilo	15
12.	Beilagen	17

1. Beschreibung des Projektes

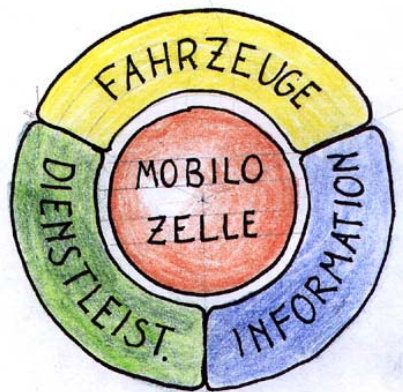
Aufgrund interner Umstrukturierungen des Sulzer Konzerns wurde das Areal der Maschinenfabrik Sulzer Burckhardt (früher: MSB-Areal / heute: Gundeldinger Feld) im Herzen des Gundeldingerquartiers in Basel per Ende 2000 frei.

Bei der Umgestaltung des Gundeldinger Feldes zu einem attraktiven urbanen Quartierzentrum wird den verschiedenen Aspekten der Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle beigemessen. Von zentraler Bedeutung ist das dabei das integrale Mobilitätskonzept *mobilo*.

Das Gundeldingerquartier ist eines der am dichtest besiedelten Quartiere Basels mit einem hohen Anteil an ausländischen Bewohnern. Dem Quartier fehlte bis jetzt ein nicht kommerzieller, überdachter Freiraum, wo sich die Quartierbevölkerung treffen und die verschiedenen Gruppierungen sich kennen lernen können. Mit dem Gundeldinger Feld wird nun ein alter, dringender Wunsch der Quartierbewohner verwirklicht. Durch Umnutzung der bestehenden Gebäude wurde eine vielfältig gemischte neue Nutzung ermöglicht (siehe Beilage B1)

Das gesamte Gundeldinger Feld ist eine autofreie Zone. Es gibt keine Park- oder Abstellmöglichkeiten für Autos. Anstelle davon gibt es mehrere, teilweise überdachte Veloständer. Das Projekt will mit *mobilo* ein umweltfreundliches Mobilitätsangebot auf diesem Areal realisieren. Ein gut vernetztes Transportsystem und eine optimale Information der QuartierbewohnerInnen soll die Attraktivität des ÖV in Kombination mit Velo und Zufussgehen aufzeigen (<http://www.gundeldingerfeld.ch/mobilo.htm>)

Mobilo ist ein vernetztes Transport- und Fortbewegungs-System, das insbesondere den MieterInnen des Gundeldinger Feldes zur Deckung deren Mobilitätsansprüche angeboten wird. Nebst einer optimalen Information über die öffentlichen Verkehrsverbindungen und der gemeinsamen Nutzung von ÖV-Abos, Fahrzeugen und weiteren Transportmöglichkeiten wird auch eine Erhöhung der Sicherheit von Velofahrern und Fussgängern angestrebt.



2. Trägerschaft

Initianten

„mobilo-Mobilität in Zukunft“ ist ein Gemeinschaftsprojekt von der Kantensprung AG in Basel und dem Ökozentrum Langenbruck. Beide Initianten haben das Projekt auch finanziell in Form von nicht bezahlten Eigenleistungen stark mitgetragen. Kantensprung hat darüber hinaus Zuschüsse aus dem Arealfond des Gundeldinger Feldes für das Projekt gesprochen und damit ihre Motivation auch immer wieder bekräftigt.

Projektteam

Als ProjektmitarbeiterInnen an mobilo waren beteiligt Barbara Buser, Christine Stucki und Pascal Grau von Kantensprung AG sowie Ueli Wieser, René Duveen und Pierre Güntert vom Ökozentrum Langenbruck. Das Projektteam bestand jeweils aus vier Mitgliedern, je zwei aus den beiden Initiantengruppen.

Partner

Bundesämter: Das Projekt „mobilo-Mobilität in Zukunft“ wurde vom **Bundesamt für Energie** im Rahmen von **energie schweiz** und vom **Bundesamt für Gesundheit** im Rahmen vom Programm **APUG (Aktionsplan Umwelt und Gesundheit)** finanziell und z.T. auch marketingmässig unterstützt. Dabei war die themenübergreifende Berücksichtigung der verschiedenen Aspekte aus Verkehr, Energie und Gesundheit für die Unterstützung mit ausschlaggebend.

Private Organisationen: Wir erhielten Unterstützung von einer **privaten Stiftung im Raume Basel**, von der **VCS beider Basel** sowie von **Mobility CarSharing**.

Weiter haben uns der **IGVelo beider Basel**, die **IWB - Industrielle Werke Basel**, **vitelli Velobedarf Basel**, der **Verein umverkehr**, **NewRide** und **Mobility CarSharing** durch Vergünstigungen und Gratiswerbung unterstützt.

3. Ziele

3.1. Vereinbarte Ziele

Mit einem integralen Set an geeigneten Transportmitteln soll den MieterInnen des Gundeldinger Feldes eine attraktive Mobilitäts- und Logistikalternative angeboten werden, damit diese auf ein eigenes Motorfahrzeug (MIV- motorisierten Individualverkehr) ohne Komforteinbusse verzichten können.

Das Konzept von **mobilo** soll auf dem Gundeldinger Feld in Basel als Pilotprojekt erprobt und optimiert werden und in einem städtischen Quartier die Tauglichkeit und Akzeptanz eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes geprüft werden.

Ziel ist die Übertragbarkeit auf anderen Städten und Quartieren mit vergleichbaren Voraussetzungen.

3.2. Erbrachte Leistungen

- Erstbefragung
- Gründung des Vereins mobilo
- Mitglieder- und Vorstandswerbung
- Erstellen einer Angebots- bzw. Produkteliste
- Eröffnungsveranstaltung mit Pressemitteilung
- Erstellen von Dokumenten für den Betrieb
- Öffentlichkeitsarbeit und Werbeunterlagen
- Einrichten der Infrastruktur vor Ort
- Aufbau der Vermietungslogistik
- Einkauf der Fahrzeuge
- Betrieb, Unterhalt und Vermietung
- Buchhaltung und Administration
- Zwischen- und Schluss-Evaluation

4. Durchgeführte Arbeiten/umgesetzte Massnahmen

4.1. Erstbefragung

Vor dem eigentlichen Start von mobilo wurde Anfangs 2002 im Gundeldinger Feld eine Befragung zur Evaluation der „Vereinbarung Nachhaltigkeit“ durchgeführt, welche auch Fragen der Mobilität thematisierte. Ein Auszug der Antworten der damals noch kleinen Anzahl von MieterInnen (23 MieterInnen, 12 ausgewertete Stellungnahmen, Dokument unter Beilage B4.1) nachfolgend:

Frage 4	<i>Wurde die VEREINBARUNG NACHHALTIGKEIT <u>von der Kantensprung AG</u> im Allgemeinen berücksichtigt?</i>	Ja	Nein	leer
	<i>im Bereich Mobilität</i>	5	5	2
	<i>Mängel: Einschränkungen durch Greenfield AG, bisher erst Ideen, wenig Konkretes, ineffizientes Parkverbot, mangelnde Sicherheit, fehlendes Mobility CarSharing-Angebot (Transporter)</i>			
	<i>Frage 5</i>			
	<i>Sind Sie an der Realisation von mobilo interessiert?</i>	7	5	0
	<i>besondere Anliegen:</i>			
	<i>- Reduktion des Autoverkehrs</i>			
	<i>- grösseres Transportfahrzeug, ev. Pick-up, Gabel-Rolli/-stapler</i>			
	<i>- mehr Veloständer, Veloanhänger, Abstellplatz für Kinderwagen etc.</i>			
	<i>- CarSharing, ev. mit Elektroauto</i>			

In einem zweiten Schritt wurden daraufhin die Bedürfnisse des Mobilitätsangebotes mit einem kleinen Fragebogen weiter abgeklärt (siehe Anhang A3.1). Auf Grund dieser beiden Rückmeldungen wurde die erste Angebotspalette zusammengestellt.

4.2. Gründung des Vereins *mobilo*

Bereits im Vorfeld des eigentlichen Projektstartes ist von den Initianten Kantensprung und Ökozentrum Langenbruck am 14. Juni 2002 ein Verein gegründet worden mit folgendem Inhalt (Auszug aus den Statuten, Kopie siehe Beilagen B4.2):

Unter dem Namen mobilo besteht ein Verein gemäss Art. 60ff. ZGB mit Sitz in Basel. Er ist parteipolitisch und konfessionell neutral und unabhängig.

Das Ziel des Vereins ist die Bewusstseinsförderung und die Verhaltensänderung in bezug auf die Problematik des MIV (motorisierter Individualverkehr). Zu diesem Zweck bietet der Verein den Mietern und Anwohnern des Gundeldinger Feldes umfassende Alternativen zur Abdeckung der persönlichen und beruflichen Mobilitätsbedürfnisse.

4.3. Vereinsangebot

Die Angebotspalette an alternativen Transportmöglichkeiten des Vereins mobilo wurde auf einer Preisliste zusammengefasst. Parallel dazu wurde ein Nutzungsreglement erstellt (Beilage B4.3). Die Preisliste umfasste beim Start 17 einzelne Angebote aus den folgenden Kategorien (siehe auch Beilage B4.4):

- Einführung und Mobilitätsberatung
- Tageskarten für öffentlichen Verkehr (Bahn, Bus und Tram)
- Human powered Mobility (Miet- und Spontanvelos, E-Bikes)
- Veloanhänger (Transport und Kinder)
- Fun-Mobile (Ritschka und ZEM)
- Mobility CarSharing (persönlich und mit Vereinskarte)
- Diverses (Fährgutscheine, IG Velo, Duschenbenützung)

Auszug aus der Preisliste vom September 2003 (Kopie im Anhang), die leichte Modifikationen bzw. Vereinfachungen der ersten Start-Preisliste beinhaltet.

<u>Angebot</u>	<u>Beschreibung</u>	Mieter Gundeldinger Feld <u>Preis</u>	Externe Nutzer <u>Preis</u>
ZEM - Zero Emission Machine	Das 2cycle-ZEM erlaubt gesellige Ausfahrten, bei denen man miteinander - weil nebeneinander - plaudern kann, bei denen jeder Passagier sein eigenes Tempo unabhängig von Anderen tritt. Das ZEM empfiehlt sich weniger für Fahrten im Stadtverkehr, als für gemütliche Spazierfahrten auf Velowegen oder auf Landstrassen.	Fr. 25.- / Tag	Fr. 75.- / Tag

4.4. Öffentlichkeitsarbeit

Internet

Zu finden unter www.mobilo.ch. Die Adresse musste zuerst noch freigekauft werden, da sie bereits besetzt war. Diese Internetadresse bietet eine erste Informations-Plattform durch Links zu SBB-Fahrplan, zu Mobility CarSharing für Fahrzeugreservierungen, zum Informationsdienst mobilservice sowie zu Verkehrs- und Wetterinformationen in Basel und Umgebung. Weiter sind aktuelle Neuigkeiten, Preisliste, Kontaktadresse sowie Links zu den Initianten-Organisationen Kantensprung und Ökozentrum Langenbruck enthalten.

Medien In- und Output

Auf mobilo wurde u.a. in der Basler Zeitung BAZ, im Baselstab, in der Gundeldinger Zeitung, im umverkehren, im APUG-Newsletter vom BAG, in der Projektbroschüre „Nachhaltige Quartierentwicklung“ aufmerksam gemacht (Presseberichte Beilagen B4.5ff).

Weitere Aktivitäten

Neben Vorträgen vor diversen Gremien, Einbindung in die IGVELO Generalversammlung, einer Pressekonferenz zur offiziellen Projektstart, aktiver Teilnahme an Quartierfesten und Neuzuzügerabenden sowie zweimaliger Vorstellung des Projektes am Veloputztag Basel war mobilo u.a. auch auf dem nationalen Parkett mit dem Besuch der equiterre-Jahrestagung (Beilage B4.6), der Tagung zu Mobilitätszentralen und der BAG-Jahresversammlung präsent.

4.5. Infrastruktur vor Ort

Einrichten eines Büroarbeitsplatzes auf dem Gundeldinger Feld mit eigener mobilo-Telefonnummer (061/333'70'71) und einer Email-Adresse (info@mobilo.ch).

Bereitstellen eines gedeckten Velounterstandes sowie eines Raum für die speziellen Fahrzeuge (ZEM, Riksha, EBike) inkl. Akkuladestationen.

Anbringen von Hinweisschilder und Wegweiser auf dem Areal.

Schlüsselkasten bei Vermietungsstelle.

4.6. Erstellen von Dokumenten

Betriebsunterlagen und Benutzerinstruktionen

- mobilo-Anmeldeformular
- Mobility CarSharing Anmeldeformular für „mobilo plus“
- mobilo-Nutzerausweis in Kreditkartengrösse (mit Nutzernummer und wichtigen Tel.-Nrn.)
- Nutzungsreglement und Angebotspreisliste
- Begrüssungsschreiben und Einladung für die Einführungsinstruktion
- Instruktionen und Kurzbedienungsanleitungen für die beiden E-Bikes
- NutzerInnen-Informationen (Angebotsanpassungen, verändertes Handling, Umplatzierungen auf dem Areal, mehrmals veränderte Bedingungen für das unpersönliche GA der SBB etc.)

Presstexte und Werbeunterlagen

- Bericht für Umverkehr
- Quartal-News im IGVeloblatt beider Basel
- Berichte in der Gundeldinger Zeitung
- Brief zur Eröffnungsveranstaltung
- Achtsprachiger Begrüssungstext für Neuzuzügerabend Gundeli
- Texte und Bilder für die Internetplattform www.mobilo.ch
- mobilo – Flyer und Plakate
- Interviews zu Presseartikel in der BAZ, im Baslerstab, im BAG Newsletter und für die Broschüre „Nachhaltige Quartierentwicklung“ des ARE
- Unterlagen für Präsentation bei BAG Jahresversammlung und für „equiterre-Workshop“ zu Mobilität
- Pressemappen
- Projektblätter und Projektakquisitionsunterlagen

Vermietung/Administration/Buchhaltung

- Vereinsstatuten
- Mitglieder- bzw. NutzerInnenliste
- Leitfaden mobilo-Administration
- Vereins- und Projektbuchhaltung

4.7. Fahrzeugkonzept/Einkauf der Fahrzeuge

Für mobilo wurden folgende Fahrzeuge eingekauft:

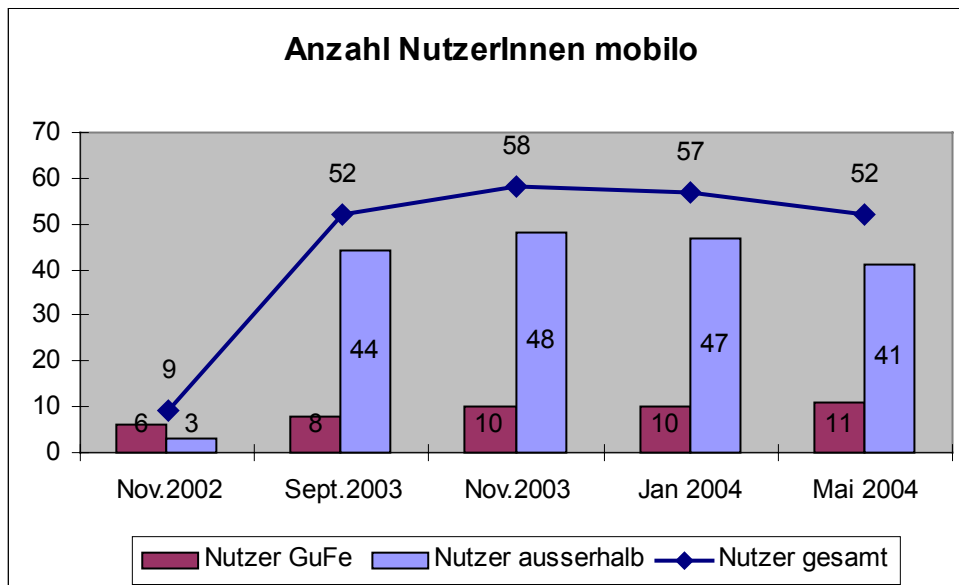
<i>Fahrzeuge</i>	<i>Anz.</i>
ZEM (Zero Emission Machine)	1
Expo Velos	3
Spontanvelos	2
Kinderveloanhänger	1
Veloanhänger mittelgross (Vitelli)	1
E-Bike Dolphin (Unterstützung NewRide)	1
E-Bike Estelle (Unterstützung NewRide)	1

4.8. Evaluation

- Inputs aus Anmeldeformular
Abfrage der detaillierten Mobilitätsbedürfnisse mit der Anmeldung (Kopie Anmeldeformular als Beilage).
- Auswertung Buchungen
Erfassung der einzelnen Buchungsvorgänge pro NutzerIn in einer Liste.
- Fallstudie am Institut für Energie der FHBB
Für diese Fallstudie im Rahmen eines Nachdiplomstudiums (durchgeführt durch Irene Wigger) sind Daten aus allen vorhergehenden Datenquelle berücksichtigt worden. Daneben beinhaltete die Fallstudie auch die Auswertung von qualitativen Interviews.
- Feedbackkontrolle „Nachhaltige Quartierentwicklung“
Die in Zusammenarbeit mit dem Projekt „Nachhaltige Quartierentwicklung“ durchgeführte Feedbackkontrolle zeigte bereits einige Resultate, die Anpassungen vorgeben. Unterstützt wurde diese Arbeit durch die Resultate der Fallstudie FHBB. Der Schlussbericht vom Januar 2003 ist im Anhang zu finden.

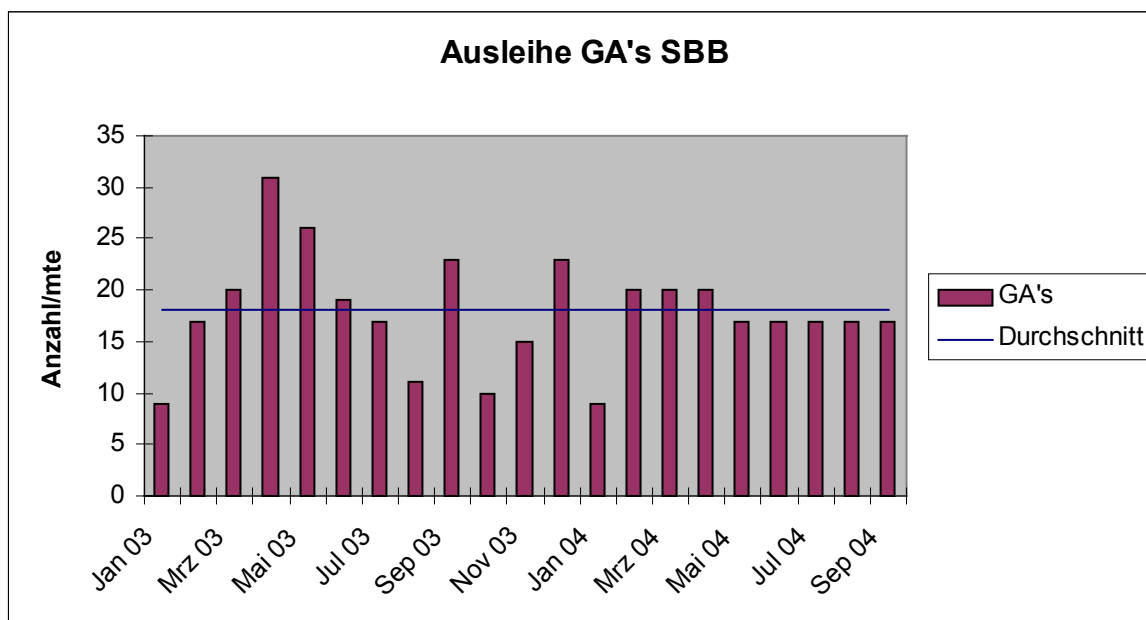
5. Resultate

Mitglieder- bzw. NutzerInnen-Entwicklung



Bemerkungen Diagramm: 80% der NutzerInnen kommen von ausserhalb des Gundedinger Feldes (extern). Ab Ende Mai 04 gibt es keine Mitgliederbeiträge und Nutzerausweise mehr. Das Angebot steht neu allen MieterInnen vom Gundedinger Feld zur Verfügung.

Angebotsnutzung am Beispiel SBB-Generalabonnement



Im Jahr 2004 hat sich das Angebot des SBB-GA's 4x verändert. Per Anfang Jahr wurde die **Duo-Karte** eingeführt, Ende April ist das **Flexicard-Angebot** ausgelaufen, Anfang Mai wurde eine **Firmen-GA** für mobilo gekauft, im Sept. ist die **Ausleihe des Firmen-GA von der SBB verboten** worden.

Angebotsattraktivität

1. <i>Angebotsattraktivität bis 15.8.03 (147 Buchungen): Verteilung der Buchungen auf die einzelnen Angebote</i>	77% 11% 4% 2% 6%	GA ¹ der SBB Mobility CarSharing Velo Anhänger Übrige
--	------------------------------	--

Die Angebotsattraktivität ermittelt mit der Feedbackkontrolle Mitte Aug. 2003 ergab obiges Resultat. Der Angebotssplit hat sich bis zum Projektschluss nicht wesentlich geändert. GA's und Mobility CarSharing blieben die Zugpferde.

Nutzerverhalten

2. <i>Nutzerverhalten bis 15.8.03 (53 NutzerInnen):</i>		
- 20 nutzen GA-Tageskarten (15 ausschliesslich)	38%	der NutzerInnen
- 4 nutzen Mietvelos	8%	"
- 3 nutzen Mobility CarSharing persönlich	6%	"
- 3 nutzen Mobility CarSharing über mobilo	6%	"
- 2 nutzen Anhänger	4%	"
- 2 nutzen ZEM	4%	"
- 1 nutzen E-Bike	2%	"
- 27 Nutzer sind ohne Buchungen	51%	"

6. Wirkungen

6.1. Wirkungsziele

Wirksamkeitstabelle aus Projektantrag

Heute	ÖV	MIV	LV	andere		
Jahreskilometerleistung gemäss Mikrozenzius 4.1	2'054	8'067	836	650	11'607	km/Jahr
Modalsplit	17.70%	69.50%	7.20%	5.60%	31.8	
Personenkilometer	2'054	8'067	836	650	1	Pkm
Fahrzeugkilometer		5'378			1	Fzkm
Energie-Verbrauch	411	4'302			4'713	KWh

Zukunft	ÖV	MIV	LV	andere		
angestrebte Veränderung	+20%	-10%	+2%	0%		
Jahreskilometerleistung	2'465	7'260	852	650	11'228	km/Jahr
Modalsplit neu	21.96%	64.66%	7.59%	5.79%		
Personenkilometer	+411	-807	+17	0	-379	Pkm
Fahrzeugkilometer		-538			-253	Fzkm
Mehrverbrauch/Ersparnis	82	-430			-348	KWh

6.2. Wirkungsindikatoren

ÖV: Die Tageskarten der SBB waren der eigentliche Renner. Während der Projektlaufzeit wurden insgesamt 373 Tageskarten nachgefragt. Die Flexicard wurde bis Ende April 2004 (von SBB aus dem Verkehr gezogen) 290x, das Firmen-GA (ab Mai 2004) 53x und die Duokarte (ab Jan. 2004) 15x verkauft.

6.3. Erreichte Wirkung

Die MieterInnen auf dem Areal können ihre Mobilitätsbedürfnisse mit nur zwei Mobility CarSharing-Parkplätzen zufriedenstellend lösen. Das Areal ist voll mit gedeckten Velounterstellmöglichkeiten und fast ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr vorenthalten.

¹ Generalabonnement-Tageskarten der SBB (Flexicard)

7. Erfahrungen

7.1. Positive Erfahrungen

- Das Areal Gundeldinger Feld mit 65 Mieterorganisationen, 200 MitarbeiterInnen und bis zu 1000 BesucherInnen pro Tag kommt weiterhin gut aus ohne öffentliche Parkplätze. Auch dank mobilo.
- Mit dem Projekt mobilo gelang es einen neuen Standort für 2 Mobility Fahrzeuge auf dem Areal einzurichten. Diese werden rege gebraucht. (die einzige 2 Parkplätze auf dem Areal)
- Das Areal Gundeldinger Feld zieht eine Mieterschaft mit vorbildlich Mobilitätsverhalten (Bahn, Tram, Velo und zu Fuss) an.

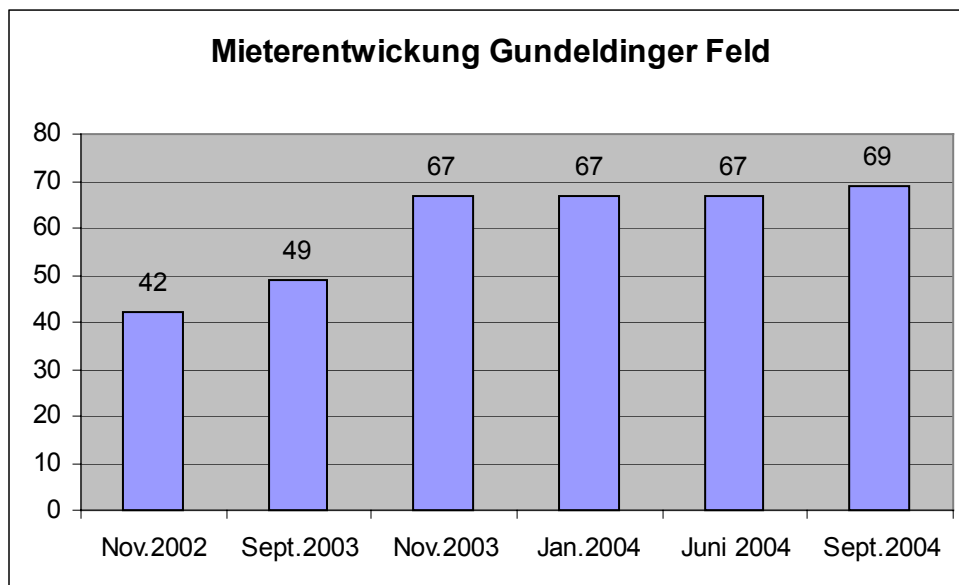
Wie kommen die Mieter ins Gundeldinger Feld:

- <i>mobilo-NutzerInnen</i>	62% 23% 15% 0%	Fahrrad ÖV (Bus, Tram, SBB) andere (v.a. zu Fuss) eigenes Auto
- <u>nicht</u> <i>mobilo-NutzerInnen</i>	40% 25% 10% 25%	Fahrrad ÖV (Bus, Tram, SBB) andere (v.a. zu Fuss) eigenes Auto

- Die unpersönliche Mobility-CarSharing-Karte des Vereins mobilo ist beliebt, wird oft verwendet und ist womöglich einen guten Einstieg für neue Mobility CarSharing-Kunden.
- Das Fun-Fahrzeug ZEM ist recht beliebt und wird regelmässig vermietet.
- Die Tageskarten der SBB (Flexicard) waren bis April 2004 sehr beliebt und wurden sehr oft verkauft. Diese Dienstleistung war ein richtiger Renner.
- Der Betrieb von mobilo wird seit Juni 2004 erfolgreich von Transform weitergeführt.
- Das Projekt mobilo hat einen guten Bekanntheitsgrad, nicht nur unter Mobilitätsexperten.

7.2. Negative Erfahrungen, resp. Lehren für die Zukunft

- Die Organisationsstruktur als Verein mit Mitgliedschaften erwies sich als aufwändig. Der administrative Aufwand war unverhältnismässig gross und hat hohen Kosten verursacht. Ausserdem kann eine Mitgliedschaft bei einem neuen Verein eine Hemmschwelle für neue InteressentInnen sein.
- Die Idee, dass die Mitgliedschaft bei mobilo viele Mitgliedschaften bei anderen Organisationen (IGVelo, VCS, Mobility CarSharing, etc.) überflüssig machen, war attraktiv. Allerdings hatte z.B. die IGVelo Angst, dass ihre Organisation dadurch geschwächt werden könnte. Im Laufe des Projektes hat Mobility CarSharing ihre Mitgliedschaftsgebühren deutlich attraktiver gestaltet, so dass eine Mitgliedschaft via mobilo gar nicht mehr attraktiv war.
- Im Gundeldinger Feld besteht praktisch kein Bedarf für Velos. Der ÖV ist ausgesprochen gut, und wer Velo fahren möchte, hat eins. Die Elektrovelos wurden nur sehr sporadisch vermietet. Hier besteht offensichtlich auch eine Schwellenangst, wie diese Velos zu benützen sind.
- Unpersönliches GA der SBB (Flexicard) war ein richtiger Renner. Nachdem die SBB diese Dienstleistung gestoppt hatte, wurde ein Firmen-GA gekauft und gegen Entgelt ausgeliehen, bis die SBB uns darauf aufmerksam machte, dass die Ausleihe gegen Entgelt nicht erlaubt sei. Die Aktion musste gestoppt werden. Zur Zeit wird mit der Stadtverwaltung abgeklärt, ob die grosse Nachfrage mit 2 „Gemeinde-GA“ gelöst werden kann.
- Beim Start der Projektumsetzung im November 2002 war einerseits erst ein kleiner Teil der Mieterschaft auf dem Areal eingezogen. Bedingt durch die Umzugsarbeiten und die Einrichtung der neuen Räumlichkeiten, lagen die Prioritäten in diesen ersten paar Monate andererseits nicht gerade bei der Mobilitätsverhalten.



- Der stufenweise Umbau des Gundeldinger Feldes bewirkte, dass alle paar Monate eine Änderung der räumlichen Zuteilung stattfand. Dies bedeutete, dass der Standort für die mobilo Infrastruktur oft umgezogen werden musste und eher ein Provisorium war. Die NutzerInnen mussten sich so häufig umorientieren und auf die neuen Begebenheiten einstellen.
- Ursprünglich war eine gemischte Nutzung mit Wohnen auf dem Gundeldinger Feld vorgesehen. Die nun bereits umgesetzten Projekte und angesiedelten Betriebe aus dem Dienstleistungs-, Freizeit-, Kultur- und Tourismusbereich lassen eine Nutzung für Wohnen immer unwahrscheinlicher werden. Die heutige Struktur der NutzerInnen und BesucherInnen lassen den wohnenden Anteil der Mieterschaft vermissen.
- Das Gundeldinger Feld ist eingebunden in die 2000-Watt-Gesellschaft (Projekt im Rahmen der Strategie Nachhaltigkeit im ETH-Bereich) in der Pilotregion Basel. Ohne verändertes Mobilitätsverhalten wird die 2000-Watt-Gesellschaft nicht erreicht werden können. Trotz diesem Umstand konnten weder die Stadt Basel noch die zuständige novatlantis-Projektleitung einer Unterstützung oder Zusammenarbeit mit dem Projekt mobilo zustimmen. Dem Projekt wurde trotz der Zusammenarbeit mit der FHBB (div. Studien- und Diplomarbeiten) die fehlende ETH-Verbundenheit zum Verhängnis. Die Stadt Basel machte zudem ihre Unterstützung vom Entscheid novatlantis abhängig.
- Die harzige Mittelbeschaffung während des Projektablaufes und speziell die Absage der Stadt Basel und das fehlende Wohlwollen von Novatlantis haben das Projekt belastet. Der Anteil an Eigenleistung musste permanent erhöht werden, um den Projektfortgang nicht zu gefährden. Trotz diese Eigenleistungen konnten die Gesamteinnahmen nicht realisiert werden.
- Die Tageskarten des GA's kristallisierten sich als eigentlicher Renner und Lockvogel unseres Angebotes aus. Die mehrmals veränderten Bedingungen für das GA erschwerten die Rahmenbedingungen für die Ausleihe zunehmend und nahmen uns sukzessive diesen Trumpf aus den Händen. Neben Mehrkosten für Firmen-GA und einen Vorrat an DUO-Karten war damit auch einiges an Aufwand für Kommunikation und Veränderung von Preislisten verbunden.
- Die verhaltene Aktivität der zahlenmässig den Vorgaben entsprechenden NutzerInnen liessen die Rückfinanzierung kleiner ausfallen und den Beitrag an das Betriebsdefizit höher ausfallen. Ursache waren neben einer Mieterschaft, die sich erst im Aufbau befand auch dass das Gundeldinger Felde schon selber eine Mieterschaft mit vorbildlich Mobilitätsverhalten (Bahn, Tram, Velo und zu Fuss) anzog.

8. Folgerungen

Trotz einem bescheidenen Budget und begrenztem Wirkungskreis hat das Projekt mobilo eine recht grosse Resonanz erhalten. Das Projekt mobilo hat auch Sympathien ausserhalb de Areal und Quartiers gefunden, was zu ein paar MitgliederInnen von weit weg führte. Der durchschlagende Erfolg blieb dem Pilotprojekt „mobilo“ jedoch aus nachfolgenden Gründen versagt, auch weil sich einige Parameter im Umfeld und während der Laufzeit des Pilotprojektes verändert haben:

- Die grosse Aufbau- und Umnutzungsphase auf dem Areal selber hat uns immer wieder vor neue Situationen gestellt.
- Trotz einer erwartungsgemässen Mitgliederentwicklung liess die Aktivität der mobilo-NutzerInnen zu wünschen übrig.
- Bis zum Abschluss des Projektes fehlte die Zielgruppe Wohnen auf dem Areal, welche unser Mobilitätsangebot aktiver beansprucht hätte.
- Die SBB machte uns mit den Einsatzeinschränkungen beim unpersonliche GA etwelches Kopfzerbrechen. Nach der Sistierung der sehr gut nachgefragten Flexicard-Tageskarten, der Überbrückungslösung mit dem VCS wurde uns als Verein mobilo zu guter Letzt auch die Abgabe des Firmen-GA's untersagt. Der eigentliche Lockvogel ging verloren.
- Neuerungen und Anpassungen per 1. Januar 2004: Einführung Duo-Karte der SBB, Ankündigung Firmen-GA, Einführung Langzeitmieten bei Velos und E-Bikes, Einführung der Firmenmitgliedschaft (für Firmen ab 5 Personen), Ankündigung Hauslieferdienst, personelle Änderungen und Beantragung Gemeinnützigkeit (Beilagen 8.1.0).
- Strukturelle Anpassungen ab 1. Juni 2004: Ab Juni 2004 gibt es keine Mitgliederbeiträge und keine Nuterausweise mehr. Neu ist, dass alle MieterInnen des Gundeldinger Feldes zu potentiellen NutzerInnen des verbleibenden Angebotes von mobilo werden (Beilagen 8.1.1 und 8.1.2).

9. Erkenntnisse

- Die Auswertung der einzelnen Umfragen hat gezeigt, dass zwischen Bedürfnis- und Benutzerbefragungen und der tatsächlichen Benutzung eine beachtliche Diskrepanz besteht. So z.B. im Bezug auf gewünschter Angebotspalette und Häufigkeit der Benutzung. Es macht den Anschein, dass Wunschvorstellungen des eigenen Mobilitätsverhalten bei Befragungen verstärkt einzufließen.
- Die Unterstützung und das Interesse der Hochschulen (Novatlantis, ETH, FHBB) und anverwandten Instituten an einer praktischen Umsetzung hat oft zu Gunsten von theoretischen Erhebungen, Diplomarbeiten und Evaluationen das Nachsehen. Das noch junge Pflänzchen mobilo konnte sich kaum gegen diesen Evaluationsdruck wehren.

10. Weiterführung

10.1. Weiterführung auf dem Gundeldinger Feld

Der Betrieb von mobilo wird seit Juni 2004 von Transform weitergeführt. Transform ist ein Teil der psag, eine Psychosoziale Arbeitsstelle, die die Lebenssituation von Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen verbessern will. Sie unterstützt die Selbstständigkeit von psychisch Leidenden, wirkt der Isolation entgegen und trägt zur gesellschaftlichen und beruflichen Rehabilitation bei. Die MitarbeiterInnen von Transform haben das Projekt mit grosser Begeisterung und ohne Probleme aufgenommen und werden es unter Aufsicht des Vereins selbständig weiterführen. Aufgabenbereiche sind: Buchhaltung, Reservationen, Vermietungen, Unterhalt der Fahrzeuge, Werbung, etc.

10.2. Hauslieferdienst **brinx**

Die Interessengemeinschaft Gundeldingen (IGG) lanciert in Zusammenarbeit mit mobilo eine neue Dienstleistung von grossem Allgemeinutzen.

Der Hauslieferdienst senkt den Binnenverkehr im Gundeldingen- und Bruderholzquartier, beschäftigt benachteiligte ArbeitnehmerInnen und Arbeitslose, unterstützt die Quartierbevölkerung, verbessert die Lebensqualität, hilft Energie sparen und schützt die Umwelt. **brinx** wertet damit die Standorte Gundeldingen und Bruderholz nachhaltig auf. Das Projekt ist als Zukunftsinvestition zur Verlangsamung des Verkehrs und zur Reduzierung des **MIV** (**m**otorisierter **I**ndividualverkehr) und als Beitrag zur Quartierbelebung und – Vernetzung zu verstehen. Die Idee stammt von der IG Velo Burgdorf, welche 1997 die „Bewachte Velostation Burgdorf“ initiierte, welche auch einen Lieferdienst mit Elektrovelos beinhaltet. **brinx** durfte sich dort umsehen und Ideen mitnehmen, weitere Info unter: www.velostation.ch .

10.3. mobilo für Velomodellstadt Burgdorf

Die Bekanntheit von mobilo hat dazu geführt, dass die Stadt Burgdorf Interesse am Projekt bekommen hat. Im Herbst 2004 wird in einer ersten Phase mit einer Machbarkeitsstudie der Bedarf für mobilo-Standorte abgeklärt. Anschliessend soll mobilo in Burgdorf den Bedürfnissen entsprechend aufgebaut werden.

11. Abrechnung

11.1. Projektabrechnung mobilo

	SOLL	IST
Projekteinnahmen		
Private Stiftung Basel	25'000.00	25'000.00
Bundesamt für Energie	25'000.00	25'000.00
Bundesamt für Gesundheit	10'000.00	10'000.00
Weiteres Fundraising	32'776.00	
VCS Basel		5'000.00
Mobility		500.00
Arealfond Gundeldinger Feld		6'600.00
Eigenleistungen Ökozentrum Langenbruck	7'500.00	20'000.00
Eigenleistungen Kantensprung AG	7'500.00	20'000.00
Stadt Basel	10'000.00	
Mitgliederbeiträge	15'000.00	6'704.00
Betriebseinnahmen Dienstleistungen		11'449.10
Erlös Verkauf Fahrzeuge		4'025.00
Total	132'776.00	134'278.10

Projektausgaben

Honorarkosten	Stunden	Stundenansatz	81'776.00	72'625.00
Projektleitung	169	CHF 125.00		21'125.00
qualifizierte MitarbeiterInnen	364	CHF 100.00		36'400.00
Kommunikation	98	CHF 100.00		9'800.00
Evaluation	53	CHF 100.00		5'300.00
Fix- und Betriebskosten			41'000.00	51'657.39
Investitionen Fahrzeuge				17'583.20
Investitionen Dienstleistungen		Tageskarten, DUO-Karten, GA		18'784.34
		Mobility CarSharing-Karte		2'720.00
Unterhalt/Energie Fahrzeuge				630.85
EDV/Internet				1'500.00
Beitrag an Büromiete				2'000.00
Büromaterial				1'947.00
Parkplatz und Raummiete				5'280.00
Versicherungen				927.00
Mitgliederbeiträge Drittorganisationen				285.00
Nebenkosten			10'000.00	11'815.80
Herstellung Werbemittel				10'195.00
Verbrauchsmaterial				1'420.50
Reisekosten/Spesen				200.30
Total			132'776.00	136'098.19
			Projektergebnis	-1'820.09

31.10.2004 PG

15.11.2004 /Rev1/Duv

11.2. Kommentar zu den Projekteinnahmen

Die Projekteinnahmen konnten nicht ganz im vorgesehenen Rahmen realisiert werden. Die Stadt Basel machte ihre Unterstützung von der Beurteilung von novatlantis, Koordinationsstelle für das Programm 2000-Watt-Gesellschaft, abhängig. Novatlantis hat seine Unterstützung abgelehnt: Dies mit der Begründung (Zitat): „dass keine Forschungsanstalt aus dem ETH-Bereich aktiv im Projekt mitarbeitet“. Diese beiden Ausfälle in der Grössenordnung von ca. Fr 30'000.- konnten wir nur z.T. durch Unterstützung der VCS Basel und dem Arealfond des Gundeldinger Feldes kompensieren. Ein weiterer Einnahmefall war auf Seite der Nutzerschaft zu verzeichnen. Die erwartete Rückfinanzierung von Fr 15'000.- konnte nur zur Hälfte realisiert werden, da das Geld für fehlende Einnahmen beim Betrieb belassen werden mussten. Die harzige Mittelbeschaffung hat das Projektteam belastet und die wünschbaren Vorinvestitionen teilweise verzögert. All diese Umstände haben dazu geführt, dass der Anteil an Eigenleistung mehr als verdoppelt werden musste.

11.3. Kommentar zu den Projektausgaben

Durch die verminderten Einnahmen musste auch auf der Ausgabenseite vorsichtig kalkuliert werden. Die Hälfte der Honorarkosten wurden von den Eigenleistungen getragen. Bei den Investitionen für die Fahrzeuge konnte durch geschickten Einkauf (NewRide, Expo-Bikes, Occasionsvelos etc.) und die Zusammenarbeit mit der VCS beim SBB-Tageskarten (Flexicard) einiges an Geld eingespart werden. Die veränderten Bedingungen für die Tageskarten (Flexicard) zwangen uns in der zweiten Projekthälfte, ein Firmen-GA und einen Vorrat an DUO-Karten fix einzukaufen. Bei der Werbung sind die Kosten durch das z.T. rege Interesse von verwandten Organisationen und durch die Öffentlichkeitsauftritte und Präsentationen wenig höher ausgefallen. Hier wollten wir auch nicht sparen, da eine Verhaltensänderung doch einiges an Überzeugungsarbeit und Information benötigt.

Langenbruck, den 5. November 2004

Pierre Güntert
Projektleiter mobilo

12. Beilagen

Nr.		
B1	Gundeldinger Feld	Flyer
B4.1	Vorlage Erstbefragung	„Was sind meine Bedürfnisse?“
B4.2	Statuten des Vereins mobilo	gegründet am 14.Juni 2002
B4.3	mobilo-Nutzungsreglement	
B4.4	mobilo-Preislisten	Nov. 02, Sept. 03 und Juni 04
B4.5	Medienausschnitte	
	BAZ vom 7./8. Sept.2002	
	Baselstab vom 20. Febr. 2003	
	Gundeldinger-Zeitung Febr. 2003	
	APUG-Newsletter 2/02	
	„Nachhaltige Quartierentwicklung	
	Basler Veloblatt Febr. 2003	
	Basler Veloblatt, Bsp. mobilo-News	
B4.6	mobilo- Präsentation	anlässlich equiterre Workshop
B4.7	Feedback-Kontrolle	Nachhaltige Quartierentwicklung
B4.8.4	Bsp. Nutzer-Merkblatt	
B4.9	mobilo- Fahr los!	Werbe-Flyer
B8.1.0	Rückblick mit Schreiben Dez. 2003	
B8.1.1	Strukturanpassungen per 1.Juni 2004	für NutzerInnen auf dem Areal
B8.1.2	Strukturanpassungen per 1.Juni 2004	für NutzerInnen ausserhalb