

«Die Kunden wünschen Elektroautos»

Ab Herbst bietet das Carsharing-Unternehmen Catch a Car zusätzliche 30 Stromer an



Bestens gelaunt. Catch-a-Car-Geschäftsführer René Maeder, Regierungsrat Hans-Peter Wessels und ETH-Doktorand Henrik Becker (v.l.). Foto Dominik Plüss

Von Martin Regenass

Basel. Die Firma Catch a Car befindet sich auf Expansionskurs. Zu den bereits 120 Kleinwagen, die Kunden in der Stadt und in ein paar stadtnahen Gemeinden mittels einer App für 38 Rappen pro Minute mieten können, sollen 30 zusätzliche Autos hinzukommen. Catch-a-Car-Geschäftsführer René Maeder will dabei neu auch auf Elektroautos setzen. Am Rande der Muba gab Maeder der BaZ zusammen mit Hans-Peter Wessels ein Interview. Der SP-Verkehrsdirektor hat das sogenannte Free-Floating-Angebot seitens der Stadt ermöglicht. Mit am Tisch war auch Henrik Becker. Er hat 2015 an der ETH Zürich eine Studie über das Angebot in Basel verfasst.

BaZ: Herr Becker, Herr Wessels und Herr Maeder. Wie oft und für welche Fahrten nutzen Sie Catch a Car?

Henrik Becker: Ich lebe in Zürich, da gibt es das Angebot nicht.

Hans-Peter Wessels: Ich fahre nicht Auto.

René Maeder: Wenn ich vom Catch-a-Car Firmenstandort Rotkreuz mit dem Zug in Basel ankomme, nehme ich am Bahnhof einen VW-Up und fahre zu den Meetings. Heute vom Bahnhof zur Messe, um hier die Verfügbarkeit der Catch-Cars zu erhöhen. Denn bei der Muba verfügen wir über fixe Parkplätze.

Also Strecken, die Sie eigentlich auch mit dem Tram absolvieren könnten?

Maeder: Ich fahre jeweils Kurzstrecken. Typischerweise dann, wenn ich das Tram an einem Knoten wechseln muss oder auf Tangentialachsen unterwegs bin. Da ist es praktischer, mit Catch a Car zu fahren. Man ist schneller am Ziel.

«Catch a Car betreibt 120 Fahrzeuge in der Stadt, die etwa 400 Privatautos ersetzen.»

Henrik Becker

Herr Wessels, ist es sinnvoll, das Auto anstatt Trams für kurze Strecken zu benutzen?

Wessels: Der Service von Catch a Car trägt zu einer stadtvträglichen Mobilität bei und der knappe Strassenraum kann besser ausgenutzt werden. Das zeigt auch die Studie der ETH, die das Projekt begleitet hat. Dank Catch a Car hat es weniger eingelagerte Autos in der Stadt. Die 100 Autos, die Catch a Car 2015 in Basel platziert hat, ersetzen gemäss der

Studie 400 Autos. Somit werden 300 Parkplätze weniger in Anspruch genommen.

400 Basler Autohalter haben also wegen Catch a Car ihr Auto ausgelöst. Können Sie das bestätigen, Herr Becker?

Becker: Ja, das ist das Resultat unserer Studie. Darin haben wir die Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Catch-a-Car-Kunden untersucht und mit einer Kontrollgruppe verglichen. Es handelt sich also um Hochrechnungen und nicht um Bestandzahlen der Motorfahrzeugkontrolle?

Becker: Die Zahlen der Motorfahrzeugkontrolle sind nur bedingt aussagekräftig. Catch a Car betreibt aktuell 120 Fahrzeuge in der Stadt, die gemäss unserer Studie etwa 400 Privatfahrzeuge ersetzen. Bei über 60 000 in Basel zugelassenen Personwagen lässt sich ein solcher Effekt kaum statistisch signifikant nachweisen. Dafür bräuchte man wohl eine grössere Zahl Catch-a-Car-Fahrzeuge.

Herr Wessels, das bedeutet, Sie können weitere oberirdische Parkplätze abbauen?

Wessels: Die Verfügbarkeit der Parkplätze wird für die Einwohnerinnen und Einwohner verbessert, zum Beispiel mit dem Bau von unterirdischen Parkings wie dem Landhof. Das reduziert den Parkplatzsuchverkehr. Aber aufgrund der geänderten Strassenbauvorschriften werden im engen Strassenraum die Parkplätze auch in den nächsten Jahrzehnten aufgehoben werden müssen.

Wie viele Kilometer legen Catch-a-Car-Kunden im Durchschnitt zurück?

Maeder: Eben haben wir kommuniziert, dass wir in Basel und Genf 10 000 Kunden haben...

In Basel sind es rund 7000, stimmt das?

Maeder: ... das kommunizieren wir nicht. Aber sie fahren typischerweise kurze Strecken in einer kurzen Zeit. Durchschnittlich benutzen die Kunden die Autos für rund zehn Kilometer. Also genau auch für jenen Kurzstreckenbereich um die fünf Kilometer, für den Sie, Herr Wessels, propagieren, auf das Auto zu verzichten?

Wessels: Von mir haben Sie das bestimmt noch nie gehört. Es gibt ganz lange Strecken, die man am besten mit dem Flugzeug zurücklegt. Dann gibt es kurze, die man am besten zu Fuss geht. Ich bin dafür, dass jeder das Fahrzeug benutzt, das praktisch ist und Sinn macht für die jeweilige Strecke. Wir schreiben niemandem vor, welches Verkehrsmittel er brauchen soll. Dass man unter fünf Kilometern nicht das Auto brauchen sollte, das ist eine etwas schräge Vor-

stellung von Ihnen, gegen die ich mich wehre. Man soll nicht versuchen, den Leuten ein bestimmtes Verhalten aufzuzwingen.

Wie sieht ein Catch-a-Car-Kunde aus und wozu nutzt er das Auto?

Maeder: Das Angebot ist wirklich für alle und wir wollen Teil einer kombinierten Mobilität sein. Die 10 000 Leute nehmen das Angebot für ihre Bedürfnisse wahr. Wir haben ein Angebot geschaffen für die erste und letzte Meile, zum Bahnhof oder zum Flughafen und primär auch Tangentialstrecken.

«Wir schreiben niemandem vor, welches Verkehrsmittel er brauchen soll.»

Hans-Peter Wessels

Wie viele Personen sitzen durchschnittlich in einem Ihrer Vierplätzer?

Maeder: Genaue Zahlen haben wir da nicht, aber es sind viele Fahrten mit mehr als nur einer Person.

Ich kann mit Ihrem Kleinwagen VW-Up nicht nach Pratteln zu IKEA fahren und einen Kasten einladen. Warum bieten Sie nicht grössere Autos an?

Maeder: Wir beschränken uns auf die Aufgaben im urbanen Raum. Transporter bietet der Autoverleih Mobility an.

Nun wollen Sie zusätzlich zu den 120 VW-Ups noch 30 Elektroautos anschaffen. Was treibt Sie an?

Maeder: Der Grund ist das Wachstum von Catch a Car in Basel, Riehen, Birsfelden, Binningen, Allschwil und Muttens. Wir sind sehr zufrieden mit dem Geschäftsgang seit der Lancierung von Catch a Car vor dreieinhalb Jahren. Der Kundenstamm nimmt zu und wir müssen daher mehr Autos anbieten. Die Kunden wünschen sich auch Elektroautos. Sie bieten den Vorteil, dass sie sich in der Stadt völlig emissionsfrei bewegen. Sie produzieren weder Lärm noch Abgase. Zudem bieten Elektroautos für kurze Strecken den Vorteil, dass der Motor nicht erst warm werden muss. Auf Kurzstrecken sind Elektroautos effizienter.

Haben Sie Probleme mit Kunden, die bei den Benzinern kalt starten und dann voll aufs Gas gehen und die Motoren schädigen?

Maeder: Unsere Autos sind zu jeder Zeit bestens gewartet. Wir haben noch keine Bremsspuren oder unorthodoxe Abnutzungen von Pneus festgestellt. Da muss ich den Baslern ein Kränzchen winden.

Ein Nachteil von Elektroautos ist die Reichweite. Der VW-E-Golf, den Sie anzuschaffen gedenken, hat eine Reichweite von etwa 200 Kilometern, der E-Up eine von etwa 120 Kilometern gemäss Hersteller. Hersteller sind dafür bekannt, dass sie über- oder untertreiben.

Maeder: Wir müssen diese Angaben noch verifizieren. Beim E-Up sind es 160 bis 180 Kilometer und beim E-Golf über 300. Wir haben jetzt erste E-Ups, die 120 Kilometer auf dem Tacho haben, wenn wir sie zum Laden bringen.

Ist schon klar, welches Auto Sie beschaffen werden? Der E-Golf wird wohl etwas teurer sein als der E-Up?

Maeder: Da sind wir noch im Evaluationsverfahren. Der E-Golf liegt bei rund 40 000 Franken, der E-Up kostet rund 30 000 Franken. Bis zur Flotten-erweiterung im Herbst haben wir da Klarheit.

Wo werden die geladen in Basel?

Wessels: An den ersten öffentlichen Ladesäulen, welche die IWB kürzlich als Pilotprojekt installiert haben. Die Wege zu diesen Stationen sind kurz.

Ausser in Riehen habe ich in Basel noch keine solche Tankstelle gesehen.

Wessels: Es gibt eine Webseite der IWB mit einem Verzeichnis. Das Stromladestationen-Netz wird sicherlich ausgebaut werden. Der Grosse Rat hat bereits entsprechende Vorstösse überwiesen.

«Wir sind sehr zufrieden mit dem Geschäftsgang seit der Lancierung vor dreieinhalb Jahren.»

René Maeder

Catch a Car blockiert dann die Elektrotankstellen?

Maeder: Nein. Es dauert 45 Minuten, einen E-Up vollständig aufzuladen. So lange blockieren wir die Säule, länger nicht. Während dieser Zeit wird das Auto typischerweise gereinigt und kontrolliert.

Weshalb setzen Sie nicht auf Wasserstoff betriebene Fahrzeuge?

Maeder: Solche sind noch nicht verfügbar.

Herr Maeder, wenn ich jetzt mit einem Elektroauto stehen bleibe, weil der Akku leer ist, was mache ich dann? Kommt der Mann mit dem Strom-Booster, der kurz eine Schnellladung durchführt, damit ich weiterfahren kann?

Maeder: Wir haben einen 24-Stunden-Kundenservice, wie für die Benzinautos auch. Aber die Elektroautos müssen wir abschleppen und zur nächsten Tankstelle bringen.

Neue Spitze bei Pro Velo

Anina Ineichen und Philipp Schoch für David Wüest-Rudin

Basel/Liestal. Wechsel an der Spitze von Pro Velo. Der bisherige Präsident, David Wüest-Rudin, ist an der letzten Generalversammlung nach fünf Jahren aus beruflichen und privaten Gründen zurückgetreten. An seiner Stelle wurden Anina Ineichen und Philipp Schoch als Co-Präsidenten gewählt. Auf den Städter Wüest-Rudin folgen mit Schoch und Ineichen zwei Landschäftler.

Die 32-jährige Anina Ineichen ist in Oberwil aufgewachsen und danach in die Stadt gezogen, wo sie heute als Richterin am Zivilgericht amtiert. Der Prattler Philipp Schoch war bis vor kurzer Zeit Landrat der Grünen und im Jahr 2016/17 höchster Baselbieter. Der Leiter der Notfallstationen am Kantonsspital Baselland ist ausserdem Präsident von Wald beider Basel.

Ineichen und Schoch wurden vom Vorstand einstimmig vorgeschlagen und an der Generalversammlung per Akklamation gewählt. Pro Velo verspricht sich von der neuen Zusammensetzung der Verbandsspitze «insbesondere im Landkanton noch mehr bewegen zu können», wie es in der Pressemitteilung heisst. Als Lösung für die zunehmenden Verkehrsprobleme in der Agglomeration soll die Region noch stärker aufs Velo als Verkehrsmittel setzen. Dazu brauche es neue, sichere und direkte Verkehrswege mit einer guten Zufahrt zu den Ortszentren.

David Wüest-Rudin zeigte sich erfreut darüber, «dass ein so erfahrendes und engagiertes Team» nun die Leitung von Pro Velo übernimmt. Gu

Nachrichten

Frau angefahren und die Flucht ergriffen

Basel. Am vergangenen Montag kurz nach 9 Uhr wollte eine Fussgängerin bei der Tramhaltestelle Breite die Strasse auf dem Fussgängerstreifen überqueren. Dabei wurde sie von einem Auto erfasst, zu Boden geschleudert und verletzt. Der Fahrer stieg kurz aus, fuhr jedoch später weg, ohne sich um die Schadensregelung zu kümmern. Gesucht wird der Lenker des Peugeot 206 mit französischen Kontrollschildern. Angaben sind erbeten unter 061 699 12 12.

Feuer ausgebrochen – Haus unbewohnbar

Basel. Am Montagabend kam es in einem Reiheneinfamilienhaus in der Flughafenstrasse zu einem Brand. Die Bewohner verliessen das Haus, nachdem ein Mann vergeblich versucht hatte, das Feuer zu löschen. Die Feuerwehr konnte den Brand bald beenden, es entstand jedoch grosser Sachschaden. Das Haus ist momentan nicht bewohnbar. Der Mann wurde wegen Verdachts einer Rauchgasvergiftung ins Spital eingewiesen. Die Flughafenstrasse auf Höhe Kannenfeldpark musste während den Rettungsarbeiten für mehrere Stunden gesperrt werden.

«Blindekuh» schreibt schwarze Zahlen

Basel. Das Dunkelrestaurant Blindekuh hat im Jahr 2017 die anvisierten Umsatzziele übertroffen. Unter dem Strich resultierten für die Stiftung auch 2017 wieder schwarze Zahlen. Wie das Unternehmen mitteilt, konnten in Basel 100 000 Franken an Rückstellungen für die geplante Sanierung der Eventraum-Halle 7 bereitgestellt werden.

Glückwünsche

Hochzeitsjubiläen

Basel. Die diamantene Hochzeit können heute **Susy** und **Albert Rohrer** sowie **Erika** und **Augustin Stähly** feiern. Die goldene Hochzeit begehen an diesem Tag **Charlotte** und **Roland Rasser**. Die BaZ gratuliert dazu allen Jubilaren herzlich und entbietet ihnen die besten Glückwünsche für die Zukunft. gratulationen@baz.ch