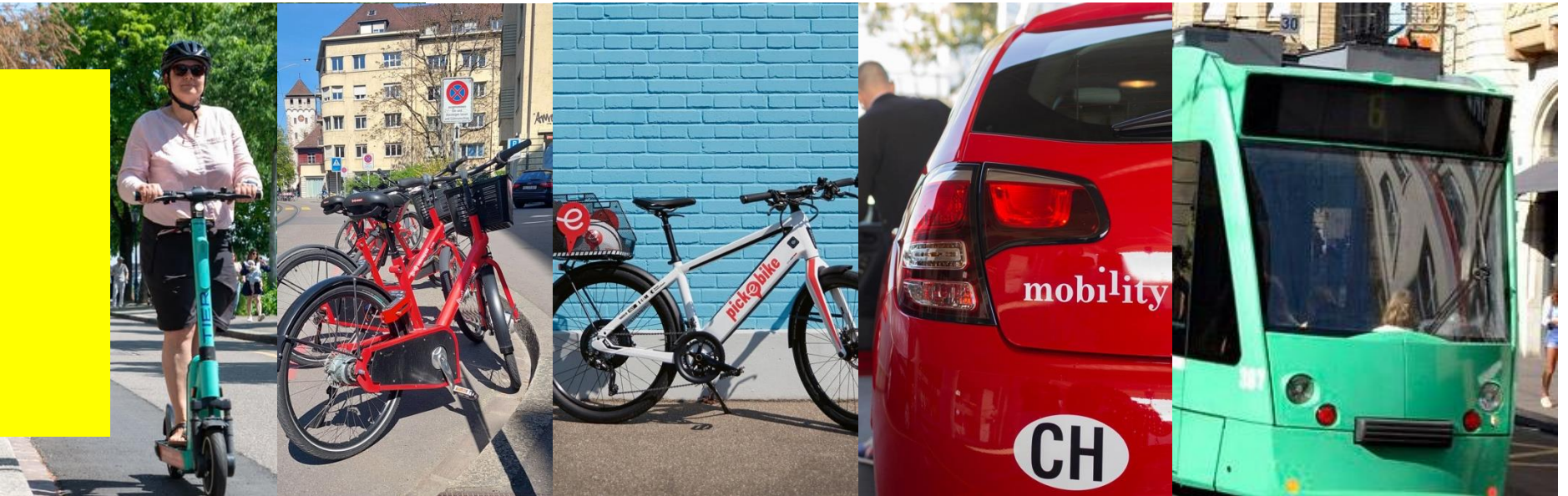


Geteilte Mobilität als Werkzeug der Kreislaufwirtschaft

Deep Dive «Circular Mobility»

Full Circle Symposium, 28. März 2028



Teil 1:

Fünf Gründe warum geteilte Mobilität ein Werkzeug der Kreislaufwirtschaft ist.

Teil 2:

Diskussion zu vier Kernfragen mit:

- Arne Schöllhorn, Leiter Mobilitätsstrategie Kanton Basel-Stadt
- Adrian Brodbeck, Geschäftsleiter Tarifverbund Nordwestschweiz
- Manuel Herzog, Geschäftsführer dott / TIER Schweiz
- Allen Deep Dive Teilnehmenden

FULL CIRCLE DEEP DIVE

GRUND 1: INTENSIVE NUTZUNG SENKT DEN ROHSTOFFVERBRAUCH



Quelle: [Mercedes-Fans.de](https://www.Mercedes-Fans.de)

Hohe Laufleistung verlängert den Kreislauf.



In Basel werden 40% der Autos pro Woche an nur einem Tag oder gar nicht bewegt.

(Erath et al, 2024)



Fahrzeuge, die für eine hohe Laufleistung konzipiert sind, werden auch auf einfache Wartbarkeit und Recyclingfähigkeit hin optimiert.

Quelle: [Dolt](#)

FULL CIRCLE DEEP DIVE

GRUND 3: GETEILTE VERKEHRSMITTEL SENKEN DEN FLÄCHENBEDARF



**Mobility ersetzt
in Basel 23
Privatfahrzeuge.**

Kappeler et al. (2025)



Bildquelle: Berner Zeitung

**In Bern wird ein
geteiltes Velo zu
Spizentagen im
Schnitt 5.1x benutzt.
Und an Bahnhöfen
deutlich häufiger!**

Quellen: [Bikesharing-News](#), [Chacom](#)



Ohne Mobility würde teilnehmende Haushalte jährlich eine um rund **+1.800 km höhere Autofahrleistung** und eine um rund **-3.600 km geringere ÖV-Fahrleistung** erwartet.

Arnold et al. (2020)



Wer kein Autobesitz besitzt, leiht sich häufiger seine Schneeausrüstung.

Teil 1:

Fünf Gründe warum geteilte Mobilität ein Werkzeug der Kreislaufwirtschaft ist.

Teil 2:

Diskussion zu **vier Kernfragen** mit:

- Arne Schöllhorn, Leiter Mobilitätsstrategie Kanton Basel-Stadt
- Adrian Brodbeck, Geschäftsleiter Tarifverbund Nordwestschweiz
- Manuel Herzog, Geschäftsführer dott / TIER Schweiz
- Allen Deep Dive Teilnehmenden

Mein persönlicher «Lust und Frust» mit der geteilten Mobilität in Basel?

Inwiefern setzen Anbieter geteilter Mobilität die Grundprinzipien der Kreislaufwirtschaft um?

Ist eine solche Umsetzung für ihr Geschäftsmodell unerlässlich?

Wie tragen geteilte Verkehrsmittel und ÖV dazu bei, dass die Kreislaufwirtschaft im Mobilitätsalltag ohne spürbare Einschränkungen gelebt werden kann?

Wie könnte es noch einfacher werden?

Wo gibt es bei der geteilten Mobilität in der trinationalen Region Basel Hürden oder Zielkonflikte?

Und welche Lösungen dazu gibt es – sei es regulatorisch, technisch, politisch, wirtschaftlich oder gesellschaftlich?

Arnold, T., Strotz, C., & Haefeli, U. (2020). *Nachhaltigkeitsstudie 2019 – Ergebnisse zur Energie- und CO2-Bilanz von Mobility Schweiz*. Interface Politikstudien.

Erath, A., Sieber, M., van Eggermond, M., Graf, S., & Perret, F. (2024). *Nachhaltige Ansätze zur Parkraumplanung* (Forschungsprojekt VPT 20 05C 01 auf Antrag der Arbeitsgruppe Verkehrsplanung und -technik (VPT) 1769). Bundesamt für Strassen. <https://www.mobilityplatform.ch/de/research-data-shop/product/1769>

Kappeler, F., Legler, V., Kägi, W., & Heipp, G. (2025). *Die verkehrsentlastende Wirkung von Mobility in der Schweiz*. Mobility Genossenschaft.