

E²

von natur aus
klimafreundlich **iwb**

E HOCH 2. LEBEN MIT ERNEUERBARER ENERGIE.
MÄRZ 2026

MOBILITÄT

COOL GELADEN



KLEIN, ABER OHO

Mit Balkonanlagen können auch Mieterinnen
und Mieter Solarstrom produzieren – 26

NACHHALTIG DURCH ANPACKEN

Auf dem Biohof Waldenstein sammeln Jugendliche
wertvolle Erfahrungen – 30

MOBIL ZU JEDER JAHRESZEIT

Fröstelt es Sie auch, wenn Sie das Cover dieser Ausgabe anschauen? Zugegeben: Zu dieser Zeit im Jahr sehnen sich wohl die meisten von uns wieder nach wärmeren Frühlingstagen als nach eisigen Winterstürmen. Doch das Wetter kann man sich nicht immer aussuchen.

So auch nicht unser Reportageteam, das während der E-Auto-Fahrt von Basel nach Biel in einen regelrechten Schneesturm geriet. Doch dies hatte auch positive Seiten. Denn gerade die widrigen Verhältnisse stellten die Wintertauglichkeit der elektrischen Autos perfekt unter Beweis: **Der tiefe Schwerpunkt mit der schweren Batterie im Fahrzeugboden, sorgt für ein stabiles Fahrverhalten und viele Fahrzeuge lassen sich bequem per App vorheizen. Dies macht die Stromer zu geeigneten Winterautos.**

Zugegeben: Im Winter ist die Reichweite der Batterien wegen der Kälte eingeschränkt. Doch Reichweitenängste sind mit dem elektrischen Auto inzwischen unbegründet. Dies bestätigt auch das Beispiel unseres Mitarbeiters Manuel Vischer, der mit seiner Familie nicht nur im Winter über den Julierpass ins Engadin, sondern in den Sommerferien schon bis nach Spanien oder Elba gefahren ist. So leistet das Elektroauto zu jeder Jahreszeit zuverlässig seinen Dienst. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen schöne und hoffentlich wohlig warme Frühlingstage!

DIRK MULZER

Leiter Unternehmensentwicklung
Mitglied der Geschäftsleitung



INHALT

04 AKTUELL

Konzerttickets, Industrienacht, Fernwärmearife.

06 UNTERWEGS IM ELEKTROAUTO

Ein winterlicher Ausflug nach Biel, wo Batterien auf dem Seziertisch landen.

12 MOBILITÄTSWENDE

Verkehrsexpertin Anne Greinus im Interview.

16 INFOGRAFIK: LADESTATIONEN

Die verschiedenen Typen und Lademöglichkeiten im Überblick.

18 FRÜHLINGSPUTZ

Alles sauber und Energie gespart: vier praktische Tipps.

19 DER WASSERDETEKTIV

Chemielaborant Patrick Kurzbach macht Unsichtbares sichtbar.

20 DER PULS DER STADT

IWB betreut die öffentlichen Uhren – auch jene der Pauluskirche.

22 WÄRME FÜRS WOHLBEFINDEN

Das sole uno in Rheinfelden arbeitet an nachhaltigen Lösungen.

25 TRANSPONTER

Das Gerät zeigt, welche Leitungen sich hinter der Wand verbergen.

26 BALKON-PHOTOVOLTAIK

Die wichtigsten Fragen und Antworten zu den kleinen Solaranlagen.

29 PREISRÄTSEL

Staubsaugerroboter zu gewinnen.

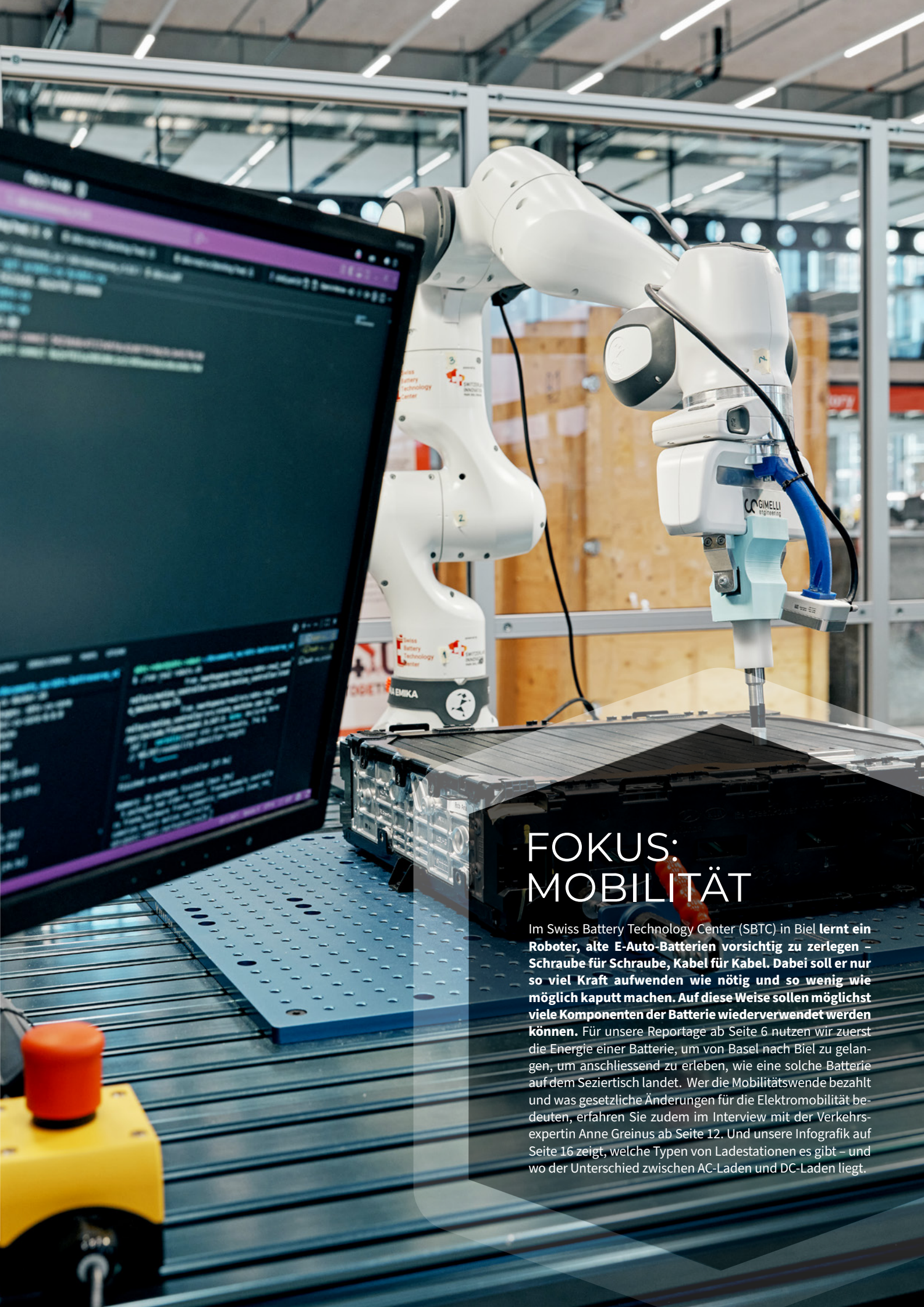
30 NACHHALTIGKEIT ZUM ANPACKEN

Auf dem Biohof Waldenstein sammeln Jugendliche wertvolle Erfahrungen.



ENERGIE IM ALLTAG

Seit einem Fernsehauftritt des damaligen Bundesrats 1988 gilt die «Ogi-Methode» als energiesparende Art, Eier zu kochen: wenig Wasser in der Pfanne aufkochen und die Herdplatte ausschalten, wenn es siedet. Moderne Induktionsherde sind hingegen effizienter und haben deshalb keine Resthitze. Dort lassen Sie die Eier stattdessen auf der tiefsten Hitzestufe und mit Deckel auf der Pfanne gar werden. Wir wünschen frohe Ostern!



FOKUS: MOBILITÄT

Im Swiss Battery Technology Center (SBTC) in Biel **lernt ein Roboter, alte E-Auto-Batterien vorsichtig zu zerlegen – Schraube für Schraube, Kabel für Kabel. Dabei soll er nur so viel Kraft aufwenden wie nötig und so wenig wie möglich kaputt machen. Auf diese Weise sollen möglichst viele Komponenten der Batterie wiederverwendet werden können.** Für unsere Reportage ab Seite 6 nutzen wir zuerst die Energie einer Batterie, um von Basel nach Biel zu gelangen, um anschliessend zu erleben, wie eine solche Batterie auf dem Seziertisch landet. Wer die Mobilitätswende bezahlt und was gesetzliche Änderungen für die Elektromobilität bedeuten, erfahren Sie zudem im Interview mit der Verkehrsexpertin Anne Greinus ab Seite 12. Und unsere Infografik auf Seite 16 zeigt, welche Typen von Ladestationen es gibt – und wo der Unterschied zwischen AC-Laden und DC-Laden liegt.



Foto: zvg CMB

KONZERTTICKETS ZU GEWINNEN

Mit rund 50 professionellen Musikerinnen und Musikern ist das Collegium Musicum Basel (CMB) das älteste freie Berufsorchester der Stadt – und eine feste Institution im Basler Kulturleben. Dieses Jahr feiert es das 75-Jahre-Jubiläum. Als Sponsoringpartnerin unterstützen wir das CMB und verlosen für die Konzertabende vom **24. April, 15. Mai und 19. Juni 2026 je 3 × 2 Tickets**. Möchten Sie einen unvergesslichen musikalischen Abend erleben? Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme via untenstehenden Link.



Mehr Infos zum Wettbewerb:
iwb.ch/cmb



Foto: Niels Franke

IWB AN DER INDUSTRIENACHT

Wie kommt Fernwärme in die gute Stube? Was muss man beim Laden eines E-Autos beachten? Und wie funktioniert die Glasfasertechnologie? Die Antworten auf diese und weitere Fragen erhalten Sie an der Industriennacht am 24. April 2026 zwischen 17 und 24 Uhr im IWB-Werkhof in Kleinhüningen. Sie gewinnen dabei nicht nur neue Erkenntnisse, sondern mit Glück auch ein «Bhaltis». Tickets für die Industriennacht erhalten Sie unter anderem im CityCenter.



industriennacht.com

IHR ANLIEGEN EINFACH GELÖST

Sie möchten eine Adressänderung melden, Ihre Verbräuche einsehen oder eine Rechnung herunterladen? Am bequemsten erledigen Sie das über unser **Online-Kundenportal** – jederzeit und unabhängig von unseren Öffnungszeiten. Auch telefonisch beraten wir Sie gerne unter **061 275 51 11**. Sollte sich Ihr Anliegen online oder am Telefon nicht klären lassen, steht Ihnen unser Serviceteam im **IWB CityCenter an der Steinen-vorstadt 14** persönlich zur Verfügung: mittwochs bis freitags von 10 bis 18 Uhr sowie samstags von 10 bis 15 Uhr. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme.



portal.iwb.ch



KORRIGENDUM

In der Mitteilung zu den Fernwärmetarifen in der E²-Ausgabe 4/2025 hat sich ein Fehler eingeschlichen: So ist die Tarifänderung für Fernwärme bereits per 1. Oktober 2025 in Kraft getreten und nicht wie fälschlicherweise kommuniziert per 1. Januar 2026. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Entschuldigung für diesen Fehler.



Weitere Informationen:
iwb.ch/waermetarife



HERZSTÜCK BATTERIE

Elektromobilität steht und fällt mit der Batterie – doch wie fährt es sich mit einem Batterieauto? Wir erproben es auf der Reise von Basel durch den Jura nach Biel, wo die Batterien von E-Autos auf dem Seziertisch liegen.

EINE REPORTAGE VON ANDREAS SCHWANDER (TEXT)
UND CONRAD VON SCHUBERT (FOTOS)

Manuel Vischer fährt elektrisch, als Mitglied des E-Mobilitäts Teams von IWB wie auch privat. Sein Elektroauto ist für ihn vor allem Ferien- und Wochenend-Familienkutsche für seine Frau und seine drei fussballverrückten Kinder. Den grossen Kia fährt die Familie seit zwei Jahren. Sie ist damit schon nach Spanien gereist und fährt regelmässig auch ins Engadin – mit dem Julierpass als letztem Kraftakt für die Batterie kurz vor dem Ziel. Diese schafft das locker und ohne Laden auf der Strecke.

WELCHES DIESELAUTO HAT SCHON JEDEN MORGEN EINEN VOLLEN TANK?

Für unsere Fahrt von Basel nach Biel durch den Jura und wieder zurück nach Basel ist die Reichweite der Batterie deshalb mehr als genügend. Manuel Vischer hat über Nacht zu Hause geladen, beim Losfahren in der Margarethenstrasse zeigt die Anzeige eine Reichweite von 489 Kilometern. Das ändert sich während der Fahrt dauernd. Denn das System rechnet laufend, wie weit man bei der gegenwärtigen Fahrweise noch kommen würde. Sobald das Auto abwärtsrollt, sinkt der Verbrauch gegen null, und beim Bremsen wird Energie rekuperiert, die Batterie geladen. Entsprechend grösser wird die Reichweite. Manuel Vischer sagt: «Ich habe nie Angst, irgendwo liegenzubleiben. Bei drei Kindern muss immer eines auf die Toilette oder hat Hunger, lange bevor das Auto keinen Strom mehr hat. Und dann kann man auch gleich laden.» Wer zu Hause laden kann, fährt ohnehin immer vollgeladen los. Welches Dieselauto hat schon jeden Morgen einen vollen Tank?

DEM ROBOTER «GSPÜRI» BEIBRINGEN

Der Tank des Elektroautos ist die Batterie – und das Herzstück des elektrischen Antriebs. Die Batterietechnik hat in den letzten 15 Jahren gewaltige Fortschritte gemacht: grösser, leistungsfähiger und vor allem billiger. Im Swiss Battery Technology Center (SBTC) in Biel, dem Ziel unserer heutigen Autofahrt, liegt so ein Herzstück eines Elektrofahrzeugs auf dem Seziertisch. An ihr lernt ein riesiger, etwas →

«Ich habe nie Angst,
irgendwo liegenzubleiben.»

Manuel Vischer, Leiter Product & Operations E-Mobilität IWB



In Biel lernt ein KI-gesteuerter Roboter, wie er eine Batterie zerlegen soll. Als Trainingsobjekt dient der Stromspeicher eines Fahrzeugs aus demselben koreanischen Autokonzern, der auch das Auto von Manuel Vischer (hinten im Bild) hergestellt hat.

grobschlächtiger KI-gesteuerter Industrieroboter, wie Batterien fachgerecht zerlegt und rezykliert werden können. Denn nach zuverlässigen Batterien muss das Rezyklieren der nächste grosse Schritt der Industrie werden. «Wir bringen hier dem Roboter das «Gspüri» bei, wie er möglichst vorsichtig und trotzdem zielgerichtet eine Batterie zerlegen kann», erzählt Christian Ochsenbein, der Leiter des Zentrums, einer Non-Profit-Organisation, deren Forschung von Schweizer Industrieunternehmen finanziert wird.

DIE MASCHINE LERNT FÜR ALLE FABRIKATE

Der Roboter soll Schrauben lösen, Kabel abziehen und Materialien sortieren. Dabei soll er nur genau so viel Kraft aufwenden wie nötig und möglichst nichts kaputt machen. «Demontieren ist viel aufwendiger als montieren», erklärt Christian Ochsenbein. Im Recycling sind die Batterien alt, verschmutzt und oft ohne technische Dokumentationen. Der Roboter soll das alles erkennen und adäquat reagieren – und er soll am Schluss nicht nur Batteriesätze dieser einen koreanischen Marke zerlegen können, sondern alle. Das ist die zentrale Idee des «Machine Learning», dass der Computer von einem System auf andere schliessen kann – wie ein geübter Mechaniker.

SAMMELN, ENTLADEN, ZERLEGEN UND SORTIEREN

In der Batterie steckt die grösste Menge grauer Energie des Autos. Und je länger die einzelnen Komponenten verwendet und später wiederverwendet werden können, desto ökologischer wird das System. Das SBTC forscht deshalb an der ganzen Prozesskette des Recyclings: Sammeln – Entladen – Zerlegen – Sortieren. Ziel sind neue grossindustrielle Prozesse, die mit minimalem manuellem Aufwand Batterien in Elektrolyt, Alu, Kupfer, Stahl und Eisen und weitere Bestandteile teilen. Auf diese Weise sollen die Batterien möglichst vollständig und intakt eingesammelt und dann entladen werden. Sonst könnten Maschinen und Menschen von starken und entsprechend gefährlichen Stromschlägen getroffen werden – genauso wie aufgrund der Explosionsgefahr auch keine Verbrennungsautos mit vollem Tank verschrottet werden. Der Roboter wird alte Batterien nicht komplett alleine sichern und zerlegen können. Aber es ist beispielsweise denkbar, dass eine Arbeiterin oder ein Arbeiter mehrere Roboter betreut und von ihnen zu Hilfe gerufen

wird, wenn ein schwieriger Handgriff ansteht. Welche Handgriffe aufeinander folgen, kann der Roboter künftig auch deshalb besser abschätzen, weil ab 2027 in Europa der «Digital Product Passport» obligatorisch wird. Dann kann er über einen QR-Code Pläne und technische Informationen der Batterie abrufen.

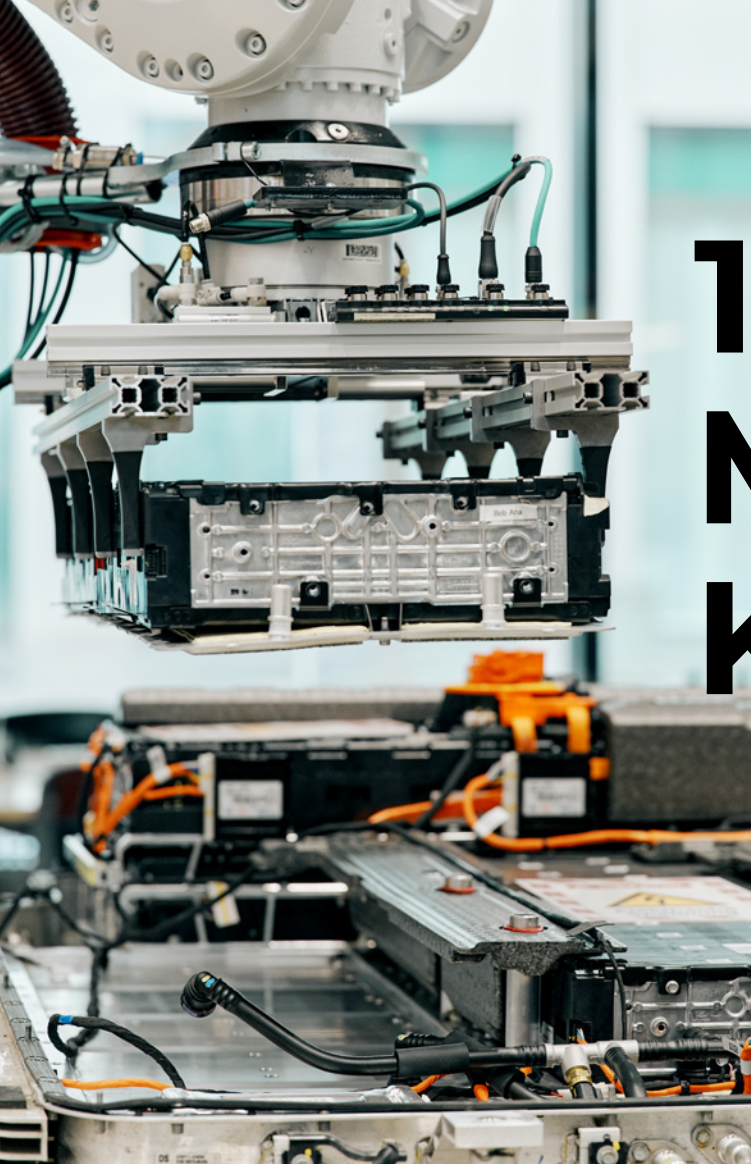
TESTEN, TESTEN, TESTEN

Das SBTC will aber auch Batterie- und Fahrzeugherstellern Erkenntnisse verschaffen, welche Batterietypen und Bauformen sich für welche Anwendungen am besten eignen. In Biel werden Batterien deshalb nicht nur zerlegt. Sie werden auch getestet – mit sehr vielen Lade- und Entladezyklen hintereinander, auf Wärme und Kälte und alles andere, wovor sich Nicht-Elektrofahrer fürchten. «Eine Batterie für ein Auto mit 500 Kilometern Reichweite kann heute bis zu 3000-mal geladen werden und hat dann immer noch 80 Prozent Kapazität. Das ergibt insgesamt 1,5 Millionen Kilometer», erzählt Christian Ochsenbein. → So lange hält kein Auto.

«Demontieren ist viel aufwendiger als montieren.»

Christian Ochsenbein, Leiter SBTC





1,5 Millionen Kilometer

Eine Batterie für ein Auto mit 500 Kilometern Reichweite kann heute bis zu 3000-mal geladen werden. Das ergibt insgesamt 1,5 Millionen Kilometer. So lange hält kein Auto.



Jede Schraube, jede Klemmverbindung und die Fixierung aller elektronischen Komponenten soll der Roboter künftig selbstständig finden. Zudem soll er die Batterie ohne Gewaltanwendung in all ihre Komponenten zerlegen und das Material fein säuberlich sortieren.



Bei der sogenannten Skateboard-Technologie wird die Batterie in einen flachen Rahmen integriert, der als Fahrzeugboden und Tragstruktur dient.

Das Auto von Manuel Vischer (links) fährt mit jenen koreanischen Batteriesystemen, die der Roboter von Christian Ochsenbein säuberlich zerlegen soll.



DIE BATTERIE ÜBERDAUERT DAS AUTO

Manuel Vischer und seine Familie liegen mit ihrem Auto mit 25000 gefahrenen Kilometern in zwei Jahren etwas unter dem Durchschnitt der Fahrleistung, die in der Schweiz bei jährlich 15000 Kilometern liegt. Die Batterie wird Vischers Auto deshalb wahrscheinlich überdauern. Wenn einmal die Lenkgeometrie schrott-reif und die Karosserie zerkratzt ist, kann sie deshalb als Hausbatterie in einem Haus mit Solaranlage noch jahrelang weiter ihren Dienst leisten.

«Wir müssen durchaus überlegen, ob es sinnvoll ist, dass Batterien so lange halten», sagt Christian Ochsenbein. Für Personenwagen mit ihren kleinen Fahrleistungen sind so dauerhafte Batterien zwar nicht wirklich notwendig. «Jedoch kann die Batterie gleichzeitig für die Stabilisierung und Entlastung der Elektrizitätsnetze benutzt werden.» Dies rechtfertigt für Ochsenbein die Langlebigkeit. Die seit fünf bis zehn Jahren gebauten langlebigen Batterien sind zudem auch ein wichtiges Signal an potenzielle Käuferinnen und Käufer von Elektroautos, jetzt einen günstigen Occasionsstrome zu kaufen.

STROMER SIND DIE IDEALEN WINTERAUTOS

Im Jura schneit und stürmt es. Auf dem Mont-Soleil hört man ein leises Säusen im Nebel, ein gelbes Licht an der Infotafel warnt vor «Tempête», einem Sturm. Die Windräder

erzeugen den Strom – auch für Elektromobile. Es weht eine Bise, der kalte Nordostwind, der in der Schweiz im Winter den Stromverbrauch in die Höhe treibt. Und bei Bise produzieren die Windräder auf den Jurahöhen am meisten Strom. Im Winter hat elektrisches Fahren ungeahnte Vorteile: Der tiefe Schwerpunkt sorgt für stabiles Fahrverhalten, und viele Stromer haben Allradantrieb. Zudem lassen sich die Fahrzeuge der meisten Hersteller per App vorheizen – spontan oder regelmässig jeden Tag 20 Minuten vor der Abfahrt zur Arbeit. Wer elektrisch fährt, steigt immer in ein warmes Auto ein und kratzt nie die Scheiben frei.

AUCH DIE AERODYNAMIK BESTIMMT DIE REICHWEITE

Allerdings: «Ich merke schon, dass der Stromverbrauch im Winter höher ist. Wir sehen das auch an den Abrechnungen bei unseren Kundinnen und Kunden», sagt Manuel Vischer. Besonders deutlich wird der Mehrverbrauch bei schneller Autobahnfahrt – bei hohem Tempo kostet der Luftwiderstand zusätzliche Energie. Autos mit eleganter, aerodynamischer Form erzielen bei solchen Bedingungen mit derselben Batterie rund 100 Kilometer mehr Reichweite als Fahrzeuge mit der gegenwärtig beliebten Kistenform. So entscheidet neben der Akkugrösse auch die Aerodynamik über die Reichweite. Unabhängig vom Autotyp gilt: Entspanntes Gleiten führt deutlich weiter als gehetztes Rasen.

16

IWB SORGT FÜR DIE INFRASTRUKTUR

Elektromobilität ist im Alltag angekommen – ob auf langen Ferienreisen oder im Schneesturm wie hier auf dem Mont-Soleil bei St-Imier. Doch auf den sturmgepeitschten Jurahöhen stehen auch grosse Solaranlagen und Windturbinen, die einheimischen «Ölquellen des Elektroautos». IWB treibt deshalb die E-Mobilität aktiv voran. Jörg Ryser, Leiter Mobilität, betont, dass es dabei nicht nur um den Verkauf von erneuerbarem einheimischem Strom geht. Genauso wichtig sind Arbeiten an der Infrastruktur für Elektromobilität. Dazu gehören Quartierladestationen und Ladeeinrichtungen für Busbetriebe oder für die Lastwagen von grossen Transportunternehmen. In Tiefgaragen wird inzwischen oft eine Basisinstallation eingezogen, an die sich Mieter und Eigentümerinnen relativ einfach eine Hausbatterie (Wallbox) installieren lassen können, sobald sie ein Elektroauto kaufen. Die Verrechnung des Strombezugs übernimmt IWB.

«ELEKTRIFIZIERUNG IST KEIN SELBSTLÄUFER»

Wer bezahlt die Mobilitätswende? Und wie lässt sich Verkehr neu denken?

Die Mobilitätsexpertin Anne Greinus spricht im Interview über Abgaben für E-Autos, den Wert des öffentlichen Verkehrs und ihre bevorzugte Fortbewegungsmethode.

SIMON EBERHARD (INTERVIEW)
LUCA RÜEDI (FOTOS)

Frau Greinus, was fasziniert Sie am Thema Mobilität?

Mobilität ist sehr vielfältig und für uns alle relevant – als aktive Verkehrsteilnehmende oder als Konsumierende, zum Beispiel von Lebensmitteln, die via Güterverkehr von A nach B gelangen. Vielleicht ist das der Grund, weshalb wir uns alle ein wenig als Expertinnen oder Experten in der Mobilität sehen. Lacht.

Sie selbst verdienen diese Bezeichnung tatsächlich, haben Sie das Thema in Ihrer beruflichen Laufbahn doch schon aus verschiedensten Sichtweisen analysiert. Wie hat sich die Mobilität in den letzten 20 Jahren gewandelt?

Einerseits hat sich nichts gross verändert. Mobilität ist Routine und hat viel mit Gewohnheiten zu tun. Auf der technologischen Ebene hingegen hat sich einiges getan. Sehr eindrücklich ist, wie sich die Digitalisierung ausgewirkt hat, beispielsweise im Ticketkauf und in der Reiseplanung.

Wie schätzen Sie die Schweizer Verkehrsinfrastruktur im internationalen Vergleich ein?

Sehr gut, wobei die Kapazität des Strassen- und des Schienennetzes punktuell an ihre Grenzen stösst. Das zeigen etwa Auswertungen zu den Stautunden. Trotzdem verfügt die Schweiz über eine qualitativ hochwertige und zuverlässige Infrastruktur, die sie sich auch etwas kosten lässt – sei es durch Benutzergebühren oder durch öffentliche Mittel.

Stichwort Kosten: Anfang 2024 hat der Bund die Steuerbefreiung für Elektroautos aufgehoben. Was hatte das seither für einen Effekt?

Die Automobilsteuer für Personenwagen wird einmalig für den Import erhoben. Grundsätzlich führt sie zu einem ungefähr vier Prozent höheren Kaufpreis für Elektroautos. Umgekehrt sinkt aber der Preis tendenziell, da die Batterien deutlich günstiger werden. Unter dem Strich ist die Aufhebung der Steuerbefreiung aus meiner Sicht ein vernachlässigbarer Faktor, der die Entwicklung der Elektromobilität nicht massgeblich verlangsamt. Da spielen auch andere Faktoren wie Lademöglichkeiten oder Reichweiten eine Rolle.

Mit der Elektrifizierung des Verkehrs sinken die Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Der Bundesrat will dies ab 2030 mit einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge kompensieren. Wie wird diese aussehen?

Die Ausgestaltung befand sich bis Anfang Januar 2026 in der öffentlichen Vernehmlassung. Zur Auswahl stehen zwei Varianten. Die eine sieht die Abgabe auf die Nutzung vor, also die gefahrenen Kilometer, wie wir es beim Schwerverkehr schon mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) haben. Die andere Variante erhebt die Abgabe auf die Energiemenge, also den Ladestrom, was technisch schwieriger umzusetzen ist.

Ein Teil der heutigen Mineralölsteuer fliesst in die Bahninfrastruktur. Ist das mit einer neuen Abgabe auf Elektromobilität noch sinnvoll?

Ja. Aus ökonomischer Sicht ist entscheidend, dass die Abgabe verursachergerecht ausgestaltet ist – also nach Nutzung und nicht pauschal. Eine zweite Frage ist →

A portrait of Dr. Anne Greinus, a woman with shoulder-length brown hair and black-rimmed glasses, wearing a black blazer over a black top and blue jeans. She is standing on a modern staircase with grey steps and white railings. The background is a bright green wall with a large, bright window on the right side, creating a high-contrast, professional atmosphere.

«Die Schweiz verfügt über
eine qualitativ hochwertige
Verkehrsinfrastruktur.»

Dr. Anne Greinus

Geschäftsleiterin, Partnerin und Verwaltungsrätin von INFRAS

dann jene, was mit den Einnahmen passiert. Dies ist ein politischer Entscheid. Aber das heutige Prinzip hat sich bewährt, denn ein starkes Schienensystem entlastet auch die Strassen.

Zum öffentlichen Verkehr haben Sie kürzlich eine Studie durchgeführt. Sie beziffert dessen Wert in der Schweiz auf 17,5 Milliarden Franken. Eine abstrakte Zahl. Wie ordnen Sie diese ein?

Zum Vergleich: Dieser Betrag entspricht ungefähr der Wertschöpfung der beiden Branchen Landwirtschaft und Tourismus zusammen. Zudem beschäftigt der öffentliche Verkehr 92 600 Vollzeitäquivalente. Das entspricht rund 2,3 Prozent der Vollzeitstellen in der Schweiz.

Das sind beeindruckende Zahlen. Doch die Mobilitätswende erfordert auch eine Verhaltensänderung bei den Menschen. Wie lässt sich diese erreichen?

Wie zu Beginn gesagt, ist unser Mobilitätsverhalten von Alltagsroutinen geprägt. Auch unsere Einstellung zu Umweltschutz und sozialen Normen beeinflusst unser Verhalten, genauso die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel und Angebote. Ein Weg, um eine Verhaltensänderung herbeizuführen, sind gezielte Anreize.

Wie könnten diese aussehen?

Sie können finanzieller Art sein. Hier bieten sich verkehrsökonomische Instrumente wie Spartickets oder Gebührensysteme wie Mobility Pricing an. Spielerische Anreize wie beispielsweise Bike-to-Work wiederum nutzen den Trend zur Gamification.

Braucht es auch Verbote?

Ja, denn Anreize sind begrenzt wirksam. Die Coronapandemie hat eindeutig gezeigt: Eine fundamentale Verhaltensänderung braucht einen gewissen Zwang. In dieser Hinsicht braucht es wohl einen Mix aus Anreizen und Verboten. Interessant in diesem Zusammenhang: Verkehrspsychologische Studien zeigen, dass unser Mobilitätsverhalten stark in der Kindheit und der Jugend geprägt wird. Insofern kommt der Verkehrserziehung eine sehr wichtige Rolle zu. Aber auch das Ausprobieren und das Erleben sind wichtig, um Routinen zu ändern.

Wie lässt sich das Mobilitätsverhalten durch die Infrastruktur und bauliche Massnahmen beeinflussen?

Gerade in Städten wird aktuell intensiv über die Nutzung des öffentlichen Raums diskutiert. Mit Stadtentwicklungsmassnahmen, aber auch verbreiterten Trottoirs, Velostreifen oder Haltekanten für Busse lässt sich der Autoverkehr in der Stadt reduzieren und die Aufenthaltsqualität erhöhen. Dies halte ich für wirksam.

Was raten Sie diesbezüglich Städten wie Basel?

Grundsätzlich: Basel macht bereits vieles gut. Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die ein Auto besitzen, ist kleiner als in anderen vergleichbaren Städten.

«Um Verhaltensänderungen herbeizuführen, braucht es einen Mix aus Anreizen und Verboten.»

Dies erhöht die Lebensqualität. Eine Eigenheit von Basel ist der Pendlerverkehr aus drei Ländern. In dieser Hinsicht empfiehlt es sich, auch Massnahmen und Projekte im grenznahen Ausland zu fördern, die dazu beitragen, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu machen.

Sie wohnen und arbeiten in der Stadt Zürich. Wie sind Sie vorwiegend unterwegs?

Am meisten zu Fuss oder mit dem ÖV. Selten als Beifahrerin in einem Auto und in der Freizeit mit dem Velo. Ich habe meinen Wohnort bewusst so gewählt, dass ich möglichst nahe an meinem Arbeitsplatz lebe. Das trägt nicht nur dazu bei, unnötigen Verkehr zu vermeiden, sondern erhöht auch meine Lebensqualität.



Dr. Anne Greinus

hat an der TU Dresden Verkehrswirtschaft studiert und war unter anderem für die SBB, das Bundesamt für Verkehr und den Kanton Zürich tätig. Seit 2018 arbeitet sie als Geschäftsleiterin, Partnerin und Verwaltungsrätin für INFRAS. Das Unternehmen beschäftigt sich seit 1976 in verschiedenen Themenbereichen mit nachhaltiger Entwicklung. Im Themenfeld Mobilität untersucht es unter anderem Wege, den Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten.

MEHR NATUR IM GARTEN?
Starten Sie mit einer kostenlosen
Beratung von Pro Natura

BONJOUR
NATURE



pronatura.ch/bonjournature

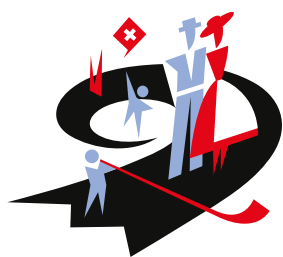
pro natura 

32. EIDGENÖSSISCHES
JODLERFEST
BASEL

STADT
UND LAND
MITENAND

26. – 28. JUNI 2026

jodlerfestbasel.ch



HAUPTSPONSOREN



Basler
Kantonalbank

 **NOVARTIS**



SWISSLOS

MEDIENPARTNER



Blick

bz

BASILISK
DIE BESCHTTE HTS

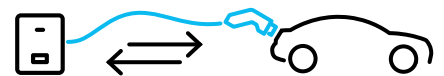
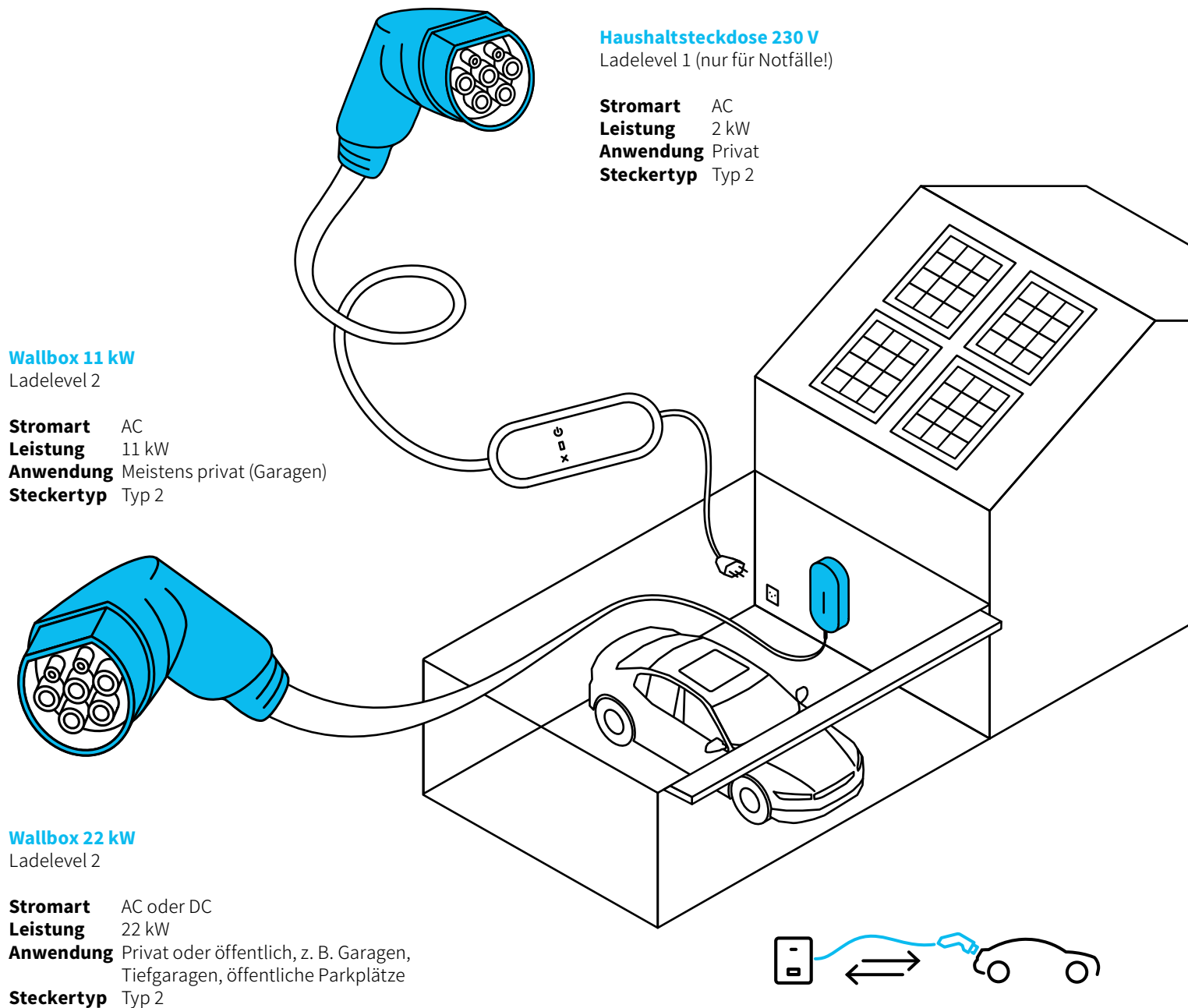
 **teleBasel**



STROM TANKEN

Einsteigen, losfahren, aufladen. Klingt einfach. Doch Ladestation ist nicht gleich Ladestation. Unsere Infografik zeigt die wichtigsten Unterschiede.

SIMON EBERHARD (TEXT)
JACQUELINE MÜLLER (ILLUSTRATION)



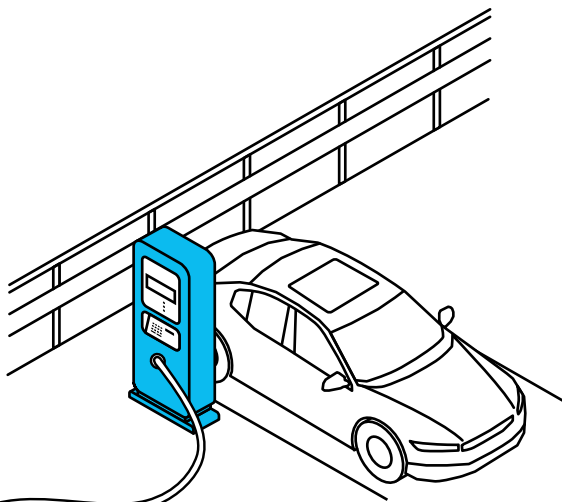
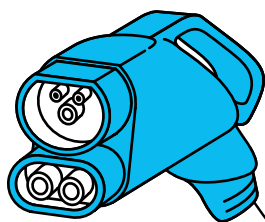
Bidirektionales Laden

Die Autobatterie kann nicht nur Strom aufnehmen, sondern auch wieder abgeben – und dient so als Stromspeicher im Haus. Heute unterstützen erst wenige Automodelle diese Technologie.

Schnellladestation

Ladelevel 3

Stromart DC
Leistung 90–150 kW
Anwendung Öffentlich: z. B. Autobahnraststätten
Steckertyp CHAdeMO/CCS



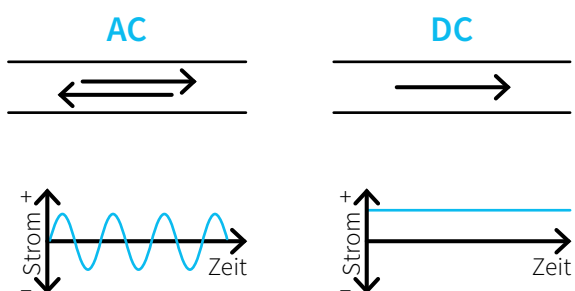
Ultraschnellladestation

Ladelevel 3

Stromart DC
Leistung 150–350 kW
Anwendung Öffentlich: z. B. Autobahnraststätten
 Gewerblich: Ladestationen für E-LKWs und E-Busse
Steckertyp CHAdeMO/CCS

Wechsel- und Gleichstrom

Wechselstrom (Alternating Current, AC) und Gleichstrom (Direct Current, DC) unterscheiden sich durch die Bewegungsrichtung der Elektronen.



Während das Schweizer Stromnetz mit Wechselstrom betrieben wird, fließt in vielen Anwendungen wie beispielsweise Elektroautobatterien Gleichstrom.

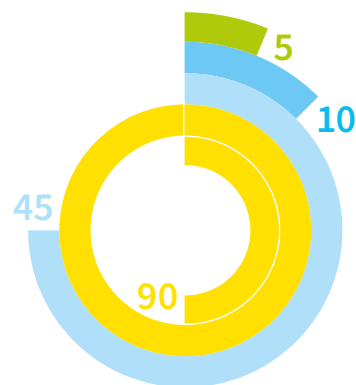


AC-Laden vs. DC-Laden

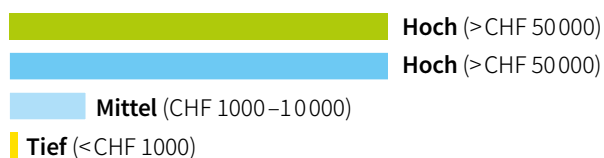
Die Batterie läuft mit DC, der Strom aus dem Netz ist aber AC. Also muss er umgewandelt werden. Beim AC-Laden findet diese Umwandlung im Auto statt, beim DC-Laden hingegen schon in der Ladestation. Das ermöglicht höhere Ladeleistungen und deshalb schnelleres Laden.

Ladezeit für 100 km Reichweite (in Minuten)

- Ultraschnellladestation
- Schnellladestation
- Wallbox 22 kW
- Wallbox 11 kW
- Haushaltsteckdose: 8 h



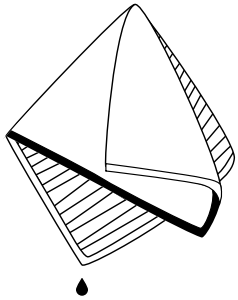
Kosten für die Anlage



FRÜHJAHRSPUTZ FÜR STROMFRESSER

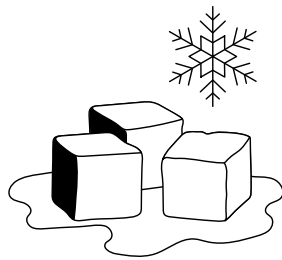
Frühling bedeutet frische Energie. Auch im Haushalt. Mit einfachen Handgriffen können Sie Stromfresser zähmen, Geräte schonen und die Umwelt entlasten. Vier Tipps, die schnell Wirkung zeigen.

GABRIEL VILARES (TEXT)
JACQUELINE MÜLLER (ILLUSTRATION)



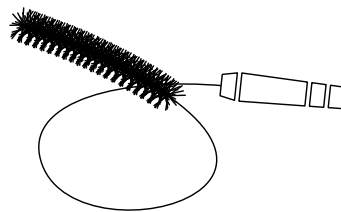
BACKOFENDICHTUNG REINIGEN

Ist die Backofentür undicht, entweicht Hitze. Das verlängert die Garzeit und erhöht den Stromverbrauch. Entfernen Sie also regelmässig «Brösmeli» und Fettrückstände aus der Dichtung. Ein feuchtes Tuch reicht oft. Falls Reinigungsmittel nötig werden, achten Sie auf die Zusammensetzung. Viele Reinigungsmittel enthalten Substanzen, die von den Kläranlagen nicht aus dem Abwasser entfernt werden können. Labels wie beispielsweise Oecoplan oder der Blaue Engel stehen für umweltfreundliche Produkte. Apps wie CodeCheck und ToxFox zeigen an, ob ein Mittel schädliche Inhaltsstoffe enthält. Zudem finden Sie Infos zu Gefahrensymbolen und ihren Bedeutungen auf cheminfo.ch.



TIEFKÜHLTRUHE ABTAUEN

Eine Eisschicht von zwei Millimetern an den Wänden erhöht den Stromverbrauch bereits um bis zu zehn Prozent. Pro zusätzlichem Millimeter Eis kommen rund sechs Prozent dazu. Ein Abtauen reicht meist für Monate. Tipp: Schliessen Sie bei dieser Prozedur auch gleich den Kühlschrank mit ein. Die Lebensmittel? In Isolierboxen oder – wenn's draussen noch kühl genug ist – im Freien zwischengelagern.



HEIZKÖRPER REINIGEN

Heizkörper sind echte Staubfänger, was die Wärmeausbeute schmälern kann. Setzt sich Schmutz in den Lamellen fest, zirkuliert die warme Luft schlechter. So braucht die Heizung länger, um den Raum zu erwärmen. Tipp: Mit Staubtuch oder feuchtem Lappen darüberwischen. Bei engen Stellen hilft eine Heizkörperbürste. Wer eine Bodenheizung hat, sollte die Lüftungsschlitze kontrollieren, damit die Wärmeleistung nicht gebremst wird.



WASSERKOCHER ENTKALKEN

Verkalkte Haushaltsmaschinen benötigen mehr Energie, um Wasser zu erhitzen. Pro Millimeter Kalkschicht im Gerät erhöht sich der Stromverbrauch um bis zu acht Prozent. Also ran an die Arbeit, zum Beispiel mit Zitronensäure. So geht's für den Wasserkocher: Gerät mit Wasser-Zitronensäure-Mischung füllen, erhitzen, einwirken lassen, ausgiessen, gründlich ausspülen und fertig. Angenehmer Nebeneffekt dieser natürlichen Methode: Ein frischer Duft füllt den Raum.

DER WASSERDETEKTIV

Chemielaborant Patrick Kurzbach macht sichtbar, was im Glas unsichtbar bleibt. Im IWB-Wasserlabor sorgt er zusammen mit seinem Team dafür, dass Basel Tag für Tag auf sehr gute Trinkwasserqualität zählen kann.

GABRIEL VILARES (TEXT UND FOTO)

Im IWB-Wasserlabor klirren Bechergläser aneinander. Patrick Kurzbach bereitet mit der Pipette gerade eine Wasserprobe für eine Analyse vor und sagt: «Wasser sollte immer farblos und klar sein. Aber wir überprüfen genau, was drinsteckt.» Seit drei Jahren arbeitet der Chemielaborant bei IWB und ist mit seinem Team für die Qualitätskontrolle des Basler Trinkwassers verantwortlich. Damit gewährleisten sie jederzeit die sichere Versorgung von rund 250 000 Menschen.

Kurzbach kam über Umwege in den Beruf. Erst arbeitete er als Verwaltungsfachangestellter. «Irgendwann war mir das zu trocken. Ich wollte ein Ergebnis sehen», erklärt er seine Beweggründe. Und Ergebnisse sieht der 39-Jährige nun tagtäglich.

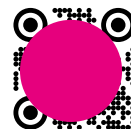
Im Labor reiht sich ein Messgerät an das nächste. Die Kontrollen reichen unter anderem von Messungen zu pH-Wert, Trübung, Geruch oder Geschmack bis hin zu mikrobiologischen Untersuchungen. Sie stellen sicher, dass das Wasser gesundheitlich unbedenklich ist. Am Ende wird alles sauber protokolliert. Jede Zahl muss nachvollziehbar sein.

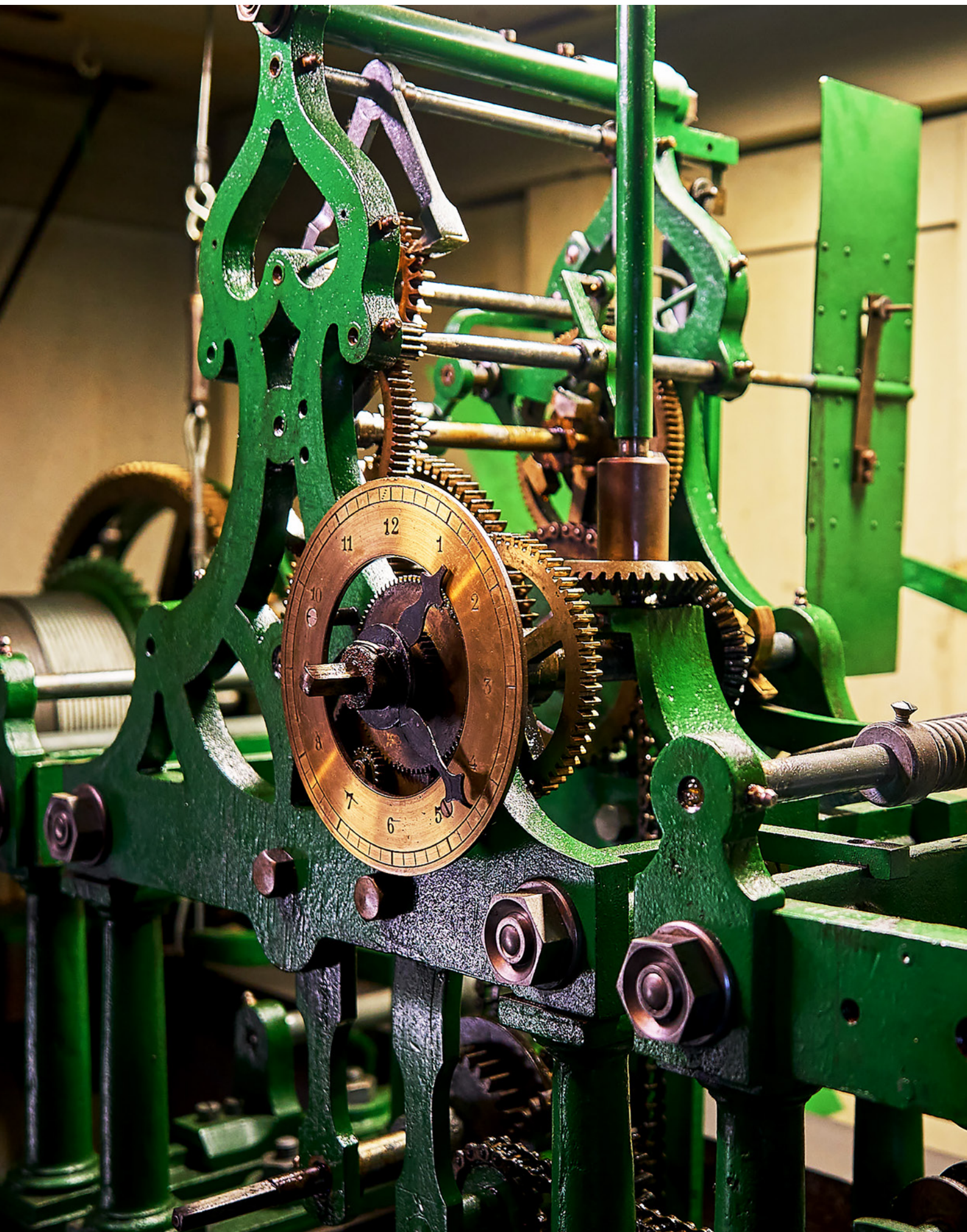
Am liebsten hat es Kurzbach, wenn er nichts Aussergewöhnliches feststellt. Doch manchmal können trotzdem punktuelle Verkeimungen auftreten, etwa bei Baustellen. Der betroffene Abschnitt ist dann vom Verteilnetz getrennt und gelangt erst gar nicht ins Trinkwassernetz. Er wird gespült und so lange kontrolliert, bis das Labor die finale Freigabe erteilt. So gelangt nichts ins Netz, was da nicht hingehört. «Dafür sind wir da. Unser Anspruch ist eine sehr gute Trinkwasserqualität», so der Chemielaborant.



Dass Trinkwasser zu den am strengsten überwachten Lebensmitteln zählt, spürt man hier an jeder Probe: Das IWB-Wasserlabor kontrolliert das Basler Trinkwasser an rund 100 Probenahmestellen. Neben dem Alltag im Labor gibt Kurzbach sein Wissen auch als Berufsbildner einer Lernenden weiter. «Ich war damals froh, dass meine Berufsbildnerin ihre Tipps und Tricks weitergab», sagt Kurzbach. Dann dreht er den Wasserhahn auf, nimmt einen grossen Schluck und lächelt zufrieden.

Jetzt scannen und Patrick Kurzbach bei der Arbeit erleben.
iwb.ch/text





DER PULS DER STADT

Seit 1931 betreut IWB die öffentlichen Uhren der Stadt – 750 Uhren an 156 Standorten. Dazu gehören auch 17 mechanische Turmuhren im Rathaus, in Stadttoren oder in den Türmen der evangelischen Kirchen. Besonders spektakulär sind die rund 160 Jahre alten mechanischen Turmuhrwerke der Elisabethenkirche und der Pauluskirche. Über meterlange Wellen und Seilzüge bewegen sie die Zeiger und steuern den Glockenschlag – und werden von einem Team von Polymechanikern liebevoll gepflegt. Sie haben die Funktion des früheren Stadtuhrmachers inne und sorgen dafür, dass alle Uhren der Stadt richtig ticken. Bei den alten Turmuhren hilft ein funkgesteuerter Magnet, der das Pendel in bestimmten Abständen einen Moment lang anhält, um die korrekte Uhrzeit zu synchronisieren. Und das IWB-Team ist auch für Basels wichtigstes Zeitsignal verantwortlich: «Wenns am Mäntig vieri schloot».

NACHHALTIGE WÄRME FÜRS WOHLBEFINDEN

Wellness ist eine Auszeit vom Alltag. Doch hinter der Erholung steht ein Betrieb, der täglich viel Energie aufwendet. Hinter den Kulissen arbeiten die Verantwortlichen an nachhaltigen Lösungen.

CELESTE BLANC (REPORTAGE)
ZVG (FOTOS)

Im warmen Wasser treiben, in der Sauna den Kopf frei schwitzen oder bei einer Massage Ruhe finden: Wellness ist Balsam für Körper und Geist. Wer im 36 Grad warmen Wasser entspannt, denkt selten darüber nach, was es braucht, damit alles zuverlässig funktioniert. Für Sven Malinowski ist das hingegen beruflicher Alltag. «Die Energiekosten sind einer der grossen Kostenträger in unserem Betrieb», sagt der Geschäftsführer des sole uno in Rheinfelden. «Uns ist es ein Anliegen, diese so effizient wie möglich zu optimieren.»

NACHHALTIGKEIT ALS TEIL DES ANGEBOTS

Mit 500 000 Besuchenden pro Jahr zählt das sole uno zu den meistbesuchten Thermalbädern der Schweiz. Dabei bietet es auf einer Gesamtfläche von 15 500 Quadratmetern alles für ein umfassendes Wellnesserlebnis: Mit grosszügigen Bade- und Saunalandschaften, verschiedenen Massageangeboten sowie einer umfassenden Gastronomie deckt es die unterschiedlichsten Bedürfnisse ab.

Dementsprechend hoch ist der Energiebedarf: Pro Jahr verbraucht der Betrieb 5500 MWh Wärme und 2600 MWh Strom. Das entspricht dem Jahresstromverbrauch von rund 520 Schweizer Haushalten. Gerade deshalb stellt sich die Frage: Wie lässt sich ein Wellnessbetrieb, der naturgemäss viel Energie benötigt, möglichst nachhaltig führen? «Indem wir Nachhaltigkeit nicht zusätzlich, sondern als festen Bestandteil des Wellnesserlebnisses denken», antwortet Malinowski. «Betriebswirtschaftlich hat man dann Erfolg, wenn es gelingt, ein attraktives Gesamtangebot bereitzustellen. Wenn also die Menschen sich wohlfühlen und gleichzeitig Ressourcen so schonend wie möglich eingesetzt werden.»

SPAREN DURCH TECHNIK UND DURCH KREISLÄUFE

Ein wichtiger Hebel, um Ressourcen zu schonen, ist die Herkunft der Energie. Einen grossen Teil des Wärmebedarfs deckt der Betrieb über Fernwärme – im Wesentlichen aus einem Mix aus Holzschnitzelverbrennung und Abwärme aus der Salzförderung in der Saline Riburg in Rheinfelden. «So nutzen wir Wärme, die ohnehin anfällt», sagt Sven Malinowski.

Neben der Energiequelle zählt aber auch jede eingesparte Kilowattstunde. Das sole uno setzt deshalb auf verschiedene Massnahmen, um den Verbrauch zu reduzieren. So nutzt es Abwärme unter anderem von Duschwasser und aus Abluft. Zudem helfen moderne Aufbereitungstechniken, Badewasser teilweise wiederzuverwenden und dadurch Wasser zu sparen. Dazu tragen auch Wasserstoppsysteme in Duschen und WCs bei. «Am Ende geht es darum, Kreisläufe zu schliessen: Wärme und Wasser sollen nicht einfach verloren gehen, sondern möglichst oft im System bleiben und mehrfach genutzt werden», so Malinowski.

EIGENSTROM AUS PHOTOVOLTAIK

Ein weiterer Schritt ist die eigene Stromproduktion: Gemeinsam mit IWB und Planeco hat das sole uno eine neue Photovoltaikanlage installiert, die rund zehn Prozent des Strombedarfs deckt. «Dank des professionellen Projektmanagements – vom Angebot bis zur Realisierung – konnten wir unsere erneuerbaren Energien unkompliziert erweitern. Damit sinkt der Anteil an extern bezogenem Strom, und der Betrieb wird ein Stück nachhaltiger», sagt Sven Malinowski. Auch unterstützt das sole uno als öffentlicher Betrieb die Elektromobilität: Im Parkhaus stehen Ladestationen für Personenwagen zur Verfügung.



Wellness und Energie lassen sich nicht auf eine einzelne Lösung reduzieren, sondern sind das Zusammenspiel verschiedener Massnahmen. Einen Beitrag leistet unter anderem die neue PV-Anlage (oben), die rund zehn Prozent des gesamten Strombedarfs deckt.



DIE VERANTWORTUNG TRAGEN ALLE

Doch Nachhaltigkeit endet nicht bei der Technik. Auch das Verhalten der Besuchenden spielt eine Rolle. Bis Ende Dezember 2025 bot das sole uno einen Gratis-Handtuchservice an. Doch der Kundenservice hatte auch eine Kehrseite: «Der durchschnittliche Verbrauch von rund vier Tüchern pro Gast führte zu einem sehr hohen Wäscheaufkommen, das beträchtliche Ressourcen beansprucht», erklärt Malinowski.

Heute werden die Gäste gebeten, ihre eigenen Tücher mitzubringen. Mit der Umstellung wird sich der Verbrauch der Textilien deutlich, um mindestens 50 Prozent, reduzieren. Das sind rund eine Million Bade- und Saunatücher weniger pro Jahr. «Wir als öffentlicher Betrieb sind uns der Verantwortung bewusst, deshalb hinterfragen wir unsere Abläufe regelmässig», sagt der Geschäftsführer. Denn nachhaltiges Handeln passiert auf verschiedenen Ebenen. «Wir sind überzeugt: Wenn Kundschaft und Betrieb zusammenspannen, ist Wellness auch in Zukunft eine Auszeit mit möglichst leichtem Fussabdruck.»

«Wärme und Wasser sollen nicht verloren gehen, sondern mehrfach genutzt werden.»

Sven Malinowski

Geschäftsführer sole uno

Changing Climate, Shared Future.

Eine gemeinsame Initiative von Kanton Basel-Stadt, Lonza, Novartis, Roche und Syngenta

April 13-26, 2026 | Novartis Pavillon

Wie wird unsere Welt im Jahr 2055 aussehen?

Changing Climate, Shared Future lädt dazu ein, in vier mögliche Zukunftsbilder infolge des Klimawandels einzutauchen – jede geprägt von den Entscheidungen, die wir heute treffen.

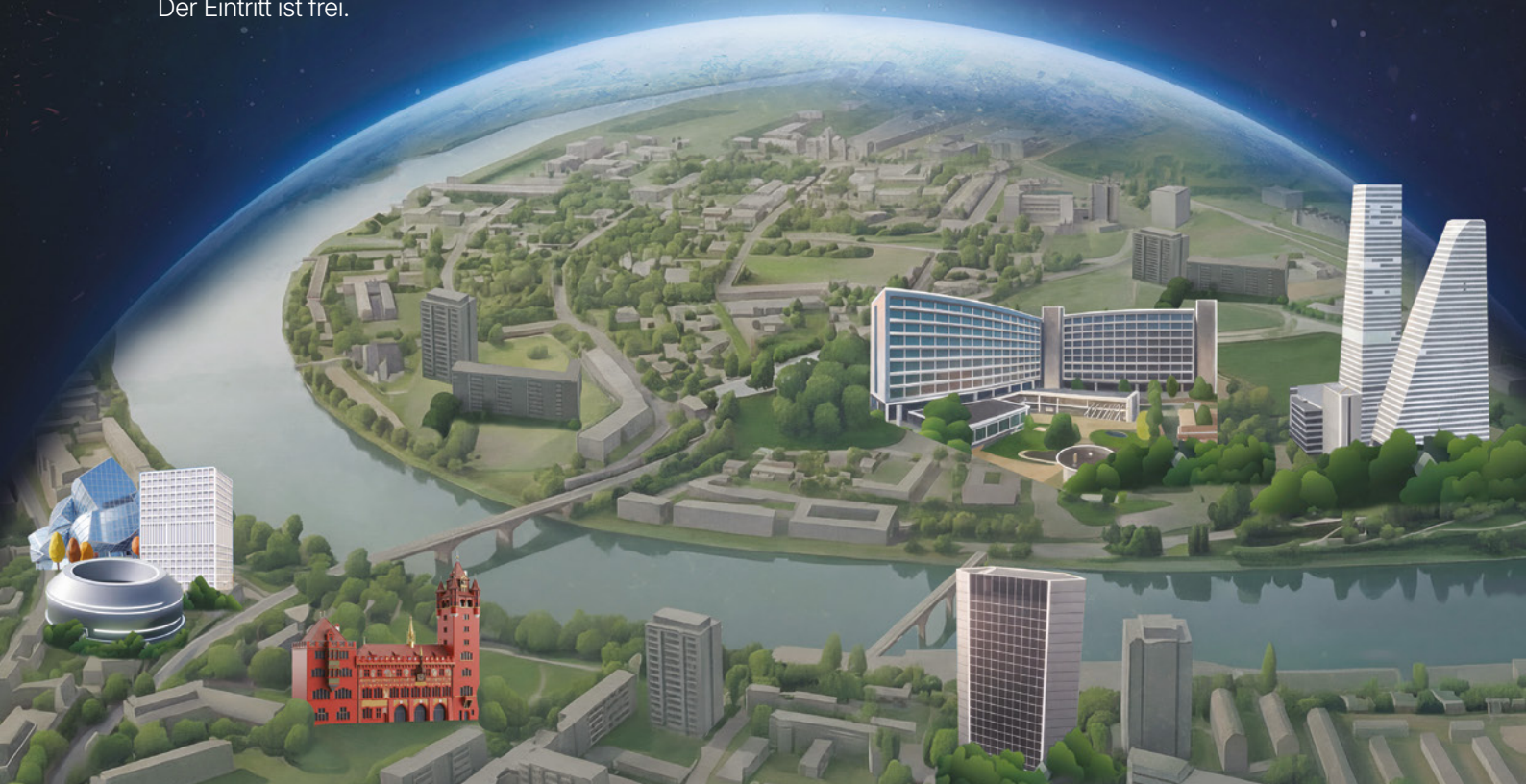
Diese Ausstellung bringt die führenden Life-Science-Unternehmen und den Kanton Basel-Stadt zusammen und zeigt, wie lokales Handeln globale Wirkung entfalten kann – und warum die Zukunft weiterhin in unseren Händen liegt.

FOUR FUTURES ist eine immersive Ausstellung, entwickelt von EY, einer globalen Professional-Services-Organisation.

Der Eintritt ist frei.



SCANNEN ZUM
REGISTRIEREN



Kanton Basel-Stadt

Lonza

 **NOVARTIS**



syngenta



Gemeinsam für
**Klima
Basel
2037**



DER TRANSPONTER

Ein Altbau steht direkt neben einem Neubau: für Kernbohrungen eine anspruchsvolle Ausgangslage. Bohrt man im Neubau oben nah der Decke, kann die Bohrung im Altbau nebenan unten am Boden enden. Bei Heizungsersatzprojekten mit Fernwärmeanschluss setzen IWB-Mitarbeitende deshalb fast täglich einen Transpointer ein. Sie müssen exakt wissen, wo die geplante Rohrleitung später verläuft. Zwei kleine rote Geräte, Sender und Empfänger, bestimmen präzise den Eintritts- und den Austrittspunkt der geplanten Bohrung. Zusätzlich misst der Transpointer Mauerdicken bis rund 1,30 Meter sehr genau.

Möglich macht das ein Magnetfeld: Der Sender erzeugt es, der Empfänger findet dessen Mittelpunkt und berechnet Lage und Distanz. So ergab sich bei IWB bereits eine Schrägbohrung von rund 40 Grad – ermittelt mit dem Transpointer und unterstützt durch einen zusätzlichen Neigungsadapter.

Der zuverlässige Transpointer verringert Fehlbohrungen deutlich. Nacharbeit und Schäden werden dadurch spürbar minimiert. Und weil er so einfach zu bedienen ist, genügt eine kurze Einführung in das kleine rote Helferlein, und schon ist es einsatzbereit.

JEANNINE HIRT (TEXT)

BALKON- SOLARANLAGE: **KLEIN, ABER OHO**

Um eine Solaranlage zu betreiben, muss man kein eigenes Haus besitzen. Auch auf dem Balkon lässt sich eigener Strom produzieren. Wie holen Sie das Maximum heraus, welche Vorschriften gelten, und lohnt es sich überhaupt? Hier finden Sie die Antworten.



Antworten gibt Flurin Buchholz-Baltermia, Leiter Energieberatung & Commodities von IWB.

Haben Sie weitere Fragen?

Das Team Energieberatung hilft Ihnen gerne weiter: energieberatung@iwb.ch

Weitere Fragen und Antworten rund um das Thema Energie und zum Optimierungs- und Sparpotenzial finden Sie auch auf unserer Website:

iwb.ch/energieberatung

Was ist eine Balkon-solaranlage überhaupt?

Das sind Solarmodule, die für Balkon, Garten oder Terrasse gedacht sind. Der mitgelieferte Wechselrichter sorgt dafür, dass aus Solarstrom netztauglicher Wechselstrom wird. Der produzierte Strom wird über eine gewöhnliche 230-Volt-Steckdose direkt in den eigenen Haushalt eingespeist.

Kann ich die Anlage selbst installieren?

Ja. Steckerfertige Lösungen sind in der Installation meist unkompliziert. In Mietwohnungen sollten Sie zuvor Ihren Vermieter kontaktieren, bevor Sie etwas am Geländer befestigen. Gewisse Module lassen sich jedoch auch innerhalb des Balkons aufstellen, ohne dass sie aufgehängt werden müssen.

Wie viel kostet eine Balkonsolaranlage?

Die Preise liegen zwischen 600 und 1200 Franken. Bei idealer Ausrichtung amortisiert sich die Anlage in rund drei Jahren. Ansonsten kommt ein weiteres Jahr hinzu. Die Module haben übrigens eine Lebensdauer von bis zu 30 Jahren. Der Wechselrichter 10 bis 15 Jahre.

Was passiert mit dem überschüssigen Strom?

Überschüsse fließen ins Netz und werden vergütet, wenn man die Anlage beim Energieversorger anmeldet. Weil der Strompreis aus dem Netz höher liegt als die Rückvergütung (ca. 40 versus 14 Rappen pro kWh in Basel), lohnt sich der Eigenverbrauch besonders. Heisst: Geräte dann laufen lassen, wenn die Anlage viel produziert. Um den produzierten Strom bei sich zu behalten, könnte man auch auf einen kleinen Stromspeicher setzen.

Welche gesetzlichen Vorgaben gelten in Basel-Stadt?

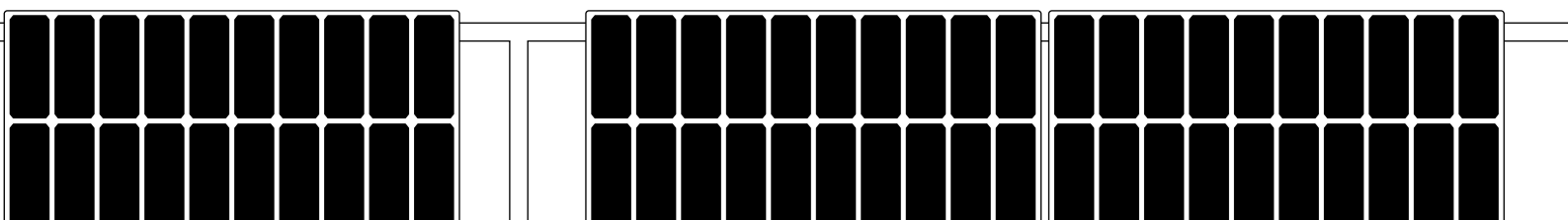
Es sind schweizweit die gleichen: Sie müssen die Anlage beim lokalen Netzanbieter anmelden. Erlaubt sind maximal 600 Watt Einspeiseleistung, damit die einzelnen Leitungen nicht überlastet werden. Der Wechselrichter begrenzt die Produktion. In Deutschland liegt der Wert mittlerweile bei 800 Watt. Gut möglich, dass der Wert auch in der Schweiz einmal angepasst wird.

Welche Voraussetzungen bringen besonders viel Ertrag?

Ideal ist eine Südausrichtung. Vielleicht lässt sich sogar der Winkel der Anlage neigen. Auch Ost/West funktionieren wunderbar. Der Norden ist weniger vorteilhaft. Aber wichtig ist vor allem, dass die Anlage gut befestigt wird und kein Sicherheitsrisiko darstellt. Auch sollte man keine Pflanzen oder anderen Gegenstände vor die Module hängen. Das reduziert die Leistung.

Ist es nicht einfach nur ein Tropfen auf den heissen Stein?

Nein. Eine 600-Watt-Anlage kann rund 500 kWh pro Jahr liefern. Ein Dreipersonenhaushalt verbraucht zwischen 1500 und 2000 kWh pro Jahr. Also deckt man schon einen Drittel oder einen Viertel ab. Man erreicht eine tolle Leistung mit einem überschaubaren Aufwand. Eine rundum gelungene Sache.





Think green
Wasser sauber halten, der Umwelt zuliebe

Und der
Kalk im WC
ist gespült

«Ob im Büro oder zu Hause –
besser entkalken als ersetzen!»



Mit unserem einzigartigen restclean® System
entkalken & revidieren wir Ihre WC-Anlagen.
Kompetent. Zuverlässig. Umweltschonend.

REST CLEAN®

RESTCLEAN AG
info@restclean.ch
restclean.ch

056 634 51 85 Mittelland-Ost
031 301 22 11 Bern
079 969 78 78 SMS & Videoanruf

Wir beraten Sie gerne.
Gratis-Telefon
0800 30 89 30



**125 Jahre
stromangebend**

- Planung und Realisation von Stark- und Schwachstrominstallationen
- Wartung und Unterhalt von Elektroinstallationen
- Planung, Betrieb und Unterhalt von Netzwerkinstallationen
- Besuchen Sie unsere neue Website!

bretscher
Elektrotechnik • Automation

Bretscher Söhne AG • Breisacherstrasse 120 • 4057 Basel • T 061 690 99 00 • www.b-s-b.ch

**LEHRSTELLE
ALS NETZ-
ELEKTRIKERIN
(ALLE)**

Einen Grossteil der öffentlichen
Beleuchtung rüsten wir bis 2028
auf LED um.

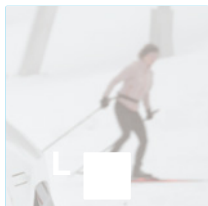
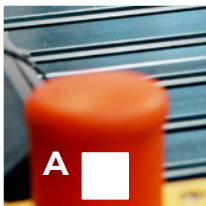
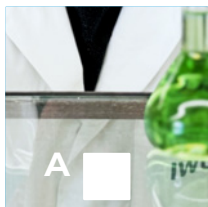
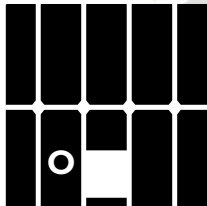
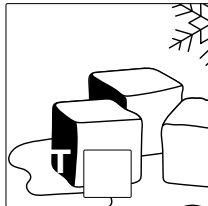
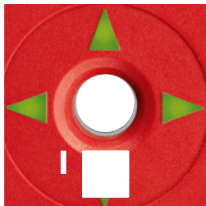
Bisch derbyy? iwb.ch/lehre



iwb

GEWINNEN SIE SMARTE STAUBSAUGERROBOTER

Machen Sie mit bei unserem Suchrätsel und erhalten Sie Unterstützung für Ihren nächsten Frühlingsputz.



UND SO GEHT'S

Jeder der oben stehenden Bildausschnitte ist irgendwo im Heft versteckt. Sie haben das «Original» gefunden? Dann notieren Sie die Seite, von welcher der Bildausschnitt stammt, im Feld neben dem Buchstaben. Nach Seitenzahl sortiert (von 1 bis 32), ergeben die Buchstaben das Lösungswort. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden persönlich benachrichtigt. Teilnahmeberechtigt sind alle, ausser Mitarbeitende von IWB sowie deren Angehörige. Es wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Lösung erscheint in der nächsten Ausgabe von E².

AUFLÖSUNG DES LETZTEN RÄTSELS

Die richtige Lösung des Preisrätsels in der Ausgabe vom Dezember 2025 lautet: «**STROMZAEHLER**».

SIE HABEN DIE LÖSUNG?

Dann schnell einsenden! Unter allen richtigen Einsendungen verlost IWB zwei Staubsaugerroboter im Wert von je 240 Franken sowie zwei 3er-Sets Wäschetrocknerbälle, hergestellt aus recyceltem Material, im Wert von je 30 Franken.

SO NEHMEN SIE TEIL

- Über das Onlineformular unter iwb.ch/e2
- Per E-Mail an e2@iwb.ch
- Mit Postkarte an IWB, E², Postfach, 4002 Basel
Absenderin oder Absender mit Telefon und E-Mail nicht vergessen!

TEILNAHMESCHLUSS IST DER 30. APRIL 2026.

IMPRESSUM

E² Leben mit erneuerbarer Energie, Ausgabe März 2026, erscheint vierteljährlich, Telefon +41 61 275 51 11, e2@iwb.ch, **REDAKTIONSTEAM** Celeste Blanc, Dominik Born, Nicole Drechsler, Simon Eberhard, Belinda Hasler, Jeannine Hirt, Dietmar Küther, Jacqueline Müller, Reto Müller, Nikol Paradzik, Erik Rummer, Christoph Schiess, Andreas Schwander, Dominic Specht, Brunella Torres, Francesco Vazzano, Gabriel Vilares **KONZEPT, REDAKTION, PRODUKTION** Redact Kommunikation AG, Glattbrugg **DRUCK** Vogt-Schild Druck AG, Derendingen – gedruckt auf Schweizer Papier **ANZEIGENMARKETING** DaPa Media GmbH, Bremgarten AG, Telefon +41 56 641 90 80, Inserateschluss für Ausgabe Juni 2026: 15. Mai 2026



«VIELE HABEN GROSSE TRÄUME»

Auf dem Biohof Waldenstein entdecken Jugendliche mit Migrationshintergrund Nachhaltigkeit durchs Anpacken. Dabei lernen sie nicht nur die Natur besser kennen, sondern sammeln Erfahrung für den Einstieg ins Berufsleben.

CELESTE BLANC (INTERVIEW)
TIMO ORUBOLO (FOTO)

Nachhaltigkeit aktiv erleben, statt nur darüber zu reden: Das tun 32 Schülerinnen und Schüler des Zentrums für Brückenangebote (ZBA) auf dem Biohof Waldenstein im Solothurner Jura. Einmal in der Woche werden sie hier von Biobäuerin Lea Zaugg (Bildmitte) und ihrem Partner Stefan Schneitter empfangen.

In Projektgruppen versorgen die Jugendlichen Tiere, bauen Gemüse und Früchte an, verarbeiten die Ernte zu Produkten, werkeln oder stellen Naturkosmetika her. Ziel des praktischen Tages, der den Schulalltag ergänzt: Nachhaltigkeit ist nicht bloss Theorie, sondern eine praktische Erfahrung. «Im Zentrum steht das Kreislaufdenken», erklärt Lea Zaugg, die das Projekt ins Leben gerufen hat. «Wir nehmen etwas aus der Natur, verwerten es und schauen zugleich, dass es der Natur gut geht.»

Das Projekt wirkt über den Hof hinaus. Es bereitet die Jugendlichen, viele von ihnen aus Konfliktländern, auf den Berufseinstieg vor. Etwa beim Bau der gemeinsamen Jurte: Ein syrischer Jugendlicher wurde so sicher im Umgang mit Werkzeug, dass er später beim Schnuppert als Montagetelektiker überzeugte. Lea Zaugg: «Wenn junge Menschen Selbstvertrauen gewinnen, Fähigkeiten erlernen und dadurch in der Gesellschaft Fuss fassen, ist das eine der schönsten Formen von Nachhaltigkeit.»

Frau Zaugg, wie vereinen Sie Praxis und Nachhaltigkeit?

Die Jugendlichen machen es selber und sehen die Folgen direkt. Ohne Wasser geht das Gemüse kaputt. Hat die Jurte Spalten, muss nachgebessert werden. So werden Nachhaltigkeit und Verantwortung ganz konkret.

Wieso geniessen die Jugendlichen den Projekttag?

Er bringt Abwechslung in den Schulalltag, es entsteht sehr schnell ein Gruppengefühl, und die Jugendlichen können selbst wählen, was sie genau an diesem Tag tun wollen: etwas mit den Tieren, im Garten arbeiten, einem Handwerk nachgehen, kochen für alle etc. Draussen zu arbeiten tut gut, und sie sehen sofort, was ihr Einsatz bewirkt.

Wie unterstützt das Projekt die Jugendlichen in der Berufswahl?

Viele haben grosse Träume, möchten Ärztin oder Architekt werden. Wir können mit dem Projekt realistische Berufsbilder aufzeigen: Küche, Pflege, Handwerk, Arbeit mit Tieren – all diese Jobs haben auch schöne Seiten und können erreicht werden. Entscheidend ist für die Jugendlichen zuerst eine solide Grundlage, die sie später ausbauen können. In der Schweiz haben sie die Möglichkeit, sich vielseitig weiterzubilden.

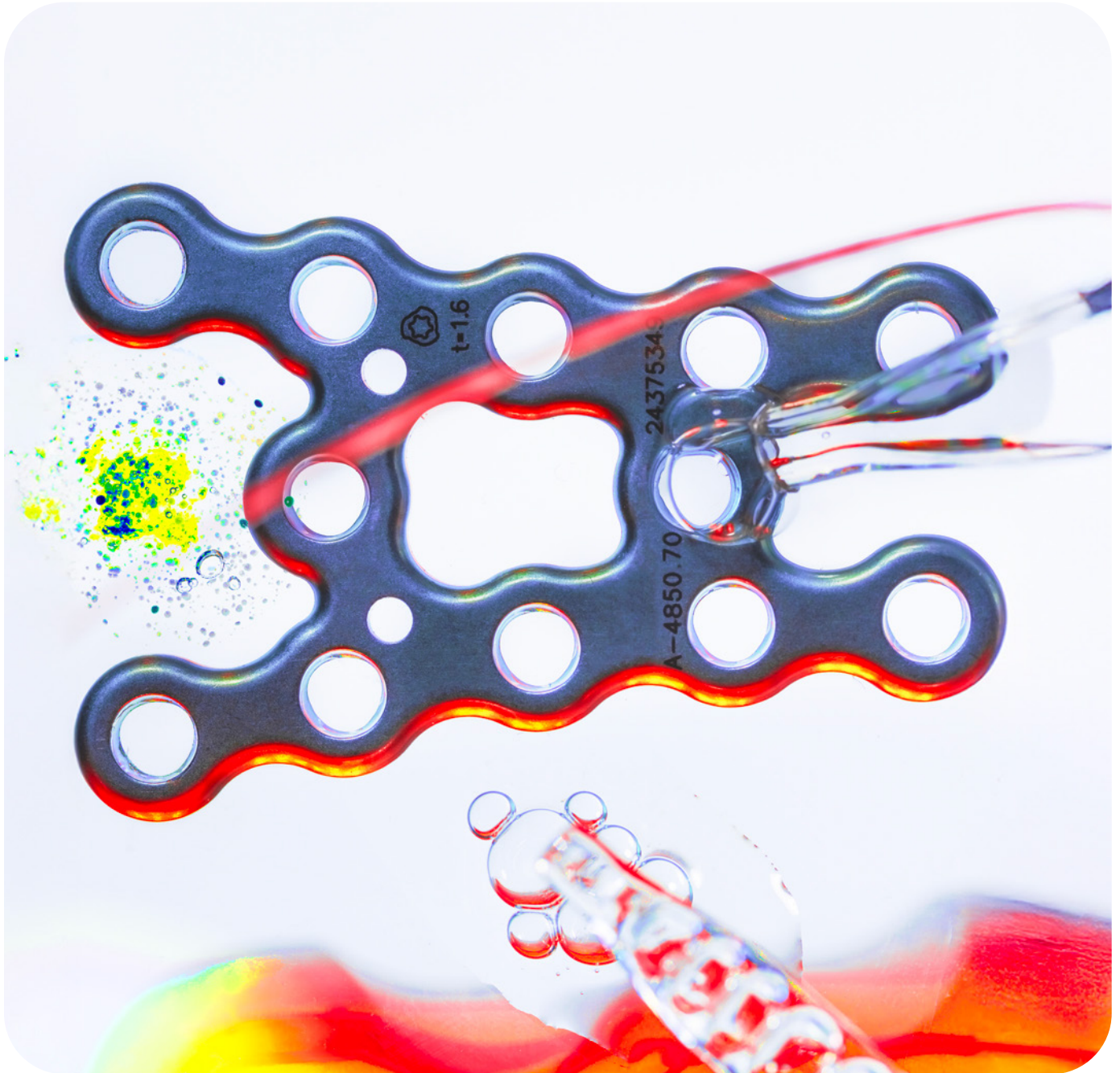
IWB fördert im Rahmen ihres Nachhaltigkeitsengagements Projekte, die unter anderem für das Klima, den Naturschutz und durch Aufklärungs- und Bildungsangebote Gutes bewirken. Der Biohof Waldenstein ist eines dieser Projekte.



iwb.ch/projektfoerderung

Industrienacht Regio Basel

24.04.2026, 17–24 Uhr



Entdecke 50 faszinierende Arbeitswelten.
Auch IWB öffnet ihre Tore zum Werkhof Kleinhüningen
(Shuttle-Linie **B**) und freut sich auf deinen Besuch!
Weitere Infos unter: www.industrienacht.com

