



An den Grossen Rat

13.5432.02

13.5434.02

BVD/P135432, P135434

Basel, 27. Januar 2016

Regierungsratsbeschluss vom 26. Januar 2016

Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Zulassung von allen E-Bikes mit Motorunterstützung auf den kantonalen Velowegen und Velorouten sowie auf für Motorfahräder gesperrten Wegen

Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Zulassung von allen E-Bikes mit Motorunterstützung auf allen Veloverbindungen durch die Innerstadt

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Dezember 2013 die beiden nachstehenden Anzüge Heiner Vischer und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen.

Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Zulassung von allen E-Bikes mit Motorunterstützung auf den kantonalen Velowegen und Velorouten sowie auf für Motorfahräder gesperrten Wegen:

„Mit grossem Unverständnis und Entrüstung wurde von der Bevölkerung aufgenommen, dass E-Bikes mit gelben Kontrollschildern nur noch mit abgeschaltetem Motor in der Innerstadtzone (ausser auf den ÖV-Achsen) fahren dürfen. Dies ist insbesondere auch deshalb nicht nachvollziehbar, weil Basel-Stadt das geräusch- und emissionslose Velofahren mit E-Bikes, das auch zur Reduzierung des MIV beiträgt, mit Subventionen gefördert hat. Die heutige Zahl von E-Bikes mit gelben Kontrollschildern im Kanton Basel-Stadt beträgt rund 800 und steigt weiter an. Dazu kommt noch eine grosse Anzahl von weiteren E-Bikes, mit denen Pendler und Pendlerinnen aus der Agglomeration täglich in die Stadt fahren.

Die Regierung hat in ihren Antworten auf die Interpellationen Gerber (13.5325) und Vischer (13.5376) zu diesem Thema ausgeführt, dass sie konsequent das neue "Verkehrskonzept Innerstadt" umsetzt und dass in diesem E-Bikes mit gelbem Kontrollschild gemäss bundesrechtlichen Vorgaben den Motorfahrädern gleichgestellt sind. Dies bedeutet, dass E-Bikes mit gelben Kontrollschildern mit Motorunterstützung grundsätzlich auf keinen Velowegen und Velorouten verkehren dürfen, auf denen Motorfahräder verboten sind.

Dies betrifft beispielsweise ausserhalb der Innerstadtzone den Rüchligweg, der die wichtigste Velopendleroute zwischen Riehen und Basel darstellt, aber auch den Birskopfsteig oder den neuen Veloweg entlang der Wiese nach Riehen. Das ist auf Grund der hohen Anzahl der Pendler und Pendlerinnen aus Riehen und Birsfelden schon fast als absurd zu bezeichnen. Zudem ist das Ziehen von Lasten, wie z. B. von Kinderanhängern, mit abgeschaltetem Motor nicht mehr möglich.

Die Unterzeichnenden dieses Anzuges sind der Meinung, dass E-Bikes mit gelben Kontrollschildern auch die Strassen, die für Motorfahräder nicht gestattet sind, mit eingeschaltetem Motor befahren dürfen sollen.

Eine Anfrage beim Bundesamt für Strassenverkehr (ASTRA) hat ergeben, dass ein Zusatz zur Signalisation bei den für Motorfahräder nicht gestatteten Strassen und Wegen mit "Ausgenommen Motorfahr-

räder mit Elektroantrieb" die Benützung aller E-Bike-Kategorien auf den betreffenden Strecken mit angeschaltetem Motor ermöglichen würde.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

1. E-Bikes mit gelben Kontrollschildern leisten einen wichtigen Beitrag im täglichen Pendlerverkehr. Kann die Regierung eine Motivationskampagne für einen Umstieg vom motorisierten Autoverkehr auf dieses leise und umweltfreundliche Verkehrsmittel lancieren?
2. Ob E-Bikes mit gelben Kontrollschildern auch die anderen kantonalen Velowege und Velorouten benützen dürfen, auf denen Motorfahräder nicht gestattet sind.
3. Ob alle bestehenden Verbote für Motorfahräder auf die mögliche Zulassung für E-Bikes mit gelben Kontrollschildern überprüft werden können?

Heiner Vischer, Brigitta Gerber, Patricia von Falkenstein, Jörg Vitelli, Christine Wirz-von Planta, Helen Schai-Zigerlig, Brigitte Heilbronner, Andrea Bollinger, Karl Schweizer, Martina Bernasconi, Sarah Wyss, Heinrich Ueberwasser, Dominique König-Lüdin, Thomas Strahm, Rolf von Aarburg, Andreas Sturm, Andreas Albrecht, Michael Koechlin, Ernst Mutschler, Eveline Rommerskirchen, Urs Müller-Walz, Remo Gallacchi, Dieter Werthemann, Oskar Herzig, Sibylle Benz Hübner, Emmanuel Ullmann, Mirjam Ballmer“

Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Zulassung von allen E-Bikes mit Motorunterstützung auf allen Veloverbindungen durch die Innerstadt:

„Mit grossem Unverständnis und Entrüstung wurde von der Bevölkerung aufgenommen, dass E-Bikes mit gelben Kontrollschildern nur noch mit abgeschaltetem Motor in der Innerstadtzone (ausser auf den ÖV-Achsen) fahren dürfen. Dies ist insbesondere auch deshalb nicht nachvollziehbar, weil Basel-Stadt das geräusch- und emissionslose Velofahren mit E-Bikes, das auch zur Reduzierung des MIV beiträgt, mit Subventionen gefördert hat. Die heutige Zahl von E-Bikes mit gelben Kontrollschildern im Kanton Basel-Stadt beträgt rund 800 und steigt weiter an. Dazu kommt noch eine grosse Anzahl von weiteren E-Bikes, mit denen Pendler und Pendlerinnen aus der Agglomeration täglich in die Stadt fahren.

Die Regierung hat in ihren Antworten auf die Interpellationen Gerber (13.5325) und Vischer (13.5376) zu diesem Thema ausgeführt, dass sie konsequent das neue "Verkehrskonzept Innerstadt" umsetzt und dass in diesem EBikes mit gelbem Kontrollschild gemäss bundesrechtlichen Vorgaben den Motorfahrädern gleichgestellt sind und diese deshalb in der Innerstadtzone – ausser auf den ÖV-Achsen – nur mit abgeschaltetem Motor verkehren dürfen sollen.

Die Unterzeichnenden dieses Anzuges sind jedoch der Meinung, dass E-Bikes mit gelben Kontrollschildern auch auf den im Ratschlag "Neues Verkehrskonzept Innenstadt" in den beiden Modulen "Veloverbindungen" festgelegten "wichtigste(n) Veloverbindungen im autofreien Bereich" mit eingeschaltetem Motor fahren dürfen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie einerseits der Langsamverkehr gefördert wird und andererseits geräusch- und emissionslose E-Bikes mit gelben Kontrollschildern von der Benutzung der wichtigsten Veloverbindungen (ausser den ÖV-Achsen) ausgeschlossen werden. Auch ist zu bedenken, dass das Ziehen von Lasten, wie z. B. von Kinderanhängern, mit abgeschaltetem Motor nicht mehr möglich ist.

Eine Anfrage beim Bundesamt für Strassenverkehr (ASTRA) hat ergeben, dass ein Zusatz zur Signalisation bei den für Motorfahräder nicht gestatteten Strassen und Wegen mit "Ausgenommen Motorfahräder mit Elektroantrieb" die Benützung aller E-Bike-Kategorien auf den betreffenden Strecken mit angeschaltetem Motor ermöglichen würde.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob E-Bikes mit gelben Kontrollschildern auch mit Motorunterstützung die im Ratschlag "Verkehrskonzept Innerstadt" empfohlenen "wichtigste(n) Veloverbindungen" uneingeschränkt benützen können.

Heiner Vischer, Patricia von Falkenstein, Brigitta Gerber, Jörg Vitelli, Christine Wirz-von Planta, Helen Schai-Zigerlig, Brigitte Heilbronner, Andrea Bollinger, Karl Schweizer, Martina Bernasconi, Sarah Wyss, Andreas Albrecht, Emmanuel Ullmann, Dominique König-Lüdin, Mirjam Ballmer, Michael Koechlin, Ernst Mutschler, Eveline Rommerskirchen, Urs Müller-Walz, Remo Gallacchi, Dieter Werthemann, Oskar Herzig, Sibylle Benz Hübner, Andreas Sturm, Heinrich Ueberwasser, Rolf von Aarburg, Thomas Strahm“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

1. Gemeinsame Anzugsbeantwortung

Die beiden vorliegenden, teilweise wörtlich deckungsgleichen Anzüge Heiner Vischer und Kon-sorten zielen insbesondere darauf, dass die „starken“ Elektrovelos mit gelben Kontrollschildern die im Ratschlag "Verkehrskonzept Innenstadt" empfohlenen wichtigsten Veloverbindungen auch mit eingeschaltetem Motor befahren dürfen. Aufgrund der ähnlichen Ausrichtung und Fragestel-lungen werden die beiden Anzüge gemeinsam behandelt.

2. Grundsätzliche Erwägungen und Erläuterungen

2.1. Unterscheidung „schwache“ und „starke“ Elektrovelos

Die „starken“ Elektrovelos mit einem Elektromotor, der bei einer allfälligen Tretunterstützung bis höchstens 45 km/h wirkt, gelten gemäss schweizerischer Strassenverkehrsgesetzgebung (Art. 18 lit. a. VTS¹) als Motorfahrräder und benötigen ein gelbes Nummernschild (Art. 90 VZV²). Sie ge-hören zur selben Fahrzeugkategorie wie die Motorfahrräder mit Verbrennungsmotoren, für die eine Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h und höchstens 1,00 kW Motorleistung (Art. 18 lit. a. VTS) gilt.

Die „schwachen“ Elektrovelos, das heisst Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, gelten gemäss schweizerischer Strassenverkehrsgesetzgebung (Art. 18 lit. b. VTS) als Leicht-Motorfahrräder. Sie benöti-gen kein gelbes Nummernschild (Art. 72 Abs. 1 lit. k. VZV) und werden rechtlich wie Velos be-handelt.

Das „Verbot für Motorfahrräder“ (Signal 2.06) untersagt das Fahren mit Motorfahrrädern bei lau-fendem Motor, davon ausgenommen sind „schwache Elektrovelos“ (Art. 19 Abs. 1 lit. c. SSV³). Die Unterscheidung zwischen „starken“ und „schwachen“ Elektrovelos, die unterschiedlichen Fahrzeugkategorien angehören, ist aufgrund der Tempo-, Beschleunigungs- und Gewichtsunter-schiede sowohl sinnvoll als auch aus Verkehrssicherheitsgründen angebracht.

2.2. Verkehrsregeln

2.2.1. Im Innenstadtpereimeter

Das Verkehrskonzept Innenstadt sieht für Motorfahrräder somit auch für die „starken“ Elektrove-los in den Begegnungszonen bei eingeschaltetem Motor ein Fahrverbot vor. Für diese beiden Fahrzeugkategorien gelten Signalisationen in der Kernzone der Innenstadt nachfolgende Zulas-sungsregelungen:

Signalisation Im Bereich der Innenstadt					
	2.61 Fussweg Mit Zusatztafel "Velo gestattet"	2.59.5 Begegnungszone mit Zusatz (2.14 Verbot für Motorwagen, Motorrä- der und Motorfahrräder)	2.59.5 Begegnungszo- ne mit Zusatz (2.13 Verbot für Motorwagen und Motorräder)	2.13 Verbot für Motor- wagen und Motorräder mit Zusatz	2.59.1 Zonensignal Tempo-30) mit Zusatz
Bedeutung für „starke“ Elekt- rovelos	Benützung mit abgeschaltetem Motor zulässig	Benützung mit abge- schaltetem Motor zulässig	Benützung zulässig	Benützung zulässig	

¹ Verordnung über die technische Anforderungen an Strassenfahrzeugen (VTS)

² Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

³ Signalisationsverordnung (SSV)

2.2.2. Auf den Strassen und Wegen ausserhalb der Innenstadt

Für Motorfahräder und somit auch für die „starken“ Elektrovelos gilt bei folgenden Signalisationen nachfolgende Zulassungsregelung:

Signalisation auf Velorouten, Velowegen sowie Strassen und Wege ausserhalb der Innenstadt	 2.61 Fussweg	 Velos gestattet 2.61 Fussweg mit Zusatz „Velos gestattet“	 2.63.1 Gemeinsamer Rad- und Fussweg	 2.63 Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen	 2.13 Verbot für Motorwagen und Motorräder	 2.14 Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder
Bedeutung für „starke“ Elektrovelos	Befahren verboten	Benützung nur mit ausgeschaltetem Motor zulässig	Benützung obligatorisch (Motor darf eingeschaltet sein)	Benützung obligatorisch (Motor darf eingeschaltet sein)	Benützung zulässig	Benützung nur mit ausgeschaltetem Motor zulässig

2.3. Erwägungen zur Zulassung „starker“ Elektrovelos im Innenstadtbereich

Entsprechend der geltenden Signalisation dürfen Motorfahräder und „starke“ Elektrovelos mit ausgeschaltetem Motor – wie Velos und „schwache“ Elektrovelos – auch ausserhalb der Güterumschlagszeiten unbeschränkt in den Begegnungszonen fahren. Mit laufendem Motor können Motorfahräder und „starke“ Elektrovelos die Innenstadt auf den ÖV-Achsen ohne Einschränkungen rund um die Uhr mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30km/h befahren. Da Motorfahräder und somit auch „starke“ Elektrovelos im Bereich Stadthausgasse–Marktplatz bzw. Gerbergasse–Marktplatz–Eisengasse vom Fahrverbot in der Begegnungszone ausgenommen sind, besteht überdies quer durch die Basler Innenstadt eine durchgehend offene Verbindung vom Gross- ins Kleinbasel (siehe Abb. 1: Übersichtsplan der aktuellen Veloverbindungen in der Kernzone der Innenstadt).

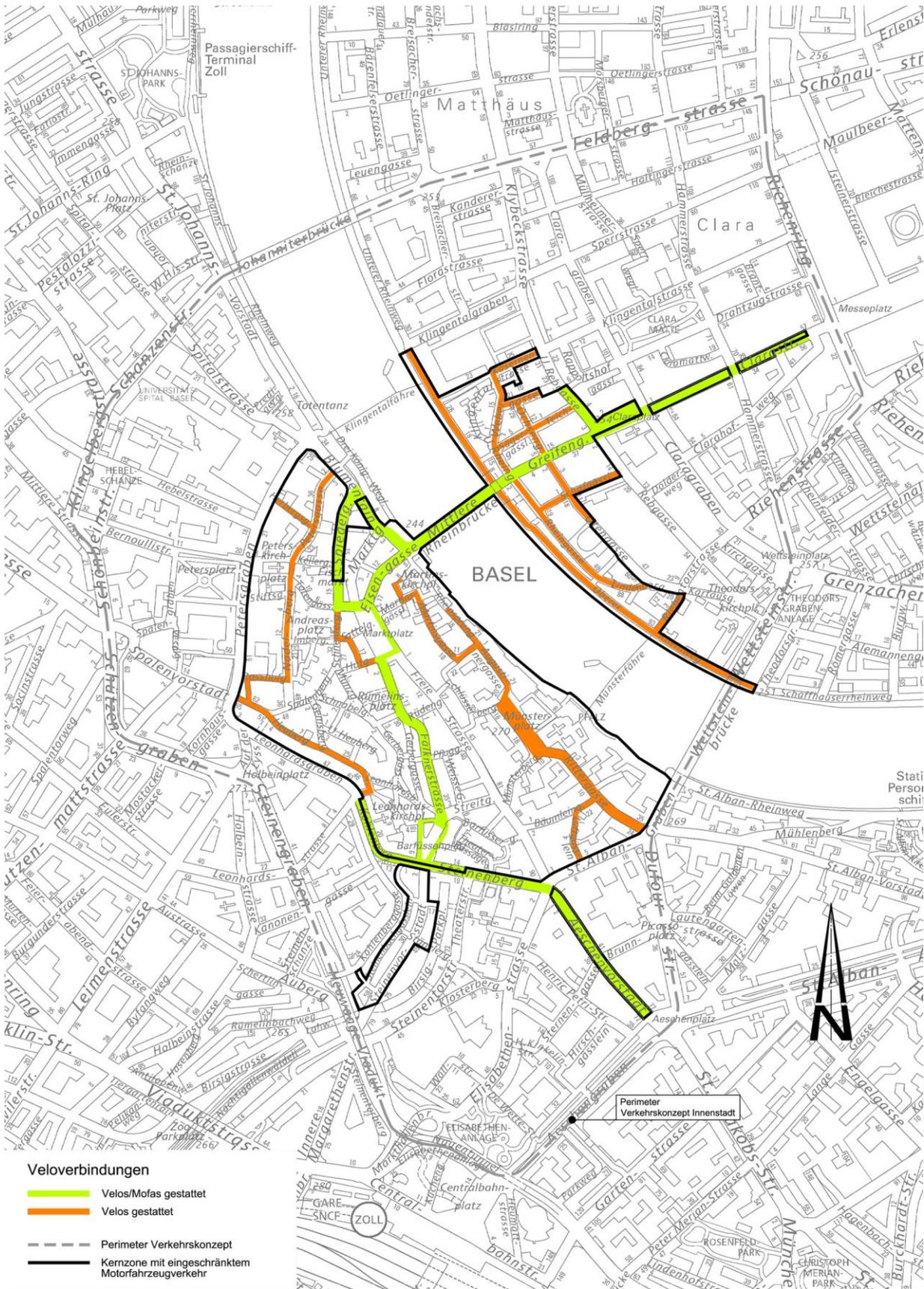


Abb. 1: Übersichtsplan der aktuellen Veloverbindungen in der Kernzone der Innenstadt

Auch wenn das ASTRA eine Zusatzsignalisation „Ausgenommen Motorfahräder mit Elektroantrieb“ auf Strassen und Wegen, auf denen Motorfahräder nicht zugelassen sind, prinzipiell als zulässig erachtet, können diese Wegverbindungen nicht pauschal geöffnet werden. Denn für eine allfällige Zulassung der „starken“ Elektrovelos ist auf jeder in Frage kommenden Strasse individuell insbesondere das reibungslose Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, das Sicherheitsbedürfnis der schwächsten Verkehrsteilnehmenden (Fussgängerinnen und Fussgänger) sowie das daraus resultierende Konflikt- bzw. Gefährdungspotential zu berücksichtigen. Die Zulassung von „starken“ Elektrovelos auf sämtlichen Velorouten in der Innerstadt lehnt der Regierungsrat massgeblich aus Gründen der Verkehrssicherheit ab. Denn die Geschwindigkeiten sind bei „starken“ Elektrovelos (bis 45 km/h) gegenüber den „schwachen“ Elektrovelos (bis 25 km/h) deutlich höher. „Starke“ Elektrovelos erreichen auch eine höhere Kurvengeschwindigkeit als Motorfahräder, die ungefähr die halbe Motorleistung von „starken“ Elektrovelos haben. Deshalb können „starke“ Elektrovelos auch sehr schnell auf die in den Begegnungszonen erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20km/h beschleunigen. Entsprechend hat die Unfallhäufigkeit von Elektrovelos nicht zuletzt aufgrund deren hoher Geschwindigkeiten überdurchschnittlich zugenommen. Ein weiteres Problem stellt das hohe Gewicht (>25-30kg) von Elektrovelos dar, das zu längeren Bremswegen führt und das Ausweichen erschwert. Folglich sind die Verletzungen sowohl der Lenkerinnen und Lenker als auch der Unfallopfer dadurch schwerwiegender.

Zudem können die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aus der Distanz nicht abschätzen, ob es sich bei dem näherkommenden Fahrzeug um ein „starkes“ Elektrovelo oder um ein normales Velo handelt. Die Elektrovelos sind fast lautlos und werden von Fussgängerinnen und -Fussgängern nicht wahrgenommen oder erst dann, wenn das Elektrovelo bereits sehr nahe ist und es für ein allfällig notwendiges Ausweichmanöver zu spät ist.

Hinzu kommt, dass insbesondere in der Altstadt einige Strassen keine Trottoirs haben. Hausbewohnerinnen und Hausbewohner betreten teilweise direkt die Fahrbahn, was gerade bei älteren Personen und bei Kindern eine grosse Gefährdung darstellt. Diese Situation führt aus Sicht der betroffenen Anwohnerschaft der Innenstadt bereits aktuell mit den „normalen“ Velos zu heiklen Konfliktsituationen.

Auf den Grossbasler Veloverbindungen Heuberg–Rosshofgasse–Nadelberg–Petersgasse und Rittergasse–Münsterplatz–Augustinergasse–Rheinsprung, wo teilweise starke Gefälle bestehen, ist die Fussgängerdichte und damit die Gefahr von schweren Unfällen mit Beteiligung von Elektrovelos besonders hoch. Überdies ist es einfach möglich die entsprechenden Begegnungszonen zu umfahren. „Starke“ Elektrovelos können, sofern sie die Innenstadt nicht ohnehin über die frei befahrbaren ÖV-Achsen durchqueren, die Veloverbindung Heuberg–Rosshofgasse–Nadelberg–Petersgasse über den parallel verlaufenden Petersgraben und die Leonhardsstrasse umfahren. Auch das Befahren des unteren und oberen Rheinweges ist routenmässig kaum notwendig, steht doch mit der parallel verlaufenden Achse Rebgasse–Claraplatz–Klybeckstrasse eine sichere Alternative zur Verfügung, die auch für „starke“ Elektrovelos geöffnet ist.

Der Einwand, wonach die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Begegnungszone auch für „starke“ Elektrovelos gelte und es folglich kaum zu Tempoexzessen käme, ist nur bedingt haltbar. Für Elektrovelolenkerinnen und -lenker gelten zwar grundsätzlich die allgemeinen Verkehrsregeln und damit die Geschwindigkeitslimite 20 in der Begegnungszone. Die Kontrolle der Einhaltung des Höchsttempos „von Auge“ gestaltet sich für die Polizei allerdings äusserst schwierig.

2.4 Überprüfung der bestehenden Motorradfahrverbote

Die zuständigen Fachstellen des Kantons Basel-Stadt haben bereits auf den gemäss Teilrichtplan Velo (2013) definierten Veloverbindungen die bestehenden Verbote für Motorfahräder auf Strassen in der Stadtgemeinde sowie auf den Kantonsstrassen in den Landgemeinden Riehen und Bettingen erhoben. Bei den Gemeindestrassen in Riehen und Bettingen erfolgt diese Erhebung durch die Gemeinden.

Bei den erhobenen Streckenabschnitten wird nun evaluiert, weshalb das Motorradfahrverbot verhängt wurde. Diese Gründe sind heute teilweise nicht auf den ersten Blick erkennbar bzw. nachvollziehbar, auch weil sich die jeweilige örtliche Situation seit dem Erlass der Verkehrsanordnung massgebend geändert haben kann.

Heute lässt die schweizerische Signalisationsverordnung für die Zulassung von „starken“ Elektrovelos zwei Möglichkeiten zu: Entweder wie vom Anzugssteller beschrieben mit dem Zusatz „Ausgenommen Motorfahräder mit Elektroantrieb“ (bsp. als Zusatz zu Signal 2.14) oder man lässt neben den „starken“ Elektrovelos auch die Motorfahräder zu, unter Verwendung des Signals 2.13 (siehe Signalisationstafeln oben). Wenn die zuständigen Fachstellen eine Fahrerlaubnis für „starke“ Elektrovelos als sinnvoll und rechtmässig erachten, so lässt man wo immer möglich neben den „starken“ Elektrovelos auch die Motorfahräder zu, weil diese Signalisation für die Verkehrsteilnehmenden verständlicher ist.

Nachdem die Evaluation des Motorfahräderverbots auf den Veloverbindungen gemäss dem Teilrichtplan Velo abgeschlossen ist und auf diesen Strassenabschnitten die nicht mehr gerechtfertigten Verbote für Motorfahräder aufgehoben werden, werden in einem nächsten Schritt die übrigen Streckenabschnitte ausserhalb des Veloroutennetzes in analoger Weise überprüft und gegebenenfalls das dortige Verkehrsregime angepasst.

3. Beantwortung der konkreten Fragen

E-Bikes mit gelben Kontrollschildern leisten einen wichtigen Beitrag im täglichen Pendlerverkehr. Kann die Regierung eine Motivationskampagne für einen Umstieg vom motorisierten Autoverkehr auf dieses leise und umweltfreundliche Verkehrsmittel lancieren?

In den Jahren 2012, 2013 und 2014 hat das Bau- und Verkehrsdepartement erfolgreich die Aktion „E-Bike Testwochen“ durchgeführt. In knapp 40 Unternehmen im Kanton Basel-Stadt konnten die Mitarbeitenden während zwei Wochen eine E-Bike-Flotte mit zehn Fahrzeugen testen. Mit dieser Kampagne wurden Arbeitspendlern Alternativen zum eigenen Auto aufgezeigt und sie zu einem Umstieg auf das E-Bike motiviert. Viele der Teilnehmenden bekunden die Absicht zum Umstieg vom Auto auf das E-Bike. Informationen zur Aktion finden sich unter: <http://www.mobilitaet.bs.ch/basel-unterwegs/kampagnen-aktionen/e-bike-testwochen.html>

Seit 2012 organisiert das Bau- und Verkehrsdepartement jährlich die Mobilitätswoche Basel-Dreiland, eine Aktionswoche für umweltfreundliche Mobilität. Einige Aktionen der Mobilitätswoche stehen jeweils im Zeichen der Elektromobilität. Es können elektrisch betriebene Fahrzeuge wie E-Bikes, E-Rikschas und E-Scooter getestet werden und es stehen Experten für Fragen zu den Fahrzeugen zur Verfügung. Informationen zur Mobilitätswoche Basel-Dreiland finden sich unter: www.mobilitaetswoche.bs.ch

Ob E-Bikes mit gelben Kontrollschildern auch die anderen kantonalen Velowege und Velorouten benützen dürfen, auf denen Motorfahräder nicht gestattet sind.

Der Regierungsrat steht für eine stadtgerechte Mobilität ein und fördert den Fuss- und Veloverkehr. Die Zulassung der „starken“ Elektrovelos kann jedoch im Interesse der Verkehrssicherheit insbesondere des Fussverkehrs nicht pauschal erfolgen. Die Zulassung bedarf zwingend einer

detaillierten Prüfung der jeweiligen konkreten Örtlichkeit. Der Regierungsrat unterstützt bei positiver Beurteilung die Öffnung der dafür geeigneten Streckenabschnitte.

Ob alle bestehenden Verbote für Motorfahräder auf die mögliche Zulassung für E-Bikes mit gelben Kontrollschildern überprüft werden können?

In der weiteren Bearbeitung werden die zuständigen Fachstellen auch die ausserhalb der kantonalen Veloverbindungen befindlichen Motorfahradverbote im Einzelnen überprüfen. Wo die betrieblichen und verkehrssicherheitstechnischen Überprüfungen ein positives Ergebnis aufweisen, wird die Zulassung baldmöglichst realisiert.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Zulassung von allen E-Bikes mit Motorunterstützung auf den kantonalen Velowegen und Velorouten sowie auf für Motorfahräder gesperrten Wegen sowie den Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Zulassung von allen E-Bikes mit Motorunterstützung auf allen Veloverbindungen durch die Innerstadt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin