



An den Grossen Rat

19.5282.03

BVD/P195282

Basel, 4. Mai 2022

Regierungsratsbeschluss vom 3. Mai 2022

Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend "Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen"

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Juni 2020 vom Schreiben 19.5282.02 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrats folgend – die Motion Oswald Inglin und Konsorten dem Regierungsrat als Anzug überwiesen.

„Die Allmend ist in unserem städtischen Kanton eng begrenzt und wird deshalb in der Regel nur gegen Bewilligung Privaten zur Verfügung gestellt. Dieses System stellt sicher, dass der knappe Boden nicht verschwendet, sondern nachhaltig bewirtschaftet werden kann. In einem Fall hat sich der Regierungsrat jedoch bewusst gegen eine Konzessionierung entschieden: Bei der Bewilligung von Anbietern von Elektrowelos, Elektrorollern und kürzlich beim Elektrotrottinett, auch E-Scooter genannt.

Dies ist aus mehreren Gründen nicht nachvollziehbar, denn durch den benötigten Abstellraum, wird öffentlicher Boden beansprucht. Auch entsprechen die Anbieter der Trottinetts kaum dem öffentlichen Interesse: Durch die Tatsache, dass diese überall abgestellt und liegen gelassen werden können, behindern sie vor allem Fussgängerinnen und Fussgänger und schaden dem Stadtbild. Zudem werden die einzelne E-Trotti-Typen gemäss Medienberichten nach wenigen Monaten ausgetauscht und gegen neue ersetzt, da die Abnutzung sehr gross sei - nachhaltig ist dies nicht.

Mit einer Konzessionierung hingegen könnte der Kanton einen Wildwuchs von Anbietern verhindern, indem nur jene eine Konzession erteilt wird, die sich an gewisse Auflagen halten. So z. B.:

- Einsatz sicherer, nachhaltiger und ins Stadtbild passender Fahrzeuge;
- Mieten und abstellen der Fahrzeuge nur auf gekennzeichneten Abstellflächen;
- Bussen zulasten der Betreiber, wenn die Fahrzeuge verkehrsbehindernd, z. B. mitten auf dem Trottoir, abgestellt werden (Paris führt solche Bussen nach den Sommerferien ein);
- Informationspflicht an die Benutzenden, wo und wie die Fahrzeuge benutzt werden dürfen, also keine E-Scooter auf Trottoirs, Transport von nur einer Person und Mindestalter 14 Jahren (analog der Regelung für Mofas).

Es ist wichtig, dass eine Konzessionierung möglichst bald an die Hand genommen wird, um dem Wildwuchs, wie wir ihn in anderen Städten beobachten können, noch rechtzeitig Einhalt bieten zu können.

Die Unterzeichneten bitten den Regierungsrat, dem Grossen Rat einen Ratschlag vorzulegen, der die Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen im öffentlichen Raum vorsieht und dies gesetzlich verankert.

Oswald Inglin, Beatrice Isler, Christian Griss, Remo Gallacchi, Andrea Elisabeth Knellwolf, Balz Herter, Felix Meier, Thomas Widmer-Huber“

Wir berichten zu dem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Seit 2018 werden im Kanton Basel-Stadt verschiedene Kleinfahrzeuge von privaten Anbietern zur Miete im «Free-Floating-System» angeboten. Die Fahrzeuge benötigen keine fixen Stationen, können auf zulässigen Flächen (z.B. Veloabstellfeldern) parkiert werden und müssen nicht an den Ausgangsort zurückgebracht werden. Aktuell sind im Kanton Basel-Stadt sieben Firmen aktiv, zwei weitere Anbieter haben ihre Dienstleistung momentan pausiert (Stand 17.März 2022)¹. Den grössten Teil des Angebots umfasst sogenannte E-Scooter bzw. E-Trottinette. Daneben werden auch «schnelle E-Bikes²» und E-Mopeds bereitgestellt.

Für den bewilligungsfreien Betrieb solcher Angebote im Kanton Basel-Stadt müssen die Sharing-Anbieter die Einhaltung verschiedener Regeln im Meldeverfahren bestätigen. Dazu gehört eine Beschränkung der Flottengrösse auf 200 Fahrzeuge pro Anbieter. Daraus resultiert gegenwärtig eine maximale Anzahl von 1'400 Sharing-Fahrzeugen. Die effektive Anzahl liegt aber tiefer. Am 17. März 2022 waren im Kanton Basel-Stadt 1'150 Fahrzeuge in Betrieb, also rund 80% des maximal erlaubten Wertes.

Nicht zu den bewilligungsfreien Zweirad-Sharing-Angeboten gehört das Veloverleihsystem «VeloSpot Basel». Im Rahmen einer offenen Ausschreibung hat der Kanton Basel-Stadt den Anbieter Intermobility mit dem Aufbau und fünfjährigen Betrieb eines stationsbasierten Veloverleihsystems beauftragt. Bis Ende 2022 soll das Angebot auf 2'000 klassische Velos und «langsame E-Bikes³» an rund 350 Stationen in Basel ausgebaut werden. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Ausprägungen (Fahrzeugtypen, Betriebsform, Preise etc.) ergänzen sich «VeloSpot Basel» und die bewilligungsfreien Angebote und sie sprechen unterschiedliche Zielgruppen und deren individuelle Mobilitätsbedürfnisse an.

2. Aktueller Umgang mit Zweirad-Sharing-Angeboten

Zweirad-Sharing-Angebote mit geringen Systemgrössen können unter Einhaltung bestimmter Regeln als schlichter Gemeingebrauch⁴ eingestuft werden, für die keine Bewilligung erforderlich ist. Das Amt für Mobilität hat diese Regeln in einem Merkblatt⁵ zusammengefasst. Damit bestätigen die Anbieter insbesondere, dass sie die Beschränkung der Flottengrösse auf 200 Fahrzeuge einhalten, ein geordnetes Abstellen sicherstellen und das Strassenverkehrsrecht befolgen.

Um auch den ordnungsgemässen Gebrauch der Fahrzeuge durch die Nutzenden sicherzustellen, weisen die Anbieter in ihren Geschäftsbedingungen, auf ihren Webseiten und in den Smartphone-Apps explizit auf das Strassenverkehrsrecht hin. Einige Anbieter kooperieren zudem mit Fachverbänden wie dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband und führen gemeinsam Sensibilisierungskampagnen durch. Auch die Kantonspolizei und das Amt für Mobilität informieren und sensibilisieren die Nutzenden über ihre Kommunikationskanäle. Die zuständigen kantonalen Stellen prüfen zudem die Einhaltung der Regeln über eine Softwareplattform und mittels Kontrollen vor Ort im Strassenraum. Sie erarbeiten gemeinsam mit den Anbietern Lösungen, um achtlos parkierter Fahrzeuge möglichst zu vermeiden und um solche Situationen rasch zu beheben.

¹ Alle Anbieter sind hier genannt: <https://www.mobilitaet.bs.ch/velo/kleinerverleihsysteme.html>

² E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h werden umgangssprachlich als «schnelle E-Bikes» bezeichnet.

³ E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h werden umgangssprachlich als «langsame E-Bikes» bezeichnet.

⁴ Als schlichter Gemeingebrauch gilt eine Nutzung des öffentlichen Raumes, die sowohl bestimmungsgemäss als auch gemeinverträglich ist. (NöRG §8)

⁵ <https://www.mobilitaet.bs.ch/velo/kleinerverleihsysteme.html>

3. Beurteilung von Zweirad-Sharing-Angeboten

E-Trottinette, E-Bikes und andere elektrisch betriebene Kleinfahrzeuge sind platzsparende Verkehrsmittel und nehmen im Vergleich zum Auto wenig öffentlichen Raum in Anspruch. Sie sind beim Fahren nahezu geräuschlos und produzieren keine Abgase. Wenn sich dank Sharing-Angeboten mehrere Personen ein Fahrzeug teilen, sinkt zudem die Gesamtanzahl der Fahrzeuge. Das spart Ressourcen und Platz und sorgt dafür, dass die Fahrzeuge häufiger unterwegs sind und weniger parkiert herumstehen. Die geteilten Fahrzeuge waren im 2021 durchschnittlich rund zwei- bis dreimal häufiger im Einsatz als ein privates Zweirad. Die Sharing-Angebote haben das Potenzial, das Gesamtverkehrssystem effizienter, umweltfreundlicher und stadtverträglicher zu machen.

Im Januar 2022 hat die ETH Zürich eine Untersuchung zur Klimawirkung von E-Scootern publiziert⁶. Die Studie hält fest, dass Sharing-Angebote in rund 12% der Nutzungen die Fahrt mit dem Auto ersetzen. Die Forschenden kamen aber auch zu dem Ergebnis, dass geteilte E-Scooter über ihren Lebenszyklus (Produktion, Betrieb, Wartung etc.) hinweg mehr CO₂ verursachen als die Fortbewegungsarten, die sie ersetzen.

Die Ergebnisse sind mit Sorgfalt zu betrachten: Die verwendeten Daten stammen aus dem Jahr 2020. Die E-Scooter sind jedoch relativ neue Produkte mit sehr dynamischen Entwicklungssprüngen, beispielsweise bei der Lebensdauer der Fahrzeuge und der Möglichkeit des Akkuwechsels, wodurch die Logistik massiv vereinfacht wird. Unter Verwendung von aktuellen Daten würde das Ergebnis der Studie für den Einsatz der E-Scooter sehr wahrscheinlich positiv ausfallen. Die Verwendung von veralteten Durchschnittswerten erkennen die Autoren der ETH-Studie selbst an. Weiterführende Untersuchungen sind also notwendig und tragen dazu bei, die Wirkungen der Sharing-Angebote noch besser beurteilen zu können.

Fest steht bereits heute, dass die Leihfahrzeuge nur dann umweltfreundlich betrieben werden, wenn sie möglichst lange im Einsatz bleiben. Im Betrieb ist zudem darauf zu achten, dass Unterhalt und Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen wie Cargo-Bikes oder E-Fahrzeugen erfolgt und auf aufwändige Umverteilungen der Flotte («Rebalancing») verzichtet wird. Wenn die Sharing-Angebote zudem gezielt mit dem öffentlichen Verkehr verbunden werden, können sie einen Baustein eines umweltfreundlichen Gesamtverkehrssystems darstellen und zugleich das Mobilitätsangebot erweitern, ohne den Privatbesitz eines Fahrzeugs vorauszusetzen.

4. Weiterer Umgang mit Zweirad-Sharing-Angeboten

Mit den bisherigen Regelungen, insbesondere mit der Beschränkung der Fahrzeuganzahl pro Anbieter, wird eine möglichst gemein- und stadtbildverträgliche Nutzung der Sharing-Angebote im Kanton Basel-Stadt ermöglicht, ohne den freien Markt vorschnell und zu stark zu regulieren. Nach zunächst schnellen Veränderungen in der Anfangsphase hat sich das Angebot in Basel mittlerweile stabilisiert. Weitere Veränderungen und Marktberichtigungen sind aber nicht auszuschliessen. Basel verfügt über ein vielfältiges und in einigen Fällen bereits sehr gut etabliertes Sharing-Angebot, das unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse befriedigt und verschiedene Nutzergruppen anspricht.

Konkurrenzieren sich mehrere Anbieter mit praktisch identischen Dienstleistungen (Fahrzeugtypen und Preise), so wie es bei den E-Scootern der Fall ist, dann ist dies wenig kundenfreundlich. Insbesondere, wenn die Fahrzeugflotte jedes einzelnen Anbieters mengenmässig stark begrenzt ist, wodurch auch die Nachfrage eingeschränkt wird. Zudem ist der Koordinationsaufwand für die kantonalen Behörden mit der Vielzahl der Anbieter höher.

⁶ Downloadbar auf <https://www.research-collection.ethz.ch/handle/20.500.11850/522641>

Der Regierungsrat wird bis Ende 2022 ein Konzept zur Regulierung von Sharing-Angeboten ausarbeiten. Das Konzept wird festhalten, welche Angebote in welchem Umfang angestrebt werden (z.B. weniger parallele Angebote der gleichen Fahrzeugtypen) und wie diese reguliert werden sollen. Die Möglichkeiten reichen dabei von der Einführung einer Bewilligungs- oder Gebührenpflicht, über Auflagen für einen umweltfreundlicheren Betrieb bis zur Ausschreibung und Konzessionierung einzelner Dienstleistungen. Dies erhöht zugunsten die Nutzerfreundlichkeit, die Nachhaltigkeit und die Stadtverträglichkeit. Auch die in der Motion genannten Ansätze sollen geprüft werden. Ziel des Regierungsrates ist es, umweltfreundliche Angebote weiter zu etablieren, die zu einer Optimierung des Gesamtverkehrs beitragen.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Oswald Inglin und Konsorten betreffend "Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen" stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin