



An den Grossen Rat

22.5389.02

BVD/P225389

Basel, 28. September 2022

Regierungsratsbeschluss vom 27. September 2022

Interpellation Nr. 99 Beat Braun betreffend Sharing-Flops im BVD

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 14. September 2022)

«Vor rund einem Jahr startete Basel-Stadt das staatliche Veloverleihsystem Velospot. Nun zeigen verschiedene Medienberichte, dass sich die Nachfrage in engen Grenzen hält. Sogar das nationale Radio SRF berichtete schweizweit wie folgt (zusammenfassendes Transkript):

«In den letzten zehn Monaten haben alle kantonalen Mietvelos zusammen gerade mal 2300 Fahrten gemacht. Bei 350 Velos sind das sieben Fahrten pro Tag. Zum Vergleich: der Privatmietveloanbieter «Pick-e-Bike» hat 90-mal mehr Fahrten gemacht. «Abbruch der Übung» würde man an dieser Stelle meinen. Aber nein: Beim Kanton Basel-Stadt will man weitermachen – und aufrüsten: In Zukunft sollen 2000 staatliche Mietvelos rumstehen. Was heisst das, wenn die Fahrzahlen nicht besser werden? Jeder dieser Mietvelos würde im Durchschnitt nur etwa ein einziges Mal pro Jahr gebraucht. Schön, wenn man sich dies als Kanton leisten kann! »

Ebenso floppte jüngst die ebenfalls staatlich finanzierte Idee aus dem BVD, sogenannte Enuus – eierförmige Kleinstelektroautos – anzubieten. Die 150 verteilten Fahrzeuge verschwanden rasch wieder, und mittlerweile ist der Hersteller Konkurs.

Mit diesen Sharing-Flops setzt das BVD nicht nur in vorhersehbarer Weise Steuergelder in den Sand. Der Staat konkurrenziert sich dabei auch selbst: die Pick-e-Bikes sind ein Projekt der steuerfinanzierten BLT unter anderem in Zusammenarbeit mit der Basler Kantonalbank, bekannterweise Eigentum des Kantons. Die Velospots sind eine direkte Konkurrenz zu diesem Angebot. Auch die Ennus hätten höchstwahrscheinlich dieselbe Zielgruppe der sharing-affinen Nutzerinnen und Nutzer anvisiert.

Der Interpellant bittet den Regierungsrat daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt er die Auffassung, dass wohl Velospot als auch Ennu ein Flop sind bzw. waren?
2. Ist er sich bewusst, dass er mit solchem Gebaren das interne und externe Klischee bedient, dass beim Kanton Basel-Stadt das Geld keine Rolle spielt?
3. Wird er das BVD anhalten, Projekte nicht nur anhand ihrer vermeintlichen Coolness, sondern auch der Effektivität und Effizienz zu beurteilen?
4. Wird er künftig sicherstellen, dass der Staat sich mit von ihm lancierten oder (mit)finanzierten Sharing-Angeboten nicht selbst konkurrenziert?

Beat Braun»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Sharing-Fahrzeuge spielen neben der Elektrifizierung des Verkehrs eine wichtige Rolle bei der Transformation hin zu einem energie- und flächeneffizienten sowie klimagerechten Verkehrssystem. Der Markt von Sharing-Fahrzeugen ist in der Schweiz in den letzten Jahren stark gewachsen. Während E-Trottinett-Angebote sich in vielen Städten selber auf dem Kapitalmarkt finanzieren können, kamen Sharing-Angebote mit Velos oder mit innovativen Kleinfahrzeugen auch in anderen Städten nur mit einer staatlichen finanziellen Unterstützung zustande. Aufgrund der dynamischen Entwicklungen in diesem Bereich war und ist es wichtig, breite Erfahrungen mit verschiedenen Ansätzen und Fahrzeugarten zu sammeln. Nur so wird es in Zukunft möglich sein, zweckmässige Regulierungen für Sharing-Angebote festzulegen.

Der Kanton Basel-Stadt hat gemäss §13, Absatz 8 des Umweltschutzgesetzes (USG BS) den Auftrag, geeignete Massnahmen zur Förderung innovativer Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen zu ergreifen, um so die Umweltbelastungen zu senken.

Auch der Grosse Rat hat in verschiedenen politischen Vorstössen ein Veloverleihsystem für Basel verlangt. Der Regierungsrat ist am 27. November 2018 dem Begehren des Grossen Rats gefolgt und hat die Ausschreibung eines grösseren Veloverleihsystems beschlossen (RRB 18/35/4; P075326).

2. Zu den einzelnen Fragen

1. Teilt er die Auffassung, dass sowohl Velospot als auch Ennu ein Flop sind bzw. waren?

Die Einführung von 40 ENUU-Fahrzeugen in Basel war ein Versuch eines privaten Anbieters, die Sharing-Landschaft in Basel um ein innovatives Angebot zu erweitern. Der Pendlerfonds hat den geplanten zweijährigen Pilotversuch finanziell unterstützt. Wie dieses neue Mobilitätsangebot von den Baslerinnen und Baslern akzeptiert werden würde, sollte im Rahmen eines Monitorings am Ende des Versuchs evaluiert werden. Mit dem vorzeitigen Konkurs von ENUU ist dieses Monitoring nicht mehr möglich. Vom zugesagten Pendlerfondsbeitrag von 65'000 Franken wurden in einer ersten Rate 45'000 Franken ausbezahlt. Die zweite Rate wird nicht ausbezahlt. Aufgrund des vorzeitigen Abbruchs des Angebotes verlangt der Pendlerfonds im Rahmen des Konkursverfahrens zudem die Rückzahlung von 15'000 Franken.

Der Gesamtdienstleister des Veloverleihsystems «Velospot Basel» hat das erste Betriebsjahr bald vollendet. Die Nutzerzahlen und die Fahrzeugauslastung steigen kontinuierlich, sind jedoch noch nicht im erhofften Bereich. Die eher geringen Zahlen lassen sich unter anderem mit dem verzögerten Ausbau des Stationssystems sowie mit den durch die Corona-Pandemie einhergehenden Lieferengpässen an Velos und systemrelevanten Komponenten begründen. Ein wichtiger Erfolgsfaktor für Sharing-Angebote ist ein genügend grosses und damit attraktives Angebot. Zudem war die Buchungs-App zu Beginn zu wenig nutzerfreundlich, was der Anbieter mittlerweile verbessert hat. Velospot ist daher aus heutiger Sicht nicht gescheitert, sondern muss sich im Verlauf der kommenden Monate noch beweisen. Der Gesamtdienstleister setzt den Fokus aktuell auf den raschen Ausbau des Stationsnetzes, auf die Vermarktung des Angebots und die Bildung von gewinnbringenden Partnerschaften – alles Faktoren, um das Verleihsystem in Basel erfolgreich betreiben zu können.

Die Vergabe an den Gesamtdienstleister erfolgte, ausgelöst durch einen parlamentarischen Auftrag, mittels einer öffentlichen Ausschreibung für einen Zeitraum von fünf Jahren, mit einer Verlängerungsoption um weitere drei Jahre. Der Regierungsrat begleitet und beobachtet auch künftig den Ausbau und die Nutzerzahlen des Systems.

2. *Ist er sich bewusst, dass er sich mit solchem Gebaren das interne und externe Klischee bedient, dass beim Kanton Basel-Stadt das Geld keine Rolle spielt?*

Sowohl ENUU als auch Velospot wurden respektive werden aus dem Pendlerfonds mitfinanziert. Der Fonds wird aus Einnahmen der Pendler-, Besucher- und neu der Anwohnerparkkarten und nicht aus allgemeinen Steuergeldern gespiesen. Diese beiden Gesuche wurden kritisch geprüft und entsprechen den Anforderungen des Pendlerfonds: https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/780.300/versions/4994

3. *Wird er das BVD anhalten, Projekte nicht nur anhand ihrer vermeintlichen Coolness, sondern auch der Effektivität und Effizienz zu beurteilen?*

Der Pendlerfonds finanziert Projekte mit, die einen Nutzen für das Gesamtverkehrssystem von Basel-Stadt aufweisen. Dafür werden alle eingereichten Projekte beurteilt, nach Kriterien wie die eingesparten Fahrzeugkilometer und die eingesparten Parkierungsvorgänge auf Allmend. Der Innovationsgehalt solcher Projekte wird ebenfalls berücksichtigt. Alle Projekte werden durch die Geschäftsstelle des Pendlerfonds und den Pendlerfondsrat geprüft. Dieser Rat besteht aus Vertreterinnen und Vertreter der trinationalen Agglomeration sowie Fachexpertinnen und -experten aus dem Verkehrsbereich (vgl. auch www.pendlerfonds.ch).

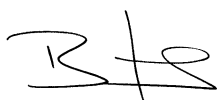
4. *Wird er künftig sicherstellen, dass der Staat sich mit von ihm lancierten oder (mit)finanzierten Sharing-Angeboten nicht selbst konkurrenziert?*

Die Baslerinnen und Basler profitieren heute von einem grossen Sharing-Angebot. Neben Velospot Basel sind derzeit sieben weitere Sharing-Anbieter in Basel im Betrieb. Diese dürfen bewilligungsfrei eine Fahrzeugflotte von maximal 200 Velos, 50 e-Mopeds und 40 mehrspurige Fahrzeuge in Basel betreiben. Für Velospot wurde hingegen eine öffentliche Ausschreibung durchgeführt, weil es die bewilligungsfreie Anzahl an Fahrzeugen überschreitet und dadurch dem Anbieter das Exklusivrecht zur Umsetzung eines baselstädtischen Verleihsystems in dieser Grösse ermöglicht werden kann.

Das Angebot von Velospot und Pick-e-Bike spricht unterschiedliche Nutzergruppen an. Pick-e-Bike ist mit seinen e-Bikes bis 45 km/h interessant für Nutzende aus dem weiteren Umland, die schnell in die Stadt fahren wollen. Die hohe Geschwindigkeit bedingt höhere Einstiegshürden, nämlich einen Fahrausweis und die Helmpflicht. Velospot bedient mit seinen Velos ohne Tretunterstützung und mit seinen langsamen e-Bikes bis 25 km/h Nutzende innerhalb der Stadt und – sobald die avisierte Anzahl Fahrzeuge verfügbar ist und das Nutzungsgebiet ausgedehnt sein wird – des nahen Umlandes. Dementsprechend hat Velospot dank niedrigen Preisen, keiner Fahrausweis- und Helmpflicht tiefere Einstiegshürden.

Künftig sollen die Sharing-Angebote zugunsten der Nutzerfreundlichkeit, der Nachhaltigkeit sowie der Stadtverträglichkeit noch stärker geprüft werden werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet dazu ein Konzept und wird im Rahmen der erneuten Motionsbeantwortung Oswald Inglin und Konsorten betreffend Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen (P195282) hierzu berichten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin