

Bereits vergangenen Jahr war den Medien wiederholt zu entnehmen, dass das über den Pendlerfonds bisher mit über CHF 2 Mio. subventionierte Veloverleihsystem «Velospot» kaum genutzt werde. Eine neue Recherche hat unlängst wiederum ergeben, dass die derzeit über 600 Leihvelos nach wie vor grösstenteils ungenutzt herumstehen und dass trotzdem geplant sei, das Angebot noch auszuweiten. Offenbar weist das Angebot sowohl konzeptionelle wie auch technische Schwächen auf, weshalb es von der Bevölkerung nicht akzeptiert und kaum genutzt wird, es erscheint unausgereift und nicht konkurrenzfähig (was nicht zum Kennzeichen staatlich subventionierter Angebote werden sollte). — Bereits seit 2018 existiert in Basel mit Pick-e-Bike ein privater und mittlerweile etablierter Leihanbieter, dessen (flexibleres) Angebot täglich von immerhin 650 Personen genutzt wird. Dass der Kanton auch Pick-e-Bike mit Beiträgen aus dem Pendlerfonds alimentiert und damit das Velospot-Angebot quasi sabotiert, gibt zur Frage Anlass, von welchen strategischen und konzeptionellen Überlegungen sich der Kanton bei der Finanzierung und Regulierung individueller Mobilität auf Verleihbasis leiten lässt.

In Konkurrenz zu Velospot und Pick-e-Bike gibt es in der Stadt diverse weitere private (meist funktionierende) Verleihsysteme für E-Bikes, E-Trottinette und Scooter, allesamt aufgeführt auf der Webseite des Amtes für Mobilität.¹ Indem der Kanton (nebst den bereits gescheiterten Enuus) einzelne Anbieter mit öffentlichen Geldern in fünf- bis siebenstelliger Höhe versorgt, greift er substantiell in einen bestehenden Markt ein und verzerrt diesen, was ordnungspolitisch bedenklich ist. Auch beschaffungsrechtlich stellen sich Fragen.

Ziel der Unterstützung von Velospot war es laut dem Amt für Mobilität, den öffentlichen Raum zu entlasten. Nun aber belasten – nebst zahllosen Gefährten anderer Anbieter – Hunderte von nicht benützten und herumstehenden Velos den öffentlichen Raum.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Gründe sieht der Regierungsrat, dass das Velospot-Angebot derzeit kaum genutzt wird?
2. Teilt der Regierungsrat die Befürchtung, dass sich das Angebot als Flop erweisen könnte? Welche Indikatoren stützen den Regierungsrat in seiner allfälligen Zuversicht, dass das System noch zum Fahren gebracht werden kann und bis wann soll es kostendeckend sein? Welches Ergebnis in welcher Zeitdauer würde den Regierungsrat zum Übungsabbruch statt zum weiteren (evtl. sinnlosen) Ausbau veranlassen?
3. Versteht der Regierungsrat die Subventionierung von Betreibern privater Verleihsysteme als Förderung von Angeboten des öffentlichen oder des (privaten) Individualverkehrs? Begründung?
4. Worauf stützt der Regierungsrat seine Auffassung (gemäss Beantwortung der Interpellation Beat Braun vom 27. September 2022), E-Trottinett-Angebote könnten sich in vielen Städten selber auf dem Kapitalmarkt finanzieren, während Sharing-Angebote mit Velos oder mit «innovativen Kleinfahrzeugen» nur mit einer staatlichen finanziellen Unterstützung zustande kämen? Falls die Auffassung mit fehlender Nachfrage zu begründen wäre, warum schafft der Kanton dann ein Angebot, das (wie Velospot aktuell beweist) kaum jemand will?
5. Welche gesetzliche Grundlage, welches Konzept und welche Strategie leiten den Regierungsrat bei der Alimentierung privater Mobilitätsanbieter, nach welchen Kriterien erfolgen die Ausschreibungen und wie wird die Chancengleichheit der unterschiedlichen Anbieter gewährleistet?
6. Wurden das Bedürfnis und die Nachfrage für das Angebot, wie es nun durch Velospot bereitgestellt wird, im Vorfeld der Ausschreibung evaluiert? Was war ggf. das Ergebnis der Evaluation?
7. Zur Ausschreibung: Welche Unterlagen und Nachweise hat der Regierungsrat mit Blick auf die Subvention von über CHF 2 Mio. im Rahmen der Ausschreibung verlangt (Businessplan, Marktanalyse/ Nachfrageklärung etc.) und welche Angaben und Erfolgsprognose hat er vom ausgewählten Anbieter erhalten? Welche Vorgaben

enthielt die Ausschreibung bzgl. Konzept, Selbstfinanzierungs- und Kostendeckungsgrad? Enthielt die Ausschreibung insbesondere die Vorgabe, dass der Betrieb nach einer gewissen Zeit kostendeckend sein muss? Falls nein: Weshalb nicht und von welcher langfristigen Unterdeckung ging der Regierungsrat aus?

8. Auf welcher gesetzlichen Grundlage beruht der Pendlerfonds, nachdem § 19 Abs. 5 USG, der in der sog. Pendlerfondsverordnung bis heute als Verordnungsgrundlage genannt wird, per 31. Juli 2021 aufgehoben wurde? (§ 19^{ter} USG kann es nicht sein, denn dort ist von einem Mobilitätsfonds die Rede.)
9. Inwieweit teilt der Regierungsrat den ordnungspolitischen Vorwurf, dass er im Falle von Velospot mit Subventionen in Millionenhöhe auf unzulässige Weise in einen Markt privater Anbieter eingreift und wie vereinbart er den Umstand, dass – staatlich finanziert – Hunderte mit öffentlichen Geldern produzierte Velos (Tendenz noch steigend) unbenutzt in der Stadt herumstehen, mit den ambitionierten Klimazielen des Kantons?
10. Sieht der Regierungsrat Handlungsbedarf, um die Herausforderungen im Zusammenhang mit öffentlicher und privater Verleihmobilität (Wirtschaftsfreiheit, Benützung von Allmend und gesteigerter Gemeingebrauch durch die Anbieter, Finanzierungsfragen) konzeptionell anzugehen? Wie stellt sich der Regierungsrat insbesondere zur Auffassung, dass die Benützung des öffentlichen Raums durch private Mobilitätsangebote einer Gesamtsicht und einer durchdachten Strategie bedarf (evtl. wegen der Begrenztheit des öffentl. Raums auch einer Konzessionierung/Versteigerung sowie klarer Regeln für Abstellorte etc.)?

¹ <https://www.mobilitaet.bs.ch/velo/kleinerverleihsysteme.html>