



An den Grossen Rat

23.5052.02

BVD/P235052

Basel, 5. April 2023

Regierungsratsbeschluss vom 4. April 2023

Schriftliche Anfrage Daniel Albietz betreffend «Velospot oder Veloflop?»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Daniel Albietz dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„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 Verkehrs 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, dass (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 öffentlichen Raums auch einer Konzessionierung/Versteigerung sowie klarer Regeln für Abstellorte etc.)?

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

Daniel Albietz“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Zu den einzelnen Fragen

1. *Welche Gründe sieht der Regierungsrat, dass das Velospot-Angebot derzeit kaum genutzt wird?*

Velospot Basel hat im September 2021 mit 40 Stationen und 100 Velos gestartet. Der Zeitpunkt war wegen der Covid-19-Pandemie und deren Auswirkungen eher ungünstig. Die zunächst geringe Anzahl von Stationen und Velos sowie der anfangs komplizierte Ausleihprozess haben dazu beigetragen, dass die Nutzendenzahlen hinter den Erwartungen blieben. Der Ausbau an Stationen und erste Verbesserungen beim Anmelden und Ausleihen lassen die Nutzendenzahlen seit Mai 2022 ansteigen, wenn auch noch sehr langsam. Der Regierungsrat erwartet, dass die für 2023 geplanten Optimierungen zu einer deutlichen Steigerung der Nutzendenzahlen führen werden (siehe auch Frage 2). Grundsätzlich benötigt jedes neue Angebot eine gewisse Zeit, um Anklang

bei der Bevölkerung und den TouristInnen zu finden. Erst dann zeigt sich der eigentliche Nutzen und die Wirkung des Veloverleihsystems.

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?*

PubliBike hat einen Massnahmenplan erarbeitet und mit dem Bau- und Verkehrsdepartement abgestimmt. Im Fokus steht die Verbesserung der Website und Applikation, die bessere Vermarktung des Systems bei den Baslerinnen und Baslern sowie der Abschluss von Partnerschaften mit Institutionen und Unternehmen. Der Stationsausbau und darauf abgestimmt die Erweiterung der Flotte an bereitgestellten Velospot-Velos werden in Basel mit Augenmass vorangetrieben.

Zuversichtlich ist der Regierungsrat auch deshalb, weil Basel mit der Fusion Teil des schweizweiten Veloverleihsystems von PubliBike – bestehend aus 13 Städten/Regionen, 1'500 Stationen und 8'100 Velos – geworden ist, was Synergien, Erfahrungsaustausch und attraktivere Gesamtpakete zugunsten der Nutzerinnen und Nutzern ermöglicht. Den Nutzenden von Velospot Basel soll laut PubliBike bis Ende 2023 u.a. das komplette PubliBike-Netz zur Verfügung stehen. Zu diesem schweizweiten Veloverleihsystem gehören neben mittelgrossen Städten wie Biel oder Fribourg auch Grossstädte wie Lausanne, Bern und Zürich, in denen das Veloverleihsystem regen Anklang findet. So wurden 2022 beispielsweise in Bern 1,7 Mio. und in Zürich 1,1 Mio. Fahrten generiert. Basel hat also gute Chancen, sich in eine ähnliche Richtung zu entwickeln. PubliBike rechnet gemäss ihrer Erfahrungen damit, dass das Verleihsystem rund drei Jahre betrieben werden muss, bis es wie etwa heute in Bern als Teil der täglichen Mobilität bei den Einwohnenden anerkannt ist.

Dem Regierungsrat ist kein Beispiel bekannt, wo ein von der öffentlichen Hand ausgeschriebenes Veloverleihsystem mit Service Public Charakter kostendeckend aufgebaut und betrieben wird. Es braucht Beiträge von der öffentlichen Hand und/oder privater Sponsoren, damit ein Veloverleihsystem ganzjährig, flächendeckend und für alle Nutzergruppen (auch Personen ohne Führerausweise oder Smartphone) betrieben werden kann. Das Veloverleihsystem ist ein Teil des Service Public respektive eine Ergänzung zu den bestehenden Mobilitätsangeboten des Kantons. Es kommt hinzu, dass ein niederschwelliges Veloverleihsystem ohne Führerausweispflicht heute zu den Dienstleistungen zählt, die Touristinnen und Touristen in einer Stadt erwarten.

Ein Vertragsabbruch mit PubliBike kommt dann in Frage, wenn die Vertragsanforderungen nicht erfüllt werden. Der Regierungsrat erwartet, dass die oben skizzierte Professionalisierung und der zweckmässige Ausbau des Verleihsystems zügig voranschreiten und zeitnah spürbare Verbesserungen für die Kundschaft bringen. Die Vertragsdauer ist auf fünf Jahre nach Inbetriebnahme (September 2026) begrenzt. Optional ist eine Verlängerung um drei Jahre möglich. Sofern es keine Vertragsverlängerung mit PubliBike geben sollte, kann der Kanton das Veloverleihsystem auf Grundlage entsprechender politischer Beschlüsse erneut öffentlich ausschreiben.

3. *Versteht der Regierungsrat die Subventionierung von Betreibern privater Verleihsysteme als Förderung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs oder des (privaten) Individualverkehrs? Begründung?*

Der Regierungsrat hat aufgrund des politischen Auftrags durch den Grossen Rat eine Leistung öffentlich ausgeschrieben. Für den Systemaufbau und den Fünfjahres-Betrieb erhält PubliBike insgesamt 2,14 Mio. Franken aus dem Mobilitätsfonds, um die Betriebsausfälle von jährlich rund 430'000 Franken auszugleichen. Dafür verpflichtet sich PubliBike vertraglich gegenüber dem Kanton, ein flächendeckendes, ganzjährig verfügbares und allen öffentlich zugängliches Angebot anzubieten. Da die grössten Ausgaben für ein solches Verleihsystem naturgemäss bei Inbetriebnahme und für den Aufbau entstehen, erhielt PubliBike im Oktober 2021 eine erste Auszahlung in Höhe von 1,44 Mio. Franken. Das letzte Drittel des gesprochenen Beitrags entfällt in zwei Tranchen

auf den laufenden Betrieb bis Vertragsende. Damit hat der Kanton den grössten Teil des Betrags bereits ausgezahlt. Vor diesem Hintergrund käme ein Rückzug aus dem Projekt aktuell zur Unzeit: der Initialaufwand würde zunichte gemacht, was wirtschaftlich keinen Sinn ergibt.

Die angebotenen Leihvelos werden im Sinne der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit von mehreren Personen geteilt. Die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen reduziert die Inanspruchnahme von öffentlichem Raum als Abstellfläche. Beispielsweise gibt es rund um den Bahnhof SBB zahlreiche Privatvelos von Pendlerinnen und Pendlern, die tagsüber, in den Abendstunden und/oder am Wochenende unbenutzt sind und grosse Flächen in Anspruch nehmen. Leihvelos können insbesondere bei sporadischem Gebrauch mittelfristig die Anzahl der Privatvelos reduzieren. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass das Veloverleihsystem mehrheitlich Eigenschaften des öffentlichen Verkehrs besitzt und sich deutlich von privatem Individualverkehr abgrenzt. Durch die zeitliche und örtliche Unabhängigkeit ergänzt das Veloverleihsystem den klassischen öffentlichen Verkehr. Man kann es auch öffentlichen Individualverkehr nennen.

4. *Worauf stützt der Regierungsrat seine Auffassung (gemäss Beantwortung der Interpellation Beat Braun vom 27. September 2022), E-Trottinet-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?*

Es ist zwischen privat initiierten Sharing-Angeboten und Sharing-Angeboten von öffentlichem Interesse zu unterscheiden. Privat initiierte Sharing-Angebote haben ein rein wirtschaftliches Interesse. Das führt dazu, dass Nutzergruppen (bewusst) ausgeschlossen (z.B. Personen ohne Smartphone oder Führerausweis), wenig lukrative Standorte nicht betrieben, die Fahrzeuge nicht ganzjährig angeboten und die Preise auf Profitmaximierung ausgerichtet werden. Demgegenüber bilden die Sharing-Angebote mit Service Public Charakter eine verlässliche Säule des Mobilitätsangebots (siehe Frage 3), die allen zur Nutzung offensteht und vergleichbar mit dem öffentlichen Verkehr ein flächendeckendes Angebot auch an wenig frequentierten Orten anbietet. Unter diesen Gesichtspunkten ist es gemäss heutigem Stand nicht möglich ein Verleihsystem kostendeckend zu betreiben. Dies entspricht auch den Erfahrungen aus anderen Schweizer Städten (u.a. Bern, Zürich).

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?*

Die Grundlage zum Aufbau und Betrieb eines Veloverleihsystems in Basel hat der Beschluss des Grossen Rats zum beantworteten Anzug Vitelli (P075326) gelegt. Ein Veloverleihsystem gilt als nachhaltige Mobilitätsform und steht damit im Einklang mit dem § 13 des Umweltschutzgesetzes (USG), der Verordnung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (VuV) sowie der Mobilitätsstrategie des Kantons. Die Pendlerfondsverordnung regelt die Vergabe des gesprochenen Beitrags von 2.14 Mio. Franken. Das Vergabeverfahren wurde im Einklang mit dem Submissionsrecht durchgeführt.

Hinsichtlich der Kriterien der Ausschreibung und der Chancengleichheit unterschiedlicher Anbieter verweist der Regierungsrat auf die Antwort zur Frage 7.

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?*

Das zuständige Bau- und Verkehrsdepartement beauftragte vor der Ausschreibung ein externes Planungsbüro mit der Erarbeitung eines Konzepts. Darin wurden die Marktsituation und Trends analysiert sowie die Rahmenbedingungen für das Veloverleihsystem in Basel definiert. Die Konzeptresultate beinhalteten Empfehlungen unter anderem zur Angebotsdichte, zum Nutzungsgebiet

sowie zu technischen Spezifikationen der Stationen und Velos. Integraler Bestandteil des Konzepts war auch ein Standortkonzept, das aufzeigt, wie die Quartiere an das Veloverleihsystem angebunden werden sollten.

Die Empfehlungen des Konzepts wurden in die Ausschreibungsunterlagen überführt. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat sich bei der Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen eng mit jenen Schweizer Städten ausgetauscht, die bereits Erfahrungen mit Verleihsystemen gesammelt haben.

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?*

Der Kanton hat die Leistungen für das Veloverleihsystem 2019 öffentlich ausgeschrieben. Jeder Anbieter von Leihvelos konnte sich auf die ausgeschriebenen Leistungen bewerben und musste in einem ersten Schritt allgemeine Teilnahmebedingungen (u.a. Garantieleistung in Höhe von mindestens 500'000 Franken und Bestätigung einer hinreichenden Finanzierung) und Eignungskriterien (Erfahrungen beim Aufbau/Betrieb eines Veloverleihsystems) erfüllen. Die Zuschlagskriterien dienten in einem zweiten Schritt zur Wahl des geeignetsten Anbieters. Dabei wurden der Preis, das Veloverleihsystem, die Erfahrungen/Referenzen und das Geschäftsmodell beurteilt.

Es gab vier Angebote, wovon eines ausgeschlossen werden musste, da die eingereichten Unterlagen nicht beurteilbar waren. Intermobility erhielt den Zuschlag. In ihrer Offerte zeigte Intermobility die Qualitätsmerkmale der Velos und Stationen auf, würdigte das Standortkonzept vom Kanton kritisch und definierte Service Level Agreements (Verfügbarkeit der Velos, Erreichbarkeit der Hotline, Ladezustand der Akkus, Kundenzufriedenheit, Benutzung der Stationen und Velos). Intermobility zeigte – wie in der Ausschreibung gefordert – ihren Businessplan transparent auf und begründete den notwendigen Finanzierungsanteil des Kantons nachvollziehbar.

Da Veloverleihsysteme, für die die öffentliche Hand Rahmenbedingungen setzt, nicht kostendeckend zu betreiben sind (siehe oben), muss ein Teil der Kosten über einen Betriebsbeitrag abgegolten werden. Deshalb enthielt die Ausschreibung auch keine Vorgabe, dass der Betrieb nach einer gewissen Zeit kostendeckend sein muss. Das Veloverleihsystem ist finanziell durch den Beitrag aus dem Mobilitätsfonds, der nicht aus den Steuern gespeisen wird, für den 5-Jahres-Betrieb gesichert. Anschliessend und sofern die optionale Verlängerung um 3 Betriebsjahre nicht genutzt wird, sind die Leistungen neu auszuschreiben.

Sofern sich während der Betriebszeit herausstellt, dass der Betreiber des Veloverleihsystems höhere Einnahmen generiert als in der Offerte ausgewiesen, ist der Mehrerlös dem gesprochenen Beitrag aus dem Mobilitätsfonds zurückzuzahlen. Dies ist im Leistungsvertrag zwischen Betreiber und dem Kanton festgehalten.

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.)*

Der Pendlerfonds beruht auf dem damals gültigen § 19 des USG. Erst mit der Einführung des § 19ter USG wurde der Pendlerfonds durch den Mobilitätsfonds ersetzt (GRB 21/26/08G). Diese Anpassung ist erst seit dem 1. August 2022 rechtskräftig. Die abschliessende Überarbeitung und Inkraftsetzung der Mobilitätsfondsverordnung ist noch hängig.

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 ambitiösen Klimazielen des Kantons?*

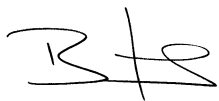
Kein anderes Sharing-Angebot ausser Velospot ist in Basel flächendeckend, ganzjährig verfügbar und auch für Menschen ohne Führerausweis zugänglich. Daher konkurriert der Regierungsrat auch nicht den Markt privater Anbieter. Weil PubliBike für Velospot Basel strikte Rahmenbedingungen einhalten muss, hält es der Regierungsrat für gerechtfertigt, die Betriebsausfälle finanziell auszugleichen.

Ein Veloverleihsystem steht im Einklang mit den Klimazielen des Kantons. Denn mit der Reduktion der Anzahl privater Fahrzeuge (auch Velos) verringert sich auch die graue Energie. Zudem entsteht dadurch frei nutzbarer Raum, der unter anderem zur Begrünung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt werden kann. Auch erweitert ein niederschwellig verfügbares Veloverleihsystem in Kombination mit dem klassischen öffentlichen Verkehr das Mobilitätsangebot und macht es der Bevölkerung ebenso wie Pendelnden und Besuchenden leichter ohne Auto mobil zu sein.

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 öffentlichen Raums auch einer Konzessionierung/Versteigerung sowie klarer Regeln für Abstellorte etc.)?*

Der Regierungsrat sieht einen Handlungsbedarf, die Sharing-Anbieter in Basel stärker zu regulieren. Im Verlauf von 2023 erarbeitet er, gestützt auf seinen Bericht vom 4. Mai 2022 zum Anzug Oswald Inglin und Konsorten (19.5282.03), ein Konzept zur Neuregulierung von Sharing-Angeboten. Gegenstand des Konzepts sind auch Überlegungen hinsichtlich der Strukturierung und Ordnung im Stadtraum (Sharing-Hubs) sowie die Evaluation von Möglichkeiten eines regionalen Sharings.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin