



An den Grossen Rat

20.5231.03

BVD/P205231

Basel, 11. Juni 2025

Regierungsratsbeschluss vom 10. Juni 2025

Anzug Esther Keller betreffend «Förderung von Shared-Mobility dank der Einrichtung zentraler Hubs»

Mit Präsidialbeschluss vom 19. Oktober 2022 hat der Regierungsrat den Anzug Esther Keller dem Bau- und Verkehrsdepartement zum erneuten Bericht überwiesen.

«Am 9. Februar 2020 hat das Basler Stimmvolk entschieden, dass der Kanton «innovative Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen» fördern und so zu einer Senkung der Umweltbelastungen beitragen soll (Umweltschutzgesetz § 13 Abs. 8).

Die Förderung von innovativen Lösungen ist in Zwischenzeit umso dringlicher geworden. Umfragen zeigen, dass die Bevölkerung aufgrund der Pandemie-Erfahrung und Angst vor einer allfälligen Ansteckung in Zukunft weniger häufig öffentliche Verkehrsmittel nutzen wollen. Damit diese Entwicklung nicht zu einer Belastung für die Verkehrsinfrastruktur und die Umwelt wird, müssen Unternehmen und der Kanton Lösungen bieten, die Klimaschutz und neue Mobilitätsbedürfnisse vereinen.

Es bietet sich aktuell die Chance, dass mehr Menschen auf Shared-Mobility-Angebote umsteigen. Der Begriff meint Mobilitätsformen, bei der man verschiedene Fahrzeuge mit anderen Nutzenden teilt - so beispielsweise Autos, E-Bikes oder E-Scooter.

Die Erfahrung zeigt: Shared-Mobility-Angebote müssen einfach, gut erreichbar und flexibel sein, damit die Bevölkerung bereit ist, sie zu nutzen. Zurzeit können Carsharing-Autos jedoch nur in den Anwohnerzonen (grundsätzlich blaue Zonen) parkiert werden. Um die Attraktivität des Carsharings zu steigern, sollten an geeigneten Standorten in der Innenstadt, an Bahnhöfen/Verkehrsknotenpunkten und ggf. weiteren Orten exklusive Hubs für Sharing-Angebote eingerichtet werden. Solche Hubs sollten über eine genügende Anzahl von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge verfügen. Zudem soll an diesen Standorten der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr oder weitere Shared-Mobility-Angebote (E-Bikes, E-Roller etc.) ermöglicht werden.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung deshalb zu prüfen und zu berichten:

1. Unter welchen Bedingungen es für Anbieter von Shared-Mobility-Lösungen attraktiv wäre, solche Mobilitäts-Hubs in Basel-Stadt in ihr Angebot aufzunehmen.
2. An welchen Standorten Mobilitäts-Hubs für Shared-Mobility-Anbieter (Autos, Fahrräder, Roller etc., vorzugsweise alternative Antriebsformen) eingerichtet werden können.
3. Welche Anzahl Parkplätze jeweils pro Standort angeboten werden und wie viele hiervon über Ladepunkte für Elektrofahrzeuge verfügen sollten.
4. Wie solche Hubs betrieben und welche Synergien mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden können

Esther Keller, David Wüest-Rudin, Christian C. Moesch, Raffaella Hanauer, Raphael Fuhrer, Sandra Bothe, Jo Vergeat, René Häfliger, Thomas Widmer-Huber»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Mobilitäts-Hubs und ihre Eigenschaften

1.1 Definition

Ein Shared-Mobility-Hub (im Folgenden als «Mobilitäts-Hub» bezeichnet) ist ein Zugangspunkt zu mehreren öffentlichen Angeboten geteilter Mobilität, also des öffentlichen Individualverkehrs (ÖIV) am selben Ort. Ein Mobilitäts-Hub erleichtert den Nutzenden den gebündelten Zugang und das Umsteigen zwischen den ÖV-Angeboten. Ein Hub kann mit physischer Signalisierung und Markierung oder virtuell mit einem «Geofence» (Kunstwort aus englisch geographic „geographisch“ und fence «Zaun») gekennzeichnet werden. «Geofence» wird auch bei Verleihangeboten eingesetzt, um zu definieren, wo Fahrzeuge abgestellt und abgemeldet werden dürfen oder wo die Durchfahrt verboten ist.

Mobilitäts-Hubs können im öffentlichen Raum oder auf Privatgrund definiert werden. An einem «Shared-Mobility-Hub» sind Angebote des ÖIV wie geteilte Autos, Fahrräder, E-Bikes und E-Trottinets gebündelt zugänglich. Der Regierungsrat hat in der Anzugsbeantwortung vom 21. September 2022 bereits über die Vielfalt der in Basel vorhandenen Sharing-Angebote berichtet.

Das Amt für Mobilität hat im Rahmen einer Städtekooperation mit Bern und Zürich ein Umsetzungskonzept für Mobilitäts-Hubs erarbeitet. Darin wurde ein gemeinsames Begriffs- und Zielverständnis definiert. Ausserdem wurden die Anforderungen an die Angebotsplanung gesammelt und verschiedene Betreiber- und Finanzierungsmodelle diskutiert.

1.2 Wirkungsziele und Erfolgsfaktoren

Ausstattung und Standortwahl von Mobilitäts-Hubs richten sich in erster Linie nach den angestrebten Wirkungen:

1. Wirkungsziel «Konfliktreduktion»: Mobilitäts-Hub zur Reduktion von Konflikten zwischen nicht stationsbasierten Angeboten («freefloating Angebote») und anderen Verkehrsteilnehmenden.
2. Wirkungsziel «Multimodalität»: Mobilitäts-Hub zur Förderung des einfachen Umstiegs von und zum ÖV.
3. Wirkungsziel «Autofreie Areale»: Mobilitäts-Hub auf dicht besiedelten Arealen als Zugangspunkt zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten und damit zum Ermöglichen von autofreiem Wohnen und Arbeiten.

Damit ein Hub zielführend wirkt und genutzt wird, sind folgende Erfolgsfaktoren bei der Ausgestaltung zu beachten:

- Erreichbarkeit: Dichtes Netz mit über das gesamte Stadtgebiet verteilten Hubs;
- Zugänglichkeit: Einfacher und hindernisfreier Zugang sowie einfaches Auffinden der Stationen bzw. Fahrzeuge mittels Kennzeichnung im physischen und/oder virtuellen Raum.
- Verlässlichkeit: Bedarfsgerechte, ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeuge und technische Zuverlässigkeit der Anbieter-Systeme.

1.3 Virtuelle und physische Hubs

Wie bereits erwähnt, werden bei den Hubs zwei Umsetzungsvarianten unterschieden:

- «Virtuelle Hubs» in Form eines mit Geofence definierten Gebiets
- «Physische Hubs» mit physischer Markierung und Signalisation

Beide Varianten haben Vor- und Nachteile, sie können auch kombiniert werden.

Virtuelle Hubs sind sehr flexibel, insbesondere zur kurzfristigen oder temporären Errichtung. Sie kommen heute schon bei diversen Events (beispielsweise während der Fasnacht) zur Anwendung. Dabei werden Parkierverbotzonen und empfohlene Fahrzeugabstellflächen ausgewiesen. Jedoch sind sie für die Nutzenden nur mit digitaler Ausrüstung auffindbar und Positionsangaben über GPS können ungenau sein.

Physische Hubs sind besser auffindbar und dank baulichen Massnahmen (Barrierefreiheit etc.) nutzerfreundlicher, sind aber weniger schnell umsetzbar und weniger flexibel anpassbar. Ein Beispiel eines kombinierten Hubs, der sowohl physisch markiert und signalisiert als auch virtuell mit einem Geofence umgesetzt wurde, ist die Sharing-Zone am Centralbahnplatz. Aktuell wird die Sharing-Zone in Abstimmung mit dem Kanton von der SBB neu gestaltet. Die Abstellflächen für Sharing-Fahrzeuge am Centralbahnplatz sollen bis Ende 2025 wieder eingeführt und neu signalisiert werden. Es befinden sich ausserdem weitere Standorte in Planung.

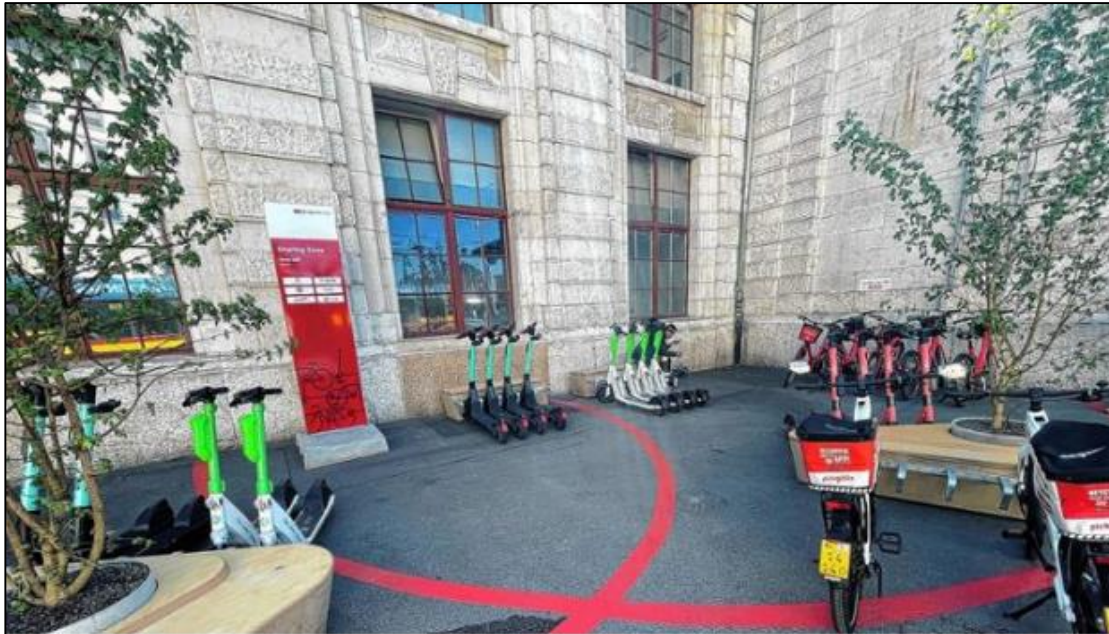


Abbildung 1: Physischer Mobilitäts-Hub der SBB am Centralbahnplatz (wird aktuell umgestaltet / Grundstück der SBB)

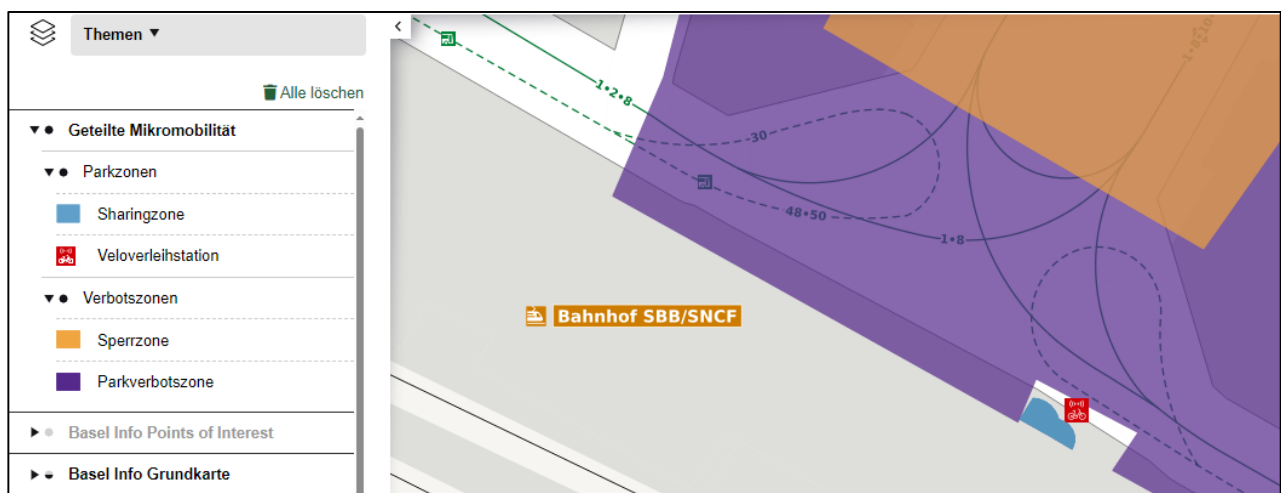


Abbildung 2: Virtueller Sharing-Hub am Centralbahnplatz. Violett: Geofence Parkverbotzone; Blau: Sharingzone (Hub) inkl. Velospot-Station

2. Aktueller Stand der Umsetzung und Herausforderungen

Im Kanton Basel-Stadt gibt es bereits mehrere Mobilitäts-Hubs. Die meisten Sharing-Hubs auf privaten Flächen wurden zugunsten der guten Wiedererkennung und Auffindbarkeit mit physischen Signalisationen und Markierungen versehen. Mobilitäts-Hubs auf öffentlichem Grund bestehen teilweise noch ohne physische Markierung oder Signalisation. Mit den Städten Zürich, Bern und Genf sowie mit den SBB besteht aktuell ein Austausch betreffend einheitlicher, wiedererkennbarer Kennzeichnung der Hubs.

Ort	Hub-Kategorie (Wirkungsziele)	Umsetzungsvariante	Lokalisierung	Mobilitätsanbieter
Centralbahnplatz	Konfliktreduktion Multimodalität	virtuell (Diverse Anbieter-Apps)	Allmend	Diverse private Trottinett- und E-Bike-Anbieter
SBB-Sharingzone	Konfliktreduktion Multimodalität	virtuell (Diverse Anbieter-Apps) physisch (ab Q4 2025) (Markierung/Signalisation)	privat	Velospot sowie diverse private Trottinett- und E-Bike-Anbieter
Tinguely/Rheinufer	Konfliktreduktion	virtuell (Diverse Anbieter-Apps)	Allmend	diverse private Trottinett- und E-Bike-Anbieter
Roche	Areale	virtuell (Diverse Anbieter-Apps) physisch (Markierung/Signalisation)	privat	Velospot, voi, Pick-E-Bike
Novartis	Areale	virtuell (Diverse Anbieter-Apps) physisch (Markierung/Signalisation)	privat	Pick-E-Bike
Temporäre Hubs bei Verkehrssper- rungen (Fasnacht/Em Bebbi sy Jazz/Basel-Tattoo)	Konfliktreduktion	virtuell (Diverse Anbieter-Apps)	Allmend	Velospot sowie diverse private Trottinett- und E-Bike-Anbieter
Mobility-Parkplätze (diverse Standorte)	Multimodalität Areale	virtuell (Mobility-App) physisch (Markierung/Signalisation)	Allmend und privat	Mobility
Velospot-Stationen (diverse Standorte)	Konfliktreduktion Multimodalität Areale	virtuell (Velospot-App) physisch (Markierung/Signalisation)	Allmend und privat	Velospot

Tabelle 1: Im Kanton Basel-Stadt realisierte Mobilitäts-Hubs (Stand April 2025; Aufzählung nicht abschliessend)

Der oben erwähnte Hub an der Centralbahnstrasse zeigt beispielhaft diverse Herausforderungen: Um die Situation an der Centralbahnstrasse mit illegal oder störend abgestellten Fahrzeugen zu verbessern, wurde eine Sperrzone für Verleih-Angebote rund um den Mobilitäts-Hub der SBB errichtet. Weil der Bedarf an Abstellflächen anerkannt ist, wurden weitere, rein virtuelle Hubs in unmittelbarer Nähe von zwei Velospot-Stationen an der Heumattstrasse sowie an der Gartenstrasse eingerichtet. Für die Nutzenden privater Verleihsysteme bedeuten Sperrzonen, dass sie das Fahrzeug nur noch an den vorgegebenen Stellen abmelden können. Dies führte zu einer Verbesserung der Situation, indem Fusswege nicht mehr durch abgestellte Fahrzeuge verstellt werden, auch wenn das Gesetz das Abstellen von Velos auf dem Trottoir erlaubt, sofern 1.5 m freier Raum bleibt (Art. 41 VRV). Aufgrund der erwähnten Ungenauigkeit der Positionierungsdaten ist die Lösung heute zwar noch nicht ideal, könnte aber kombiniert mit einer einheitlichen Kennzeichnung im öffentlichen Raum noch optimiert werden.

In Basel hat sich die Kennzeichnung des vom Kanton bestellten Veloverleihsystems «Velospot» im Sinne eines Wiedererkennungswerts etabliert. Die Flächen sind aktuell noch exklusiv für Velospot vorgesehen. Die engen Platzverhältnisse führen in der Praxis aber immer wieder dazu, dass Nutzende privater Verleih-Angebote (E-Trottis) auf oder direkt neben den Velospot-Stationen parkieren. Faktisch werden einige Velospot-Stationen also bereits von verschiedenen Anbietern mitgenutzt.



Abbildung 3: Gemischte Standorte entstehen in Basel bereits ohne entsprechende Vorgaben

Um die Allmend zu entlasten, werden künftig vermehrt gemischte Stationen für unterschiedliche Anbieter angestrebt. Ausserdem sollen neue Mobilitäts-Hubs prioritär auf privaten Flächen errichtet werden. Der Kanton kann zum Ermöglichen solcher Lösungen zwischen Anbietern und Grundeigentümern vermitteln. Ist eine Umsetzung auf privaten Flächen nicht möglich, prüft das Bau- und Verkehrsdepartement geeignete Standorte auf öffentlichem Grund. Direkt neben Flächen für Velospot und Veloparkplätze sind zusätzliche physische Markierungen für Mobilitäts-Hubs vor allem in hoch frequentierten Gebieten aus Platzgründen nur schwierig umsetzbar. Das Amt für Mobilität prüft, welche Flächen neben exklusiven Velospot-Stationen oder Bike&Ride-Anlagen für Sharing-Angebote ergänzt und wie diese gekennzeichnet werden können.



Abbildung 4: Signalisierte gemischte Standorte mit unterschiedlichen Anbietern in der Stadt Bern

3. Nächste Schritte

Der Regierungsrat erachtet die Umsetzung von Mobilitäts-Hubs zur Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele als sinnvoll. Weitere Mobilitäts-Hubs sollen bedarfsorientiert errichtet werden und die bestehenden Hubs ergänzen (z.B. als Pilotversuch für ÖV-Umsteigende auf dem Wettsteinplatz oder auf privaten Arealen). Bei der Umsetzung sind die Erfolgsfaktoren Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Verlässlichkeit zu beachten. Dafür wird insbesondere eine einheitliche, wiedererkennbare Kennzeichnung der Hubs angestrebt: Dies erfordert weitere Abstimmungen mit anderen Städten sowie dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Eine Anlehnung an die Schrift- und Bildzeichen der bestehenden Velospot-Stationen scheint für den Wiedererkennungswert aus Nutzersicht naheliegend.



Abbildung 5: Mögliche Erweiterung einer exklusiven Velospot-Station am Beispiel Wettsteinplatz. Zusätzliche gemischte Fläche für unterschiedliche Anbieter (exemplarische Markierung; die konkrete Kennzeichnung ist noch im Detail zu klären).

Ausserdem wird die Ermittlung geeigneter Flächen für zusätzliche Mobilitäts-Hubs fortgesetzt (siehe Abbildung 5: Wettsteinplatz). Es scheint naheliegend, bei der Standortsuche Synergien mit bereits bestehenden «Sharing-Flächen» (Veloverleih, evtl. Carsharing) zu nutzen. In diesem Zusammenhang werden anbieterunabhängige Mobilitäts-Hubs unmittelbar auf oder neben geeigneten Velospot-Stationen standortspezifisch geprüft und umgesetzt.

4. Beantwortung der Fragen der Anzugstellenden

1. *Unter welchen Bedingungen ist es für Anbieter von Shared-Mobility-Lösungen attraktiv, Mobilitäts-Hubs in Städten in ihr Angebot aufzunehmen?*

Für die Anbieter sind vor allem zentrale, hoch frequentierte Standorte mit einer hohen Nachfrage an Mobilitätsdiensten attraktiv. Aus gesamtverkehrlicher Sicht können auch Hubs in Wohnarealen oder in der Nähe von ÖV-Haltestellen an weniger frequentierten Orten sinnvoll sein.

2. *An welchen Standorten können Mobilitäts-Hubs für Shared-Mobility-Anbieter (Autos, Fahrräder, Roller etc., vorzugsweise alternative Antriebsformen) eingerichtet werden?*

Ideal sind Standorte zur Konfliktreduzierung an hoch frequentierten Orten, Standorte zur Förderung der Multimobilität (bei Bahnhöfen oder Haltestellen) und Standorte zur Förderung von autofreien Lebensstilen (auf Wohn- oder Büroarealen). Geeignete Standorte werden derzeit ermittelt.

3. *Welche Anzahl Parkplätze jeweils pro Standort angeboten werden und wie viele hiervon über Ladepunkte für Elektrofahrzeuge verfügen sollten.*

Die Frage nach der idealen Fahrzeuganzahl ist standortbezogen zu beantworten. Zudem ist die Nachfrage nach Angeboten insbesondere saisonal bzw. tageszeitabhängig variabel. Mittels Errichtung virtueller Hubs ohne Kennzeichnung kann bedarfsgerecht auf schwankendes Nachfrageverhalten und sich ändernde Flächenbedarfe flexibel reagiert werden. Der Bedarf und die Möglichkeiten zur Errichtung von Lademöglichkeiten werden bei der Umsetzungsplanung der Hubs individuell eruiert.

4. *Wie können Sharing-Hubs betrieben werden?*

Grundsätzlich sind unterschiedliche Betreibermodelle je Hub denkbar: öffentlich, privat oder öffentlich-privat. Das Betreibermodell hängt vom Standort und vom Hub-Typ ab. Mit Velospot wird derzeit abgeklärt, unter welchen Bedingungen dieser Anbieter den Betrieb von Stationen bzw. Hubs auch für andere Anbieter übernehmen könnte.

5. Welche Synergien von Sharing-Hubs können mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden können?

Die Integration von Mobilitäts-Hubs in das Angebot des öffentlichen Verkehrs kann Synergien schaffen, um die Mobilität in Basel effizienter, umweltfreundlicher und benutzerfreundlicher zu gestalten. So werden die Angebote von Verleihsystemen noch besser mit dem ÖV-Angebot abgestimmt und die Umstiege von einem auf das andere Verkehrsmittel werden für Nutzende erleichtert. Durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel können vom ÖV weniger gut erschlossene Gebiete besser erreicht werden. Der Besitz eines eigenen Autos ist dadurch weniger notwendig. Ausserdem werden Flächen effizienter genutzt, indem diese von unterschiedlichen Anbietern geteilt werden. Weitere Synergien und Abhängigkeiten zum ÖV, die bei der Planung von Mobilitäts-Hubs oder neuen digitalen ÖV-Angeboten berücksichtigt werden, beschreibt der Bericht der UVEK zum Ratschlag Mobility as a Service (Geschäft 20.5060).

5. Antrag

Der Grosse Rat hat am 14. Mai 2025 die Rückweisung des Ratschlags «betreffend finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aufbau einer MaaS (Mobility as a Service)-Plattform» an den Regierungsrat beschlossen. Wegen der veränderten Ausgangslage, konkret weil keine gemeinsame, städteübergreifende digitale Plattform zustande kommt, soll MaaS basierend auf einem neuen Ratschlag oder mehreren neuen Ratschlägen diskutiert werden. Denn einen Umsetzungsvorschlag im Rahmen des vorgelegten Ratschlags in der Kommission auszuarbeiten, hätte unter anderem dazu geführt, dass die vom Mobilitätsfondsrat für einen bestimmten Zweck gesprochenen Mittel anderweitig verwendet würden. Zudem schien die Konkretisierung der einzelnen Puzzleteile noch nicht ausreichend weit fortgeschritten, damit die UVEK einen alternativen Umsetzungsvorschlag hätte ausarbeiten können. Solange der Grosse Rat den Anzug Esther Keller und Konsorten «betreffend Förderung von Shared-Mobility dank der Einrichtung zentraler Hubs» nicht abschreibt, bleiben die darin formulierten Anliegen trotz Projektabbruch der gemeinsamen digitalen Plattform bestehen.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Esther Keller betreffend „Förderung von Shared-Mobility dank der Einrichtung zentraler Hubs“ stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin