



An den Grossen Rat

19.5282.05

BVD/P195282

Basel, 28. Januar 2026

Regierungsratsbeschluss vom 27. Januar 2026

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. April 2024 vom Schreiben 19.5282.04 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den nachstehenden Anzug Oswald Inglin und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung 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 Elektrovelos, 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 diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

In den vergangenen Jahren haben sich verschiedene Anbieter von Sharing-Dienstleistungen im Bereich der Mikromobilität in Basel-Stadt etabliert. Die Marktentwicklung ist jedoch weiterhin dynamisch und noch nicht abgeschlossen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass ein ungeordneter «Wildwuchs» von Fahrzeugflotten im öffentlichen Raum mithilfe bestehender Regulierungen erfolgreich vermieden werden konnte. Gleichzeitig anerkennt der Regierungsrat den anhaltenden Bedarf nach klaren, durchsetzbaren Regeln zur Sicherstellung von Ordnung, Verkehrssicherheit und Angebotsqualität.

Vor diesem Hintergrund hat das Bau- und Verkehrsdepartement (Amt für Mobilität) unterschiedliche Regulierungsansätze geprüft, von bewilligungsfreien Modellen über Konzessionierungen bzw. Bestellungen von Angeboten bis hin zu restriktiven Verboten. Nach umfassender Prüfung kam das Amt für Mobilität zu dem Schluss, dass eine Nutzungsordnung in Kombination mit einem klar definierten Vollzugsprozess aktuell die geeignetste und verhältnismässigste Lösung darstellt. Der Regierungsrat möchte daher an diesem Vorgehen festhalten.

2. Regulierungsansatz für Sharing-Angebote

2.1 Kurzbewertung der geprüften Regulierungsvarianten

Zur abschliessenden Beurteilung des vorliegenden Anzugs wurden insbesondere die folgenden Regulierungsansätze für Sharing-Angebote im öffentlichen Raum geprüft und miteinander verglichen.

Die nachfolgende Übersicht fasst die wesentlichen Vor- und Nachteile dieser Modelle zusammen.

2.1.1 Konzessionierung eines Angebots oder Bewerbungsverfahren

Bei einer Konzessionierung legt die Stadt die Angebotsparameter fest und vergibt den Betrieb an einzelne Anbieter in Form einer Bestellung, wie es beim städtischen Veloverleihsystem der Fall ist. Dieses Modell erlaubt ein hohes Mass an Steuerungsmöglichkeiten. Es ist jedoch mit erheblichem administrativem Aufwand verbunden und setzt in der Regel eine Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand voraus. In einem weiterhin dynamischen Marktumfeld schränkt es zudem die Innovationsfähigkeit ein und eignet sich nicht für Angebote wie E-Trottinets, für die derzeit kein ausgewiesenes öffentliches Bestellinteresse besteht.

Ähnlich verhält es sich bei einem Bewerbungsverfahren auf eine beschränkte Anzahl von Betriebsbewilligungen. Auch dieses Modell ermöglicht die Auswahl geeigneter Anbieter im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens. Gleichzeitig ist es aber mit hohem Verwaltungsaufwand verbunden, erschwert den Markteintritt neuer Anbieter und reduziert die notwendige Flexibilität in einem sich rasch wandelnden Markt.

2.1.2 Meldeverfahren gemäss neuer Nutzungsordnung mit Vollzugsprozess

Beim Meldeverfahren ist keine individuelle Bewilligung erforderlich, sofern die Bedingungen der Nutzungsordnung eingehalten werden. Die Anbieter unterliegen klaren Vorgaben zu Flottenobergrenzen, Parkierung, Sicherheit und Reaktionszeiten nach gemeldeten Verstössen. In Kombination mit einem strukturierten Vollzugsprozess ermöglicht dieses Modell hohe Transparenz, einen vergleichsweise geringen Verwaltungsaufwand und Offenheit für innovative Mobilitätsangebote.

Wiederholte Verstösse können bis zu einem Verbot der Allmendnutzung führen. Aus Sicht des Regierungsrates stellt dieses Modell derzeit die zweckmässigste und verhältnismässigste Variante dar.

2.1.3 Generelles Verbot von Sharing-Angeboten

Ein generelles Verbot würde zwar sämtliche Risiken im öffentlichen Raum ausschliessen, gleichzeitig jedoch den Mobilitätsnutzen und die Innovationspotenziale von Sharing-Angeboten vollständig verhindern. Dies stünde im Widerspruch zu den Zielen der Mobilitätsstrategie Basel-Stadt, weshalb der Regierungsrat ein solches Vorgehen als nicht zielführend beurteilt.

2.2 Vollzug und rechtliche Einordnung

Das Amt für Mobilität hat in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei einen verbindlichen Vollzugsprozess entwickelt. Dieser stellt sicher, dass die geltenden Vorgaben eingehalten werden und die Qualität der Angebote gewährleistet bleibt. Bei wiederholten Verstössen gegen die einschlägigen Bestimmungen liegt kein schlichter Gemeingebrauch¹ mehr vor. Verstösst ein Anbieter wiederholt gegen die Vorschriften, führt dies neu zu einem Verbot der Nutzung der Allmend. Im Jahr 2025 wurde erstmals ein Allmendnutzungsverbot gegenüber einem Anbieter verfügt. Der Anbieter zog seine Fahrzeugflotte daraufhin umgehend aus Basel zurück.

Die bisher in Form eines Merkblatts geregelten Anordnungen und Abläufe werden neu systematisch und verbindlich in einer Nutzungsordnung für bewilligungsfreie Sharing-Angebote im Bereich der Mikromobilität im öffentlichen Raum verankert.² Damit wird der rechtliche Rahmen klarer, transparenter und besser vollziehbar. Die Nutzungsordnung gewährleistet Ordnung und Sicherheit im öffentlichen Raum, ohne die Weiterentwicklung innovativer Mobilitätsangebote in Basel zu verhindern.

2.3 Schlussfolgerungen und Begründung

Für den Regierungsrat überwiegen der Nutzen der Sharing-Angebote im Bereich der Mikromobilität. Er stellt zudem fest, dass die mit dem vorliegenden Anzug angestrebten Ziele bereits durch die seit Oktober 2025 geltende Nutzungsordnung für bewilligungsfreie Sharing-Angebote im Bereich der Mikromobilität im öffentlichen Raum (Version vom 1. September 2025) erreicht werden. Diese ermöglicht eine sachgerechte, flexible und bedarfsorientierte Steuerung der Sharing-Angebote. Der Regierungsrat erachtet eine darüberhinausgehende generelle Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen als nicht förderlich.

Die neue Nutzungsordnung definiert klare und verbindliche Vorgaben zu Flottenobergrenzen, Parkierung, Sicherheits- und Qualitätsanforderungen sowie Reaktionspflichten. Damit wird ein gemeinverträglicher Umgang mit dem öffentlichen Raum sichergestellt. In Kombination mit einem konsequenten Vollzug sind aufwändige Konzessionsmodelle heute nicht erforderlich, um Ordnung, Sicherheit und Angebotsqualität zu gewährleisten.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass ein ungeordneter Ausbau von Fahrzeugflotten durch die bestehende Regulierung und deren Durchsetzung erfolgreich verhindert werden konnte. Gleichzeitig erlaubt die Nutzungsordnung eine effiziente Steuerung der Angebotsdichte sowie eine laufende und flexible Anpassung an die Marktentwicklung.

Gegenüber einer Konzessionierung bietet die Nutzungsordnung entscheidende Vorteile: Sie vermeidet langfristige Bindungen in einem dynamischen Marktumfeld, ermöglicht die Förderung innovativer Mobilitätsangebote über bestehende Fahrzeugtypen hinaus und schafft Rahmenbe-

¹ Im Sinne von § 9 Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG)

² Version vom 1. September 2025; vgl. https://media.bs.ch/original_file/b735d5668e92ceb7f855291962d54dbcb3f62b7f/2025-09-01-nutzungsordnung-bewilligungsfreie-sharingangebote.pdf

dingungen für überregionale Betriebsmodelle. Damit leistet sie einen Beitrag zu einer nachhaltigen, vernetzten Mobilität im Metropolitanraum Basel.

2.4 Ausblick

Die Weiterführung der Massnahmen im Bereich der Mikromobilität erfolgt im Einklang mit den bestehenden, themenverwandten Aufträgen des Grossen Rates³. Diese sehen vor, die Entwicklungen der Sharing-Angebote im öffentlichen Raum laufend zu beobachten und bei Bedarf anzupassen. Sollte sich im Rahmen laufender Projekte oder der weiteren Marktentwicklung ein zusätzlicher oder veränderter Regulierungsbedarf ergeben, behält sich der Regierungsrat vor, die geltenden Regelungen anzupassen oder weiterzuentwickeln.

Darüber hinaus verfolgt der Regierungsrat die strategischen Ziele von Mobility as a Service weiter. Ziel ist es, unterschiedliche öffentlich verfügbare Mobilitätsangebote – konkret den öffentlichen Verkehr und Sharing-Angebote – sinnvoll zu verknüpfen und den Nutzerinnen und Nutzern einen einfachen, integrierten und nachhaltigen Zugang zu Mobilität zu ermöglichen. Eine allfällige Weiterentwicklung der Regulierung im Bereich der Mikromobilität soll diese Zielsetzung unterstützen.

3. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

³ Ratschlag betreffend finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aufbau einer MaaS (Mobility as a Service)-Plattform <https://groserrat.bs.ch/dokumente/100409/000000409604.pdf>