



An den Grossen Rat

19.5282.02

BVD/P195282

Basel, 8. Januar 2019

Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 2019

Motion Oswald Inglin betreffend „Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen“ – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23. Oktober 2019 die nachstehende Motion Oswald Inglin dem Regierungsrat zur Stellungnahme 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 Trottinets 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 jenen 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-Scooters 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 nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 Abs. 1 und 2 GO bestimmen Folgendes:

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, dem Grossen Rat einen Ratschlag vorzulegen, der die Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen im öffentlichen Raum vorsieht und dies gesetzlich verankert. Im Fokus der Motion stehen sogenannte Zweirad-Sharing-Systeme.

Die Nutzung von öffentlichen Sachen richtet sich in erster Linie nach kantonalem Recht (Art. 664 Abs. 3 ZGB). Öffentliche Sachen im Gemeingebrauch zeichnen sich dadurch aus, dass sie der Allgemeinheit zur Benutzung offenstehen (HÄFELIN/MÜLLER/ULLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Auflage, Zürich/St. Gallen 2016, Rn. 2226). Beispiele öffentlicher Sachen im Gemeingebrauch sind namentlich die von Zweirad-Sharing-Systemen genutzten öffentlichen Strassen und Plätze. Das kantonale Recht umschreibt insbesondere, in welchem Rahmen und Ausmass öffentliche Sachen im Gemeingebrauch genutzt werden dürfen und wie namentlich öffentlicher Grund von der Allgemeinheit benutzt werden darf. Dabei unterscheiden die kantonalen Rechtsordnungen und die Praxis meist zwischen schlichtem Gemeingebrauch, gesteigertem Gemeingebrauch und Sondernutzung. (BGE 135 I 302 E. 3.1). Auch das baselstädtische Recht

unterscheidet zwischen dem schlichten Gemeingebrauch und der unter «Nutzung zu Sonderzwecken» zusammengefassten gesteigerten Gemeingebrauchs und Sondernutzung (§§ 8 f. und 10 ff. des Gesetzes über die Nutzung des öffentlichen Raumes [NöRG; SR 724.100]).

Nach Rechtsprechung und Lehre gehören zum schlichten Gemeingebrauch die Nutzungen öffentlicher Sachen und all jene Tätigkeiten auf öffentlichem Grund, die entsprechend der breit umschriebenen und weit verstandenen Widmung jeder Benutzerin und jedem Benutzer voraussetzungslos offen stehen. Merkmal des schlichten Gemeingebrauchs – und zugleich wesentliches Kriterium der Abgrenzung zur Nutzung zu Sonderzwecken – bildet die Gemein-Verträglichkeit. Eine Nutzung wird als gemeinverträglich betrachtet, wenn sie von der gesamten Bevölkerung gleichermaßen ausgeübt werden kann, ohne dass andere an der entsprechenden Nutzung übermässig behindert werden (BGE 135 I 302 E. 3.2., siehe auch Ratschlag zum Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG)/Totalrevision Allmendgesetz Nr. 12.0204.01, S. 41). Wesentlich ist, dass im fraglichen Bereich gesamthaft eine gleichartige Benutzung durch alle Interessierten praktisch möglich ist (BGE 122 I 279 E. 2e/cc mit Hinweisen). Die Nutzung des öffentlichen Raumes zum schlichten Gemeingebrauch steht grundsätzlich jedermann ohne Erteilung einer besonderen Erlaubnis und in der Regel unentgeltlich offen (§ 8 Abs. 1 NöRG; HÄFELIN/MÜLLER/ULLMANN, a.a.O., Rn. 2253 ff.). Die Grenze des einfachen Gemeingebrauchs wird indes überschritten, wenn eine Nutzung ihrer Natur oder Intensität nach den Rahmen des Üblichen übersteigt, nicht mehr der bestimmungsgemässen Verwendung entspricht, den rechtmässigen Gebrauch durch andere Benützerinnen und Benutzer beeinträchtigt und somit nicht mehr gemeinverträglich ist (HÄFELIN/ MÜLLER/ULLMANN, a.a.O., Rn. 2274 ff.). Alles, was über den schlichten Gemeingebrauch hinausgeht, gilt als gesteigerter Gemeingebrauch und ist grundsätzlich bewilligungspflichtig (§ 10 Abs. 1 NöRG). Sobald eine Nutzung nicht mehr bestimmungsgemäss oder gemeinverträglich ist, ist sie somit als gesteigerter Gemeingebrauch zu qualifizieren (§ 10 Abs. 2 NöRG). Für die Abgrenzung im Einzelnen ist auf die konkreten örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten sowie die Art und das Ausmass der üblichen Benützung abzustellen (BGE 126 I 133 E. 4c). Sondernutzung beschreibt schliesslich denjenigen Gebrauch einer öffentlichen Sache im Gemeingebrauch, der nicht bestimmungsgemäss ist und bei dem die Berechtigten eine ausschliessliche Verfügung über einen Teil der Sache erhalten (HÄFELIN/ MÜLLER/ULLMANN, a.a.O., Rn. 2308).

Das Betreiben eines Zweirad-Sharing-Systems im öffentlichen Raum und das damit einhergehende Abstellen von Mietfahrzeugen auf öffentlichem Grund kann nach geltendem Recht je nach Intensität der Nutzung (z. B. nach Anzahl und Grosse der zur Verfügung gestellten Fahrzeuge oder nach bestimmten, einzuhaltenden Regeln) bewilligungsfreier schlichter Gemeingebrauch gemäss § 8 Abs. 1 NöRG, oder (wenn etwa fest installierte Leihstationen verwendet werden) bewilligungspflichtiger gesteigerter Gemeingebrauch gemäss § 10 Abs. 1 NöRG darstellen (vgl. auch «Merkblatt: Bewilligungsfreie Zweirad-Sharing-Systeme im öffentlichen Raum des Kantons Basel-Stadt» des Amtes für Mobilität [Stand: Version 1.1 vom 8. April 2019]). Sondernutzung liegt demgegenüber nicht vor. Da nur in Zusammenhang mit der Verleihung des Rechts zur Ausübung einer monopolisierten Tätigkeit oder zur Sondernutzung einer öffentlichen Sache von Konzession gesprochen wird (HÄFELIN/MÜLLER/ULLMANN, a.a.O., Rn. 2313 ff./2718), beides aber nicht vorliegt, entspricht die Schaffung einer Bewilligungspflicht der von der Motion verlangten «Konzessionierung».

Soweit es sich in einem konkreten Einzelfall bei einem Zweirad-Sharing-System um eine Nutzung des öffentlichen Raums im Sinne des gesteigerten Gemeingebrauchs handelt, besteht mit § 10 Abs. 1 NöRG somit bereits eine gesetzliche Grundlage für eine Bewilligungspflicht, wie von der Motion verlangt. Die Bewilligungspflicht bei gesteigertem Gemeingebrauch dient – anders als bei reinen Polizeibewilligungen – nicht nur dem Schutz von Polizeigutem, sondern vielmehr der Koordination und nötigenfalls der Priorisierung der verschiedenen Nutzungsbedürfnisse im öffentlichen Raum (BGE 127 I 164 E. 3b; BGE 126 I 133 E. 4d; je mit Hinweisen). Soweit es sich um schlichten Gemeingebrauch handelt, kann dieser im öffentlichen Interesse beschränkt oder aufgehoben werden (vgl. § 9 Abs. 1 NöRG; Z.B. Verkehrsanordnungen). Beim schlichten Gemein-

gebrauch ist es aber wegen seiner Gemeinverträglichkeit nicht notwendig, verschiedene Nutzungen des öffentlichen Grundes zu koordinieren und priorisieren. Da jede Benutzerin und jeder Benutzer das gleiche Recht auf Nutzung der öffentlichen Sache im Gemeingebrauch hat, geht die Lehre davon aus, dass eine Koordination und Priorisierung des schlichten Gemeingebrauchs durch die Einführung einer Bewilligungspflicht nicht erforderlich und infolgedessen unzulässig sei (HÄFELIN/MÜLLER/ULLMANN, a.a.O., Rn. 2260). Gestattet sei einzig der Erlass einer allgemeinen Benutzungsordnung, deren Einhaltung durch eine nachträgliche Kontrolle gewährleistet werden könne (HÄFELIN/MÜLLER/ULLMANN, a.a.O., Rn. 2264). Das Bundesgericht spricht in diesem Zusammenhang von einem unbedingten Anspruch auf die gemeinverträgliche Nutzung einer öffentlichen Sache (BGE 138 I 274 E. 2.2.2.).

Indessen ist es ohne weiteres möglich, die Bewilligungspflicht auf die Tätigkeit eines Zweirad-Sharing-Systems als solches zu beziehen, ohne den schlichten Gemeingebrauch für bewilligungspflichtig zu erklären. In diesem Fall bedarf es für das Betreiben eines Zweirad-Sharing-Systems auf Kantonsgebiet und nicht für die Nutzung des öffentlichen Grundes generell einer Bewilligung. Im Grundsatz kann aus polizeilichen Gründen, wie sie von der Motion in Teilen beispielhaft aufgeführt werden, für die Ausübung einer Tätigkeit eine Bewilligungspflicht angeordnet werden. Wird das Betreiben eines Zweirad-Sharing-Systems zum Schutz der Polizeigüter von der Einholung einer Bewilligung abhängig gemacht, so muss sich die Bewilligungspflicht in Übereinstimmung mit Art. 36 der Bundesverfassung (BV; SR 101) auf eine genügende gesetzliche Grundlage stützen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein.

Mit der Motion wird vom Regierungsrat die Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes beantragt. Der Erlass von Gesetzesbestimmungen fällt in die Zuständigkeit des Grossen Rates. Zudem verlangt die Motion nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Es spricht auch kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

2. Ausgangslage

Leihanbieter von elektrischen Kleinfahrzeugen sind weltweit in vielen Grossstädten vertreten. Registrierte Personen können die Fahrzeuge per Smartphone-App mieten, benutzen und dann im Stadtgebiet wieder abstellen. Dies erfolgt in der Regel dort, wo das Abstellen zulässig ist (z.B. auf Veloabstellplätzen), ohne dass spezielle Abstellbereiche oder Stationen für die Fahrzeuge eingerichtet werden. Man spricht in diesem Zusammenhang vom sogenannten free-floating Betrieb.

Unter den elektrischen Kleinfahrzeugen nehmen die E-Trottinette (Elektrotretroller, E-Scooter) einen wesentlichen Anteil ein. Die Anbieter der entsprechenden Sharing-Systeme investieren gegenwärtig grosse Summen (Risikokapital) in ihre Expansion. Zumindest kurz- und mittelfristig sind solche Systeme aber nicht gewinnbringend zu betreiben. Eine Marktbereinigung ist deshalb sehr wahrscheinlich. Dazu trägt auch die hohe Konkurrenz unter den Anbietern mit praktisch identischen Angeboten und Preisen bei.

In Basel bieten aktuell die Firmen Bird, Circ, Lime und Tier je 200 E-Trottinette zum Verleih an (Stand Dezember 2019). Weitere konkrete Anfragen für einen Verleih von E-Trottinetten liegen gegenwärtig nicht vor. Neben den E-Trottinetten bestehen weitere Angebote von Fahrzeugen im free-floating Betrieb. Die Firma Pick-e-Bike betreibt eine Flotte von 300¹ schnellen E-Bikes und 60 E-Rollern in der Region Basel. Die Firma ENUU verleiht in der Stadt Biel mehrspurige Klein-

¹ Die Flotte von 300 Fahrzeugen verteilt sich über mehrere Gemeinden in der Region Basel. Im Kanton Basel-Stadt wird die zulässige Obergrenze von 200 E-Bikes eingehalten.

fahrzeuge (motorisierte Rollstühle). Das Unternehmen möchte ab 2020 mit 40 Fahrzeugen auch nach Basel kommen.

3. Umgang mit Zweirad-Sharing-Systemen

Das Betreiben eines Zweirad-Sharing-Systems im öffentlichen Raum kann eine bewilligungspflichtige Nutzung des öffentlichen Raums zu Sonderzwecken gemäss § 10 NöRG darstellen. Eine Nutzung des öffentlichen Raums übersteigt den schlichten Gemeindegebrauch und ist damit als Nutzung zu Sonderzwecken zu qualifizieren, wenn sie nicht bestimmungsgemäss oder nicht gemeinverträglich ist. Je nach Grösse und Ausmass eines Zweirad-Sharing-Systems ist dieses nicht mehr gemeinverträglich und deshalb bewilligungspflichtig.

Zweirad-Sharing-Angebote mit geringen Systemgrössen können hingegen unter Einhaltung bestimmter Regeln als schlichter Gemeindegebrauch eingestuft werden, für die keine Bewilligung erforderlich ist. Diese Regeln sind in einem Merkblatt zusammengefasst und bilden die Voraussetzung für eine gemeinverträgliche, möglichst sichere und stadtbildverträgliche Nutzung der Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt. Das Merkblatt² umfasst dafür unter anderem folgende Vorgaben und Anforderungen:

- **Anzahl beschränken:** Je nach Fahrzeugkategorie sind auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt Obergrenzen pro Anbieter festgelegt. So sind 200 Velos/veloähnliche Fahrzeuge (wie zum Beispiel E-Trottinets) und 50 E-Roller oder 40 mehrspurige Fahrzeuge (wie motorisierte Rollstühle) pro Anbieter bewilligungsfrei gestattet.
- **Geordnetes Abstellen:** Öffentliche Parkflächen dürfen durch Sharing-Fahrzeuge nicht überdurchschnittlich stark belegt werden (ein bis zwei Fahrzeuge pro Anbieter und Anlage). Ausserhalb von Veloabstellanlagen sind im öffentlichen Raum keine regelmässigen Ansammlungen erlaubt (max. zwei Fahrzeuge pro Anbieter und Standort).
- **Strassenverkehrsrecht einhalten:** Insbesondere dürfen die Fahrzeuge weder Durchgänge blockieren noch den Verkehrsfluss behindern oder die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährden. Ebenfalls garantiert der Anbieter jederzeit den fahrtüchtigen und verkehrssicheren Zustand der Fahrzeuge.
- **Verträglichkeit mit dem Stadtbild:** Die Fahrzeuge dürfen keine Fremdwerbung aufweisen. Eigenwerbung ist nur im beschränkten Umfang erlaubt. Dies stellt sicher, dass die Fahrzeuge stadtbildverträglich genutzt und abgestellt werden können und nicht allein zu Werbezwecken im Einsatz sind.

Die Sharing-Anbieter haben sicherzustellen, dass neben allen gesetzlichen Bestimmungen auch die oben erwähnten Regeln eingehalten werden. Fahrzeuge, die rechtswidrig abgestellt sind oder gegen strassenverkehrsrechtliche Vorgaben verstossen, werden kostenpflichtig entfernt und haben eine Busse zur Folge. Bei Verstössen gegen die Regeln oder bei sonstiger vorschriftswidriger Nutzung des öffentlichen Raums, wird der Anbieter kontaktiert und zur Behebung innerhalb von 24 Stunden aufgefordert. Bei Nichterfüllung werden die regelwidrig abgestellten Fahrzeuge von der Kantonspolizei kostenpflichtig eingezogen. Verstösse gegen das Strassenverkehrsrecht sowie die vorschriftswidrige Nutzung des öffentlichen Raums durch einen Anbieter können strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

Die Sharing-Anbieter müssen die Nutzung der Allmend im Vorfeld melden und die Einhaltung der Regeln schriftlich bestätigen. Die Bestätigung wird jeweils auf der Webseite des Amtes für Mobilität publiziert.

Um den ordnungsgemässen Gebrauch der Fahrzeuge durch die Nutzenden sicherzustellen, weisen die Anbieter in ihren Geschäftsbedingungen, auf ihren Webseiten und in den Smartphone-

² Downloadbar auf www.mobilitaet.bs.ch > velo > veloverleihsystem.

Apps explizit auf die Regeln des Strassenverkehrsrechts³ hin. Darüber hinaus verlangen einige Anbieter, dass das abgestellte Fahrzeug vom Nutzer bei der Abmeldung fotografiert wird. Dies soll ein korrektes Abstellen unterstützen.

Auch die Kantonspolizei und das Amt für Mobilität informieren und sensibilisieren die Nutzenden über ihre Kommunikationskanäle. Das Amt für Mobilität steht im regelmässigen Austausch mit den Anbietern, spricht Probleme an und teilt ihnen Rückmeldungen aus der Bevölkerung mit. Die Anbieter zeigen sich kooperativ. Die Kantonspolizei kommuniziert die geltenden Regeln für E-Trottinette und andere Trendfahrzeuge unter anderem in einem Flyer⁴. Sie weist zudem die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden im Rahmen ihrer Kontrolltätigkeit auf Regelverstösse hin und büsst ordnungswidriges Verhalten selbstverständlich auch bei E-Trottinetten und anderen Sharing-Fahrzeugen.

4. Beurteilung von Zweirad-Sharing-Systemen

E-Trottinette, E-Bikes und andere elektrisch betriebene Kleinfahrzeuge benötigen wenig öffentlichen Raum. Sie sind geräuschlos und produzieren keine Abgase. Wenn sich mehrere Personen ein Fahrzeug teilen, sinkt zudem die Gesamtanzahl der Fahrzeuge. Das spart Platz und sorgt dafür, dass die Fahrzeuge häufiger unterwegs sind und nicht mehrheitlich parkiert herumstehen. Die neuen Sharing-Systeme haben damit grundsätzlich das Potenzial, das Gesamtverkehrssystem effizienter, umweltfreundlicher und stadtverträglicher zu machen.

Ob dieses Potenzial in der Praxis auch tatsächlich ausgeschöpft werden kann, hängt im Wesentlichen von der effektiven Nutzung der Fahrzeuge ab. Nur wenn eine gewisse Auslastung erreicht wird und auch Autofahrten ersetzt werden, verbessern die neuen Sharing-Systeme das Verkehrssystem. Falls hingegen mehrheitlich Fusswege, Velo- und ÖV-Fahrten ersetzt werden, führen die neuen Angebote zu einer unerwünschten Verlagerung.

Sharing-Systeme mit Zweirädern ohne Verbrennungsmotor können künftig ein Bestandteil eines modernen Verkehrsangebots in Basel sein. Welche Sharing-Systeme unter welchen Rahmenbedingungen dies sein werden, ist zurzeit aber noch nicht absehbar. Hier sind zunächst konkrete Erfahrungen mit unterschiedlichen Angeboten notwendig.

5. Weiterer Umgang mit Zweirad-Sharing-Systemen

Der Regierungsrat beurteilt die aktuellen Entwicklungen im Fahrzeugmarkt und bei den Sharing-Systemen als sehr spannend. Die Systeme ergänzen die bestehenden Mobilitätsangebote und haben grosses Potenzial, das Gesamtverkehrssystem zu optimieren, wenn sie zu einer Verlagerung von Autofahrten führen. Der Regierungsrat begrüsst deshalb entsprechende Testanwendungen.

Mit den bisherigen Regelungen, insbesondere mit der Beschränkung der Fahrzeuganzahl pro Anbieter, wird ganz bewusst eine gemeinverträgliche, möglichst sichere und stadtbildverträgliche Nutzung der Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt ermöglicht, ohne den freien Markt vorschnell und zu stark zu regulieren. Nur auf der Basis umfassender konkreter Erfahrungen können die Auswirkungen der unterschiedlichen Angebote erfasst und bewertet werden.

Kurzfristig sollen daher Sharing-Angebote mit einer geringen Fahrzeuganzahl weiterhin ermöglicht werden. Ein enger Kontakt mit den Anbietern ist dabei unerlässlich, um unerwünschte Effekte rasch zu beseitigen und um die für eine Beurteilung der Systeme notwendigen aggregierten Nutzungsdaten zu erhalten. Um ein noch umfassenderes Bild zu erhalten, beobachtet der Kanton auch die Erfahrungen anderer Städte mit solchen Systemen. Der Kanton steht zudem im Aus-

³ E-Trottinette sind verkehrsrechtlich den Velos gleichgestellt. Sie dürfen nicht auf dem Trottoir fahren.

⁴ www.polizei.bs.ch > praevention > Verkehrspraevention > Trendfahrzeuge (pdf zum Download)

tausch mit Bildungseinrichtungen, wie der Fachhochschule Nordwestschweiz, wo die Auswirkungen der neuen Angebote wissenschaftlich untersucht werden.

Der Sharing-Markt ist sehr dynamisch und ein wirtschaftlicher Betrieb herausfordernd. Eine Marktberreinigung ist daher sehr wahrscheinlich. Der Regierungsrat sieht mittelfristig eine Regulierung des Sharing-Marktes vor, damit nur Angebote zugelassen werden, die zu einer Verbesserung des Gesamtverkehrssystems beitragen.

Der Regierungsrat unterstützt damit im Grundsatz das Anliegen der Motion. Neben der verlangten Konzessionierung sind aber auch weitere Regulierungsansätze, wie zum Beispiel ein Submissionsverfahren oder eine Steuerung über die Festlegung von Nutzungsgebühren denkbar. Bei einer vorschnellen Regulierung bestünde die Gefahr, dass sich die kapitalstärksten Start-ups durchsetzen und nicht diejenigen mit dem besten Konzept.

6. Antrag

Aufgrund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Oswald Inglin betreffend „Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen“ dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin