



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5326.02

BVD/P075326
Basel, 17. März 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 16. März 2010

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend öffentliches Veloverleihsystem

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23. Januar 2008 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Zu einer attraktiven Velostadt und zur Veloförderung gehören nicht nur ausgebaute Radwege und Abstellplätze sondern auch weitere Einrichtungen, die die Velonutzung erhöhen. Hierzu gehört ein attraktiver Veloverleih. Derzeit können in Basel nur ca. 40 Velos am Bahnhof gemietet werden. Bestrebungen im grösseren Rahmen ein Veloverleihsystem aufzubauen gab es vor ein paar Jahren mit „Basel rollt“. Doch dies wurde nicht weiter geführt, weil es unter anderem am staatlichen Support fehlte. Ein Blick in andere europäische Städte zeigt, dass mit einem professionell aufgebauten und automatisierten Veloverleihsystem ein grosser Erfolg und eine grosse Akzeptanz erzielt werden kann. Das hervorragendste Beispiel ist die Stadt Paris mit dem Velib. Dort wurde Mitte Juli 2007 mit 10'638 Velo gestartet. Dank dem durchschlagenden Erfolg wird die Anzahl der Velos bis Ende 2007 auf 20'600 erhöht, verteilt auf 1451 Stationen. Die Verleihstationen sind mit dem öffentlichen Verkehr (Bus, Tram, RER, SNCF) verknüpft. Bei dem einfach zu handhabenden gebührenpflichtigen Vermietsystem ist die erste halbe Stunde gratis. Das gleiche Verleihsystem gibt es in Frankreich auch in Lyon und Aix-en-Provence. Im Oktober 2007 hat unsere Nachbarstadt Mulhouse das gleiche System mit 200 Velos, verteilt auf 20 Stationen, in Betrieb genommen.

In unserer vielgepriesenen Velostadt Basel kann ein öffentliches Veloverleihsystem einen wichtigen Beitrag zur vermehrten Velonutzung im Nahverkehr leisten. Nebst dem Nutzen für Touristen wird es in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr oder mit Park and Ride einen Umsteigeeffekt für Pendler bewirken. Mit der Aufhebung der weissen Parkplätze in der Stadt ist ein öffentliches Veloverleihsystem für die motorisierten Pendler eine konkrete Alternative um schnell an den Arbeitsplatz zu gelangen. Mit dem Umlagerungseffekt werden andere schon längst anvisierte Ziele, wie Reduktion der Luftbelastung und verminderte Klimabelastung erreicht. Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- Ob in Basel ein öffentliches Veloverleihsystem, analog zu anderem europäischen Städten, eingerichtet werden kann?

Jörg Vitelli, Michael Wüthrich, Roland Engeler-Ohnemus, Christine Keller, Ruth Widmer, Maria Berger-Coenen, Andrea Bollinger, Stephan Ebner, Martin Lüchinger, Esther Weber Lehner, Hermann Amstad, Eveline Rommerskirchen, Urs Müller-Walz, Beat Jans, Peter Howald, Loretta Müller, Anita Lachenmeier-Thüning, Christoph Wydler, Dominique König-Lüdin, Brigitte Strondl, Christian Egeler, Thomas Baerlocher“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

In den letzten Jahren wurden in etlichen europäischen Städten automatische öffentliche Veloverleihsysteme eingeführt. Diese bieten den Benutzerinnen und Benutzern rund um die Uhr die Möglichkeit, über ein automatisiertes Zutrittssystem ein Velo an einem Standort auszuleihen und an einem anderen zurückzugeben. Solche Systeme werden sowohl in Ländern mit einer grossen Velokultur als auch in Ländern, in denen das Velo (bis anhin) einen eher geringen Stellenwert hatte, angeboten.

Veloverleihsysteme dienen der allgemeinen Förderung des Velos und unterstützen insbesondere die Fortbewegung auf kurzen Strecken. Sie stellen aber auch eine grosse Chance dar, dass der Veloverkehr im urbanen Raum sichtbarer wird und daher mehr Bedeutung in der Mobilitätskette erhält. Das velofreundliche Image einer Stadt kann damit verbessert werden. Der Bevölkerung stehen mehr Optionen der Mobilität zur Verfügung, was zu einer Reduktion des motorisierten Verkehrs führen kann.

2. Erkenntnisse von bestehenden Systemen

2.1 Wirkung

In Ländern mit etablierter Fahrradkultur (Holland, Dänemark) und einer guten Infrastruktur ist grundsätzlich nur eine moderate Änderung des Modal Splits¹ festzustellen. Die Verleihsysteme werden ebenfalls nur mässig genutzt. In Ländern, welche als Fahrradneulinge gelten (Frankreich, Spanien), ist die Infrastruktur erst in Entwicklung, d.h. jede Verbesserung wird deutlich wahrgenommen. Dadurch zeigt sich auch eine schnelle Entwicklung des Modal Splits (z.B. von 1 auf 3 % in Paris). Da die Zahl der Velobesitzerinnen und Velobesitzer relativ tief ist, entsteht eine hohe Nutzung der Veloverleihsysteme. Diese sind kostenintensiv im Betrieb.

2.2 Nutzung

Die Art der Velos, die dichte Verteilung der Stationen in der Stadt und die Tarifgestaltung zielen meist auf einen kurzzeitigen Gebrauch für Kurzdistancen von 2 bis 4 km. Je dichter das Netz der Stationen ist, umso häufiger wird das gleiche Velo an einem Tag benutzt (ca. 10 Mal pro Tag). Die meisten Nutzerinnen und Nutzer des Veloverleihs in Lausanne ersetzen mit einem Leihvelo Wege, welche sie vorher zu Fuss oder mit dem ÖV zurückgelegt haben.

2.3 Kosten

Die Kostenentwicklung ist stark systemabhängig. Bei den grösseren Systemen wie „vélib“ in Paris zeigen sich immer mehr finanzielle Probleme durch Vandalismus und Diebstahl, gros-

¹ Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr

sen Unterhaltsaufwand und die Wünsche von Randbezirken nach Einbezug in den Perimeter des Verleihsystems. Die Kostenentwicklung ist überschaubarer bei lokalen Systemen und bringt zudem eine höhere Identifikation mit sich.

Die Verleihsysteme können nicht kostendeckend betrieben werden. Es sind verschiedene Finanzierungskonzepte in Anwendung. Einige finanzieren die Systeme mit den Betriebseinnahmen und Werbung auf den Rädern. Andere wiederum finanzieren sich über die öffentliche Hand, über die Abgabe von Werberechten und/oder über Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung.

2.4 Voraussetzungen für den Erfolg

Veloverleihsysteme sollen ein integrierter Bestandteil des gesamten Mobilitätsangebots sein. Insbesondere die Wechselwirkung mit dem ÖV ist von grosser Bedeutung.

Das Netz an Verleih-Stationen sollte gut auffindbar sein. Die Velos sollten eine hohe Verfügbarkeit aufweisen, rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche in Selbstbedienung ausgeliehen und an einem anderen Ort zurückgegeben werden können.

2.5 Anwendung auf die Situation in der Schweiz

Im Gegensatz zu den untersuchten europäischen Beispielen werden in der vergleichsweise kleinen Schweiz Veloverleihsysteme eine andere bzw. weitere Bedeutung und Benutzung erfahren. Es wird davon ausgegangen, dass das Angebot sowohl von Personen aus der entsprechenden Agglomeration als auch von Touristen und von Bahnreisenden aus der ganzen Schweiz genutzt wird. Deshalb ist eine Vernetzung des Mobilitätsangebots gewünscht, damit dieses eine überzeugende Alternative zum eigenen Auto darstellt. Diese Vernetzung kann nur national erfolgen, wie dies im Autoverkehr die Mobility-Karte oder im öffentlichen Verkehr das SBB-GA zeigen. Idealerweise müsste demnach der Zugang zu einem Velo in Genf, Zürich oder Basel gleich sein. Dies bedingt, dass eine gewisse Kompatibilität unter den Systemen der verschiedenen Städte gewährleistet sein sollte. Gemäss einer Untersuchung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und der Velokonferenz Schweiz (VKS)² wird die Harmonisierung der Zutrittsysteme zu den Veloverleihsystemen empfohlen. Als geeignet wird eine berührungsfreie Technik (mit RFID-Transponder³) für den häufigen Gebrauch, eventuell kombiniert mit einem Magnetkartenleser für den gelegentlichen Gebrauch betrachtet. Damit sind zwar zwei verschiedene Lesegeräte notwendig, aber es können Synergien mit bestehenden Trägern und weiteren Angeboten genutzt werden. Das seit Sommer 2009 in Lausanne in Betrieb stehende Veloverleihsystem verwendet bereits die RFID-Technik.

Ab 2010 soll sich die Koordinationsstelle „Veloverleihsysteme“ dieser Fragen in der Schweiz annehmen. Voraussichtlich wird die Koordinationsstelle von Pro Velo Schweiz in Begleitung mit der Velokonferenz Schweiz geführt und vom ASTRA finanziell unterstützt.

² Die Velokonferenz Schweiz (VKS) ist ein Forum für Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer für Fachleute des Veloverkehrs in Verwaltungen, Behörden sowie Planungs- und Ingenieurbüros. Sie hat zum Ziel, die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr auf Kantons-, Stadt- und Gemeindegebiet sowie auf Bundesebene zu verbessern.

³ RFID = Radio Frequency Identification; Transponder = Chip, auf welchem die Information abgespeichert wird

3. Konzept für Basel-Stadt

In Basel-Stadt ist der Anteil an Velobesitzern und Velofahrenden hoch, weshalb ein grosser Teil der Nutzer eines Veloverleihsystems voraussichtlich von auswärts kommen werden, seien dies Zupendler oder Touristen. Mit dem Veloverleih könnte ein möglicherweise attraktives Angebot für diese Zielgruppen geschaffen werden.

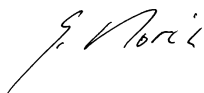
Basierend auf den speziellen Basler Verhältnissen, den Erkenntnissen von bestehenden Systemen sowie der Ausgangslage in der Schweiz (z.B. viel Bahnreisende zwischen den Städten) wird für Basel-Stadt ein Angebot eines Veloverleihsystems geprüft. Eine Konzeptstudie soll sich insbesondere mit einer optimalen Nutzerfreundlichkeit für eine gute Auslastung, mit möglichen Finanzierungsmodellen, den begrenzten Platzverhältnissen in der (Innen)Stadt und den Anforderungen an das Stadtbild befassen. Denkbar ist eine etappierte Umsetzung, bei der zunächst einige zentrale Standorte für Zupendler, Touristen und Besucher eingerichtet werden.

Basierend auf den genannten Untersuchungen soll in absehbarer Zeit ein Grundsatzentscheid gefällt werden.

4. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend öffentliches Veloverleihsystem stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin