

## Flexibler unterwegs

Warum und wie der ÖV von einer Integration mit der geteilten Mobilität profitiert.

Frühlingsforum Städtekonferenz Mobilität, Bern, 23. Mai 2025

Prof. Dr. Alexander Erath



**Wo stehen wir?**

Sechs Gründe für eine Integration

Wie kann eine Integration aufgelegt werden?

# WO STEHEN WIR? RÜCKBLICK AUF MAAS IN DER SCHWEIZ



**2020**  
Yumuv



**2024**  
Rückzug MAAS  
Ausschreibung

**2021**  
Tier Pilotprojekt in  
Riehen

**E-Scooter Abstellplatz**  
Damit die Kombination von E-Trotti und ÖV noch besser klappt

Ultrarapide ausfüllen und 5 Minuten anhalten (schon!)  
Keine Aufschlussgebühr mit U-Abo (freischaltbar auf [www.u-abo.ch](http://www.u-abo.ch))

Neu ab 11. Januar 2021  
Tier-Scooter hier abstellen und 5 Minuten Fahrtguthaben erhalten!  
Neu ab 10.04.2021  
Keine Aufschlussgebühr mit U-Abo (freischaltbar auf [www.u-abo.ch](http://www.u-abo.ch))

Die Verkehrsmittel-Netzwerkentwicklung unterstützt die Nutzung von E-Bikes und E-Scootern in Basel. Das bedeutet jedoch, die Kosten für den Betrieb von E-Bikes und E-Scootern werden von den Fahrgäubern getragen.

Logos: Transportverbände, TIER, and others.

**2024**  
Multimodal  
vernetzt

Universität St.Gallen  
Institute for Mobility

From insight to impact.

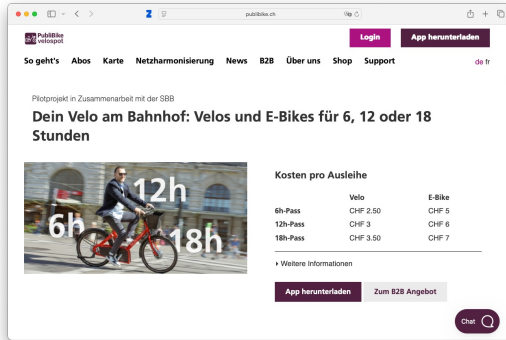
Projektbericht  
**Multimodal Vernetzt**  
Vernetzung von geteilter Mikromobilität und ÖV mit Bundes und Sharing Zonen

Logos: TIER, dotti, sbs cfr frrs, st.gallen, AGGLO C.

# WO STEHEN WIR?

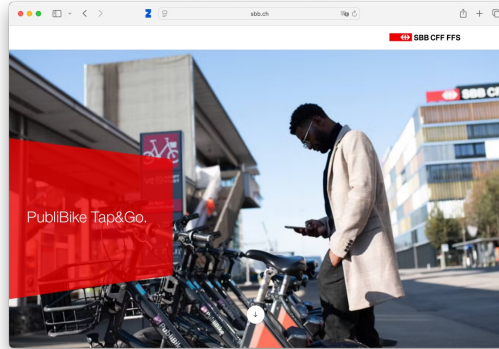
## ERSTE SCHRITTE SIND SCHON GEMACHT

### Dein Velo am Bahnhof



- Verfügbar in Meilen, Feldmeilen, Solothurn, Brugg / Windisch und Delémont.
- Dank günstiger Tagesmieten ist das neue Bikesharing-Modell ideal für Pendlerinnen und Pendler.

### Tap&Go



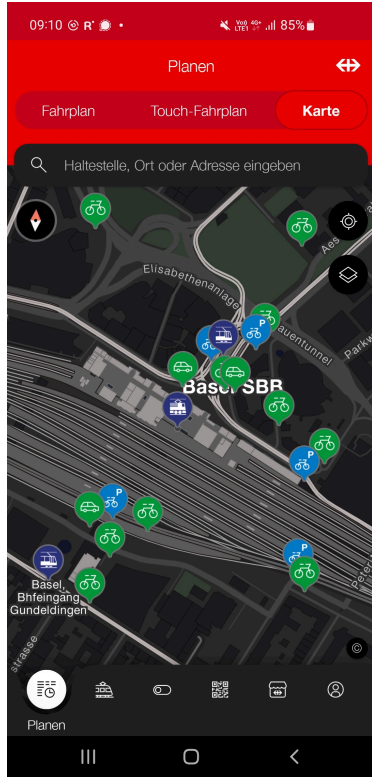
- Nutzung von PubliBike ohne zusätzliche Registrierung
- Bezahlung über die auf dem SBB-Profil hinterlegte Zahlungsmittel

### U-Connect



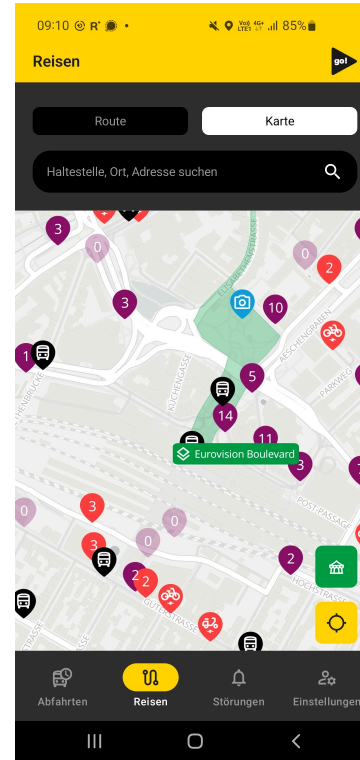
- Keine Aufschliessgebühr
- Tägliche Freiminuten
- Monatlich kündbar

# WO STEHEN WIR INTEGRATOR-APPS



## Nationale App «SBB»

- Verfügbarkeit von Partnerunternehmen in SBB-App sichtbar:
  - PubliBike
  - Mobility
  - Enterprise GO
- Weiterleitung zur App des Partnerunternehmens
- Nationaler Anspruch
  - Hohe Reichweite
  - Effizienter Mitteleinsatz
  - Fokus auf nationale relevante Angebote



## Regionale App «BLT Go!»

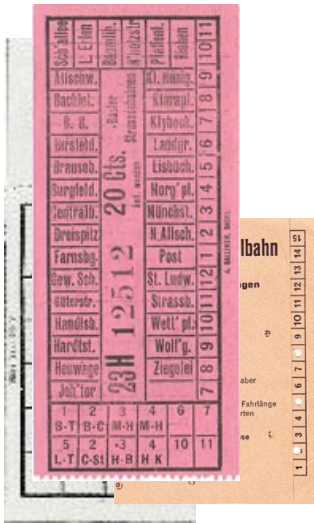
- Verfügbarkeit von geteilten Fahrrädern in BLT Go! App sichtbar:
  - Pick-e-Bike
  - PubliBike
- Weiterleitung zur App des Partnerunternehmens
- Regionaler Anspruch
  - Lokale Ansprechpartner
  - Zusatzinformation
  - Hohe regionale Bekanntheit
  - Beschränkte Mittel

Wo stehen wir?

### **Sechs Gründe für eine Integration**

Wie kann eine Integration aufgelegt werden?

# GRUND 1 GESCHICHTE



**1895**  
Erstes von der öffentlichen Hand betriebenes Tram der Schweiz

**1974**  
Fusion BTB, BEB, TBA, BUeB zur BLT

**1975 / 1978 / 1980**  
Tarifverbund von BVB und Linie 10 / BLT  
Einführung Zonentarif

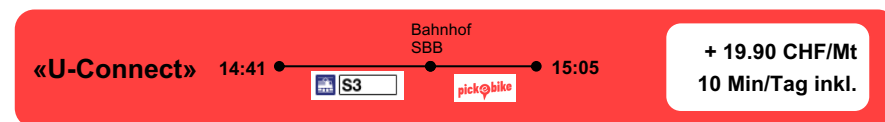
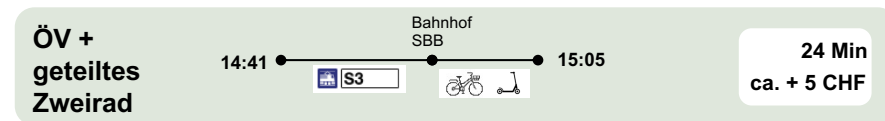
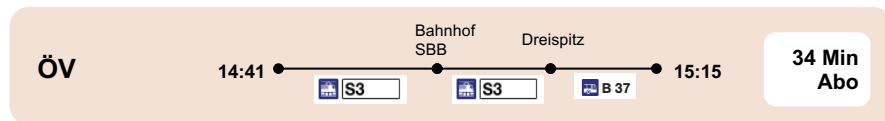
**1984**  
Einführung U-Abo

**1987**  
TNW als erster integraler Tarifverbund in der Schweiz

## Intermodal

### Spätschicht im Bethesda-Spital

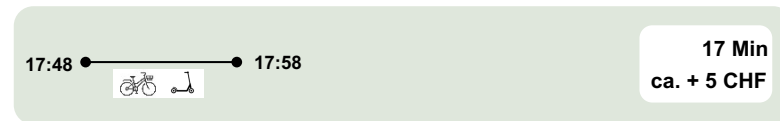
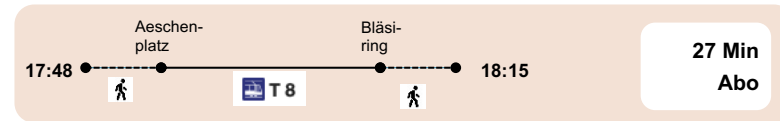
Frenkendorf-Füllinsdorf →  
Basel, Bethesda-Spital



## Multimodal

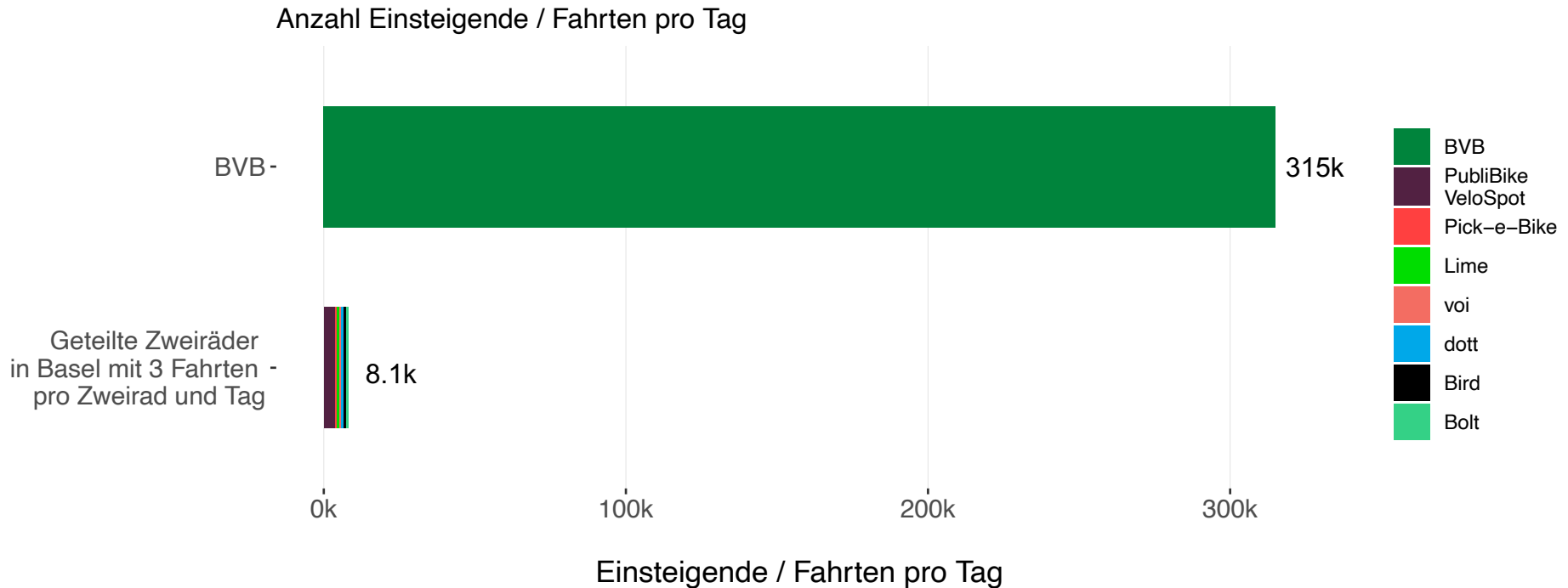
### After-Work Drinks am Rhein

Helvetia Hauptsitz →  
Oetlinger Buvette



## GRUND 3

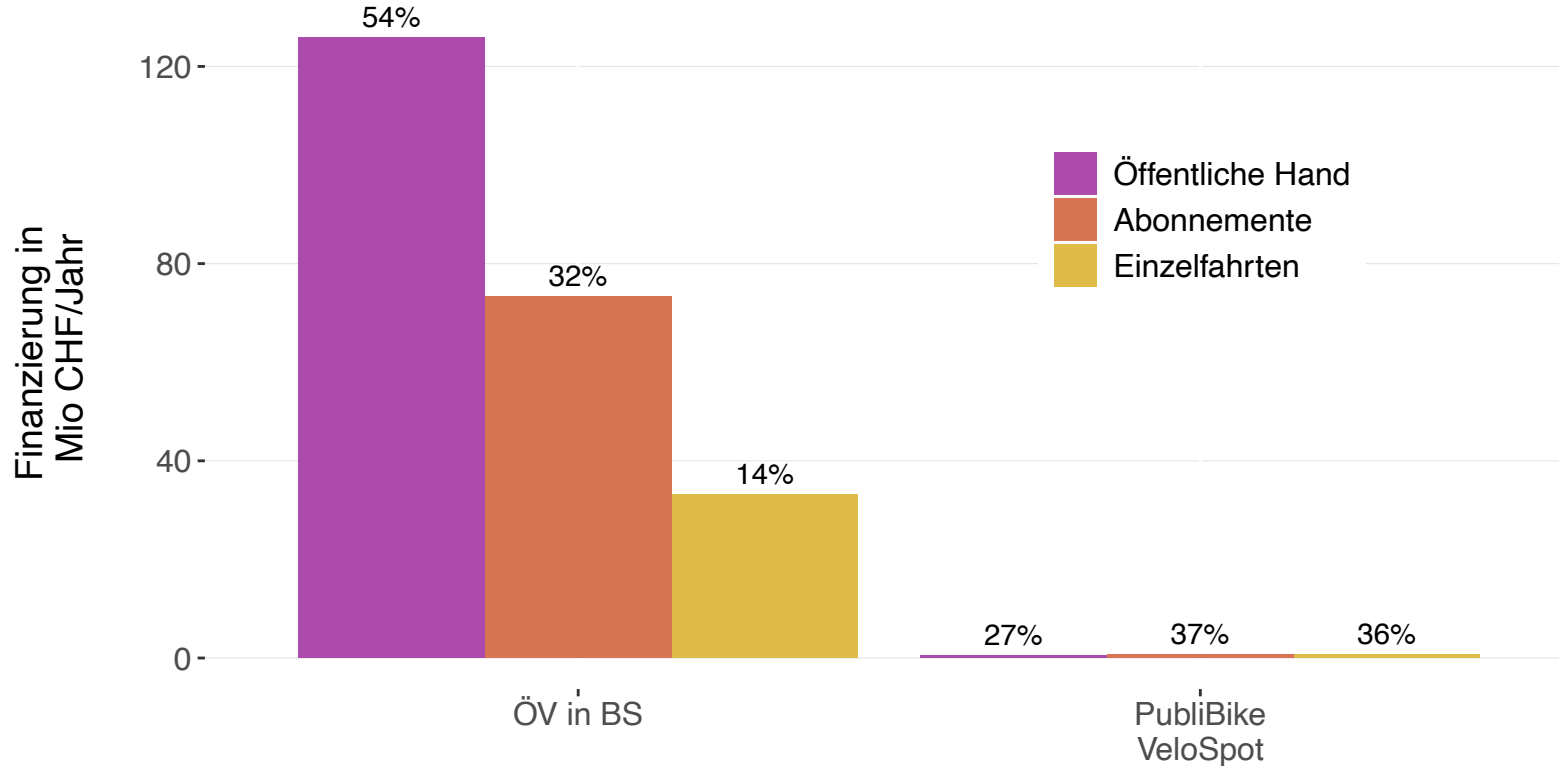
### KEIN MASSENVERKEHRSMITTEL – BESCHRÄNKTES FINANZIELLES RISIKO



Quellen: BVB Geschäftsbericht 2023  
Geteilte Zweiräder: Annahme von 3 Fahrten pro Zweirad und Tag

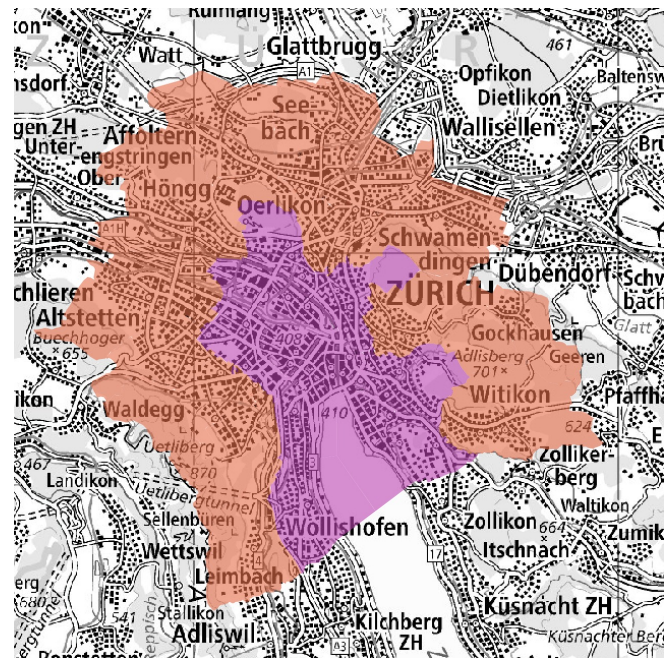
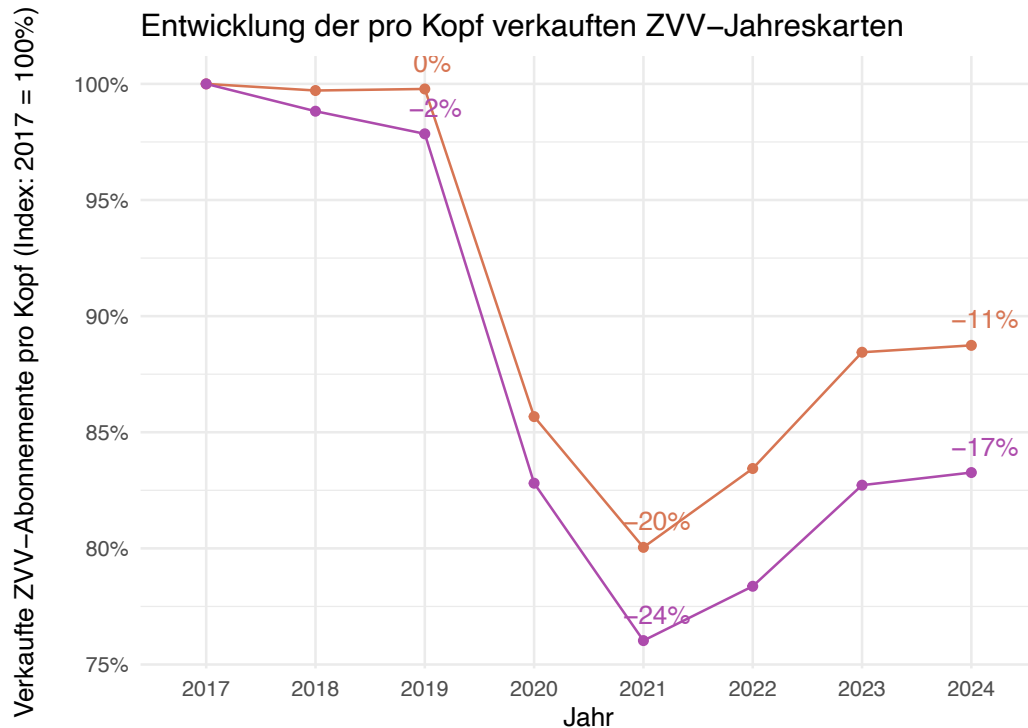
## GRUND 4

### ARCHITEKTUR DER FINANZIERUNG



Quellen: Regierungsrat BS 10. Leistungsauftrag 2025-2028  
Geschäftsbericht TNW (Aufteilung der Einnahmen)  
VeloSpot: Eigene Abschätzung

VERKAUFZAHLEN VON ÖV-ABONNEMENTEN IN ZENTRALEN QUARTIEREN



Daten: [OpenTransportData](https://opendata.swiss/)

GRUND 6  
ZEITGEIST



James Dean 1955



Timothée Chamalet 2025

Wo stehen wir?

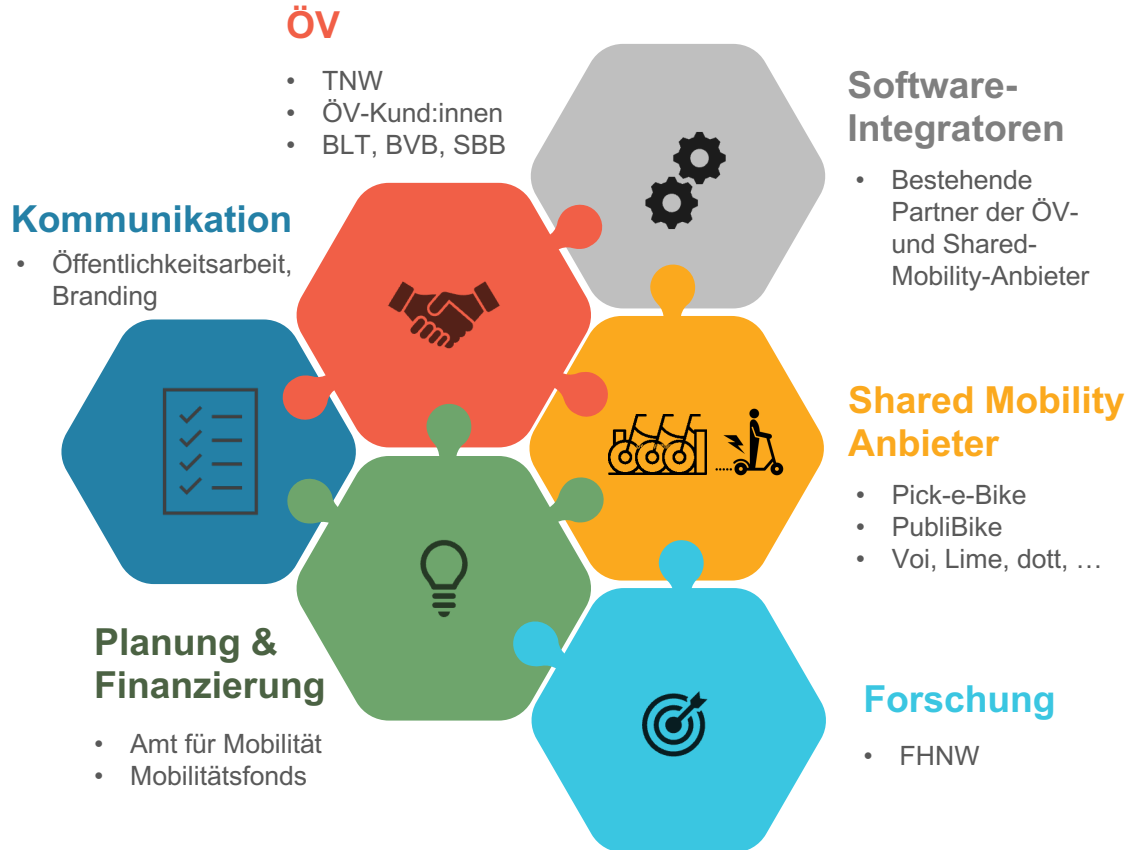
Fünf Gründe für eine Integration

**Wie kann eine Integration aufgegleist werden?**

## WIE INTEGRIEREN?

### PILOTVERSUCH «U-CONNECT FOR ALL»

- Flexible Kombination von ÖV und geteilten Zweirädern im Alltag ermöglichen.
- Verschiedene Modelle der Tarifintegration von geteilten Zweirädern im TNW mit 2000 Nutzenden testen.
- Nutzen und Kosten der Tarifintegration aufzeigen.
- Neue Partnerschaften etablieren, gemeinsame Vision entwickeln.
- Grundstein für eine Integration mit ÖV-Bestellung 2029 - 2031 legen.
- Projektantrag für den Mobilitätsfonds Basel per Ende Juli geplant.



## WIE INTEGRIEREN?

### ZWEIRÄDER IM TARIFVERBUND & DIREKTEN VERKEHR – MIT WENIGEN RESTRIKTIONEN

#### Fahrdauer

- Geteilte Zweiräder sind eine beschränkte Ressource.
- Geteilte Zweiräder sollen möglichst viele Reisenden zur Verfügung stehen.

#### Nutzungsort

- Rabatte bei Fahrten von oder zu ÖV-hubs maximieren das intermodale Potenzial.

#### Zeitlich

- Nachts weniger Restriktionen, da das ÖV-Angebot schlechter oder inexistent ist.

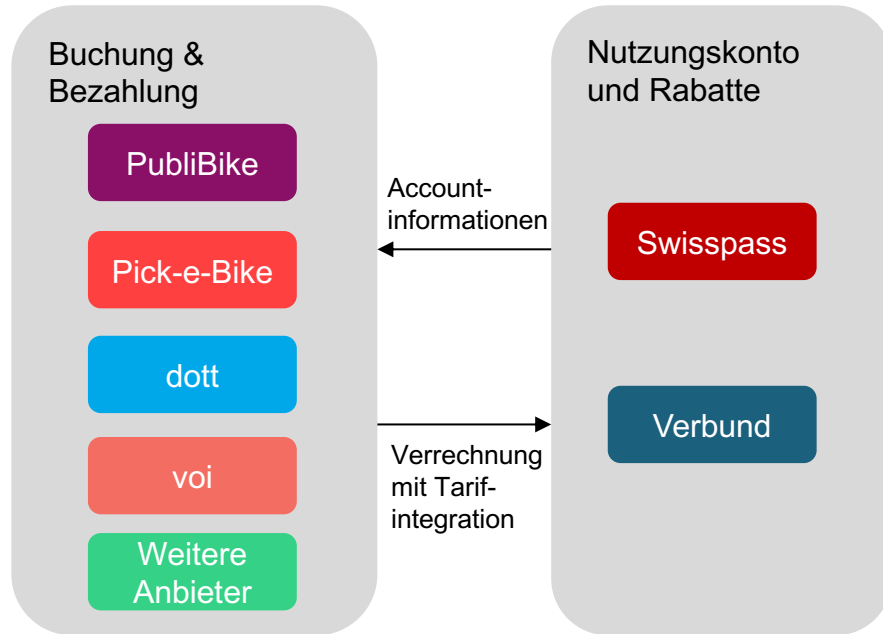
#### Erster Vorschlag

<b>U-Connect for Halbtax</b>	6 – 22h	22h – 6h
Kosten	50% Ermässigung auf Einzelfahrten	
Start/Ziel	Keine Aufschliessgebühr bei ÖV-Hub als Start oder Ziel	
Dauer pro Fahrt	15 Min	
Dauer pro Tag	30 Min	

<b>U-Connect for TNW &amp; GA</b>	6 – 22h	22h – 6h
Kosten	Kostenlose Nutzung	
Start/Ziel	Keine Einschränkung	
Dauer pro Fahrt	15 Min	30 Min
Dauer pro Tag	30 Min	60 Min

## WIE INTEGRIEREN?

### SANFTE STATT TIEFE INTEGRATION



- Kund:innen bevorzugen Apps der verschiedenen Anbieter.
- Nutzungsaccount bei Swisspass oder auch Verbünde bereits vorhanden.
- Swisspass kann auch die Bezahlung vermitteln.
- **Sanfte Integration ist für eine Tarifintegration ausreichend.**

# WIE INTEGRIEREN? GEMEINSAME ÖFFENTLICHE KOMMUNIKATION

## Am Bahnhof



## Im öffentlichen Raum





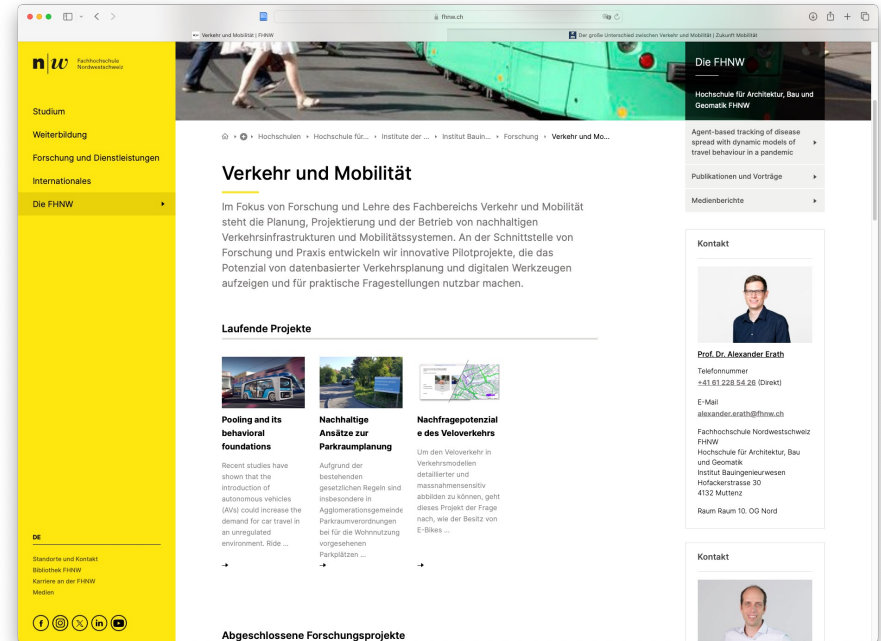
Für die Aufmerksamkeit



Jonas Schmid & Städtekonferenz  
Mobilität für die Einladung



Kommende Diskussion



<https://www.fhnw.ch/verkehr-und-mobilitaet>

# FLEXIBLER UNTERWEGS!

## ANHANG

## SECHS GRÜNDE AUF EINER SEITE

# 1

Die Erfahrung bei der Gründung der ÖV-Tarifverbänden zeigt, dass eine **unkomplizierte Bündelung** verschiedener Mobilitätsangebote in einem Abonnement zu einer **signifikanten Steigerung der ÖV-Nutzung** führt.

# 2

**Geteilte Zweiräder** erweisen sich als **wertvolle Ergänzung zum konventionellen ÖV**, indem sie die Reisezeiten verkürzen: Auf der **ersten und letzten Meile**, **bei unattraktiven ÖV-Verbindungen** und als kostengünstige Mobilitätsalternative **ausserhalb der regulären ÖV-Betriebszeiten**.

# 3

**Geteilte Zweiräder** sind **kein Massenverkehrsmittel**, sondern **ergänzen** das bestehende **ÖV-Angebot punktuell**. Selbst bei intensiver Nutzung erreichen sie nur einen geringen Anteil der täglichen ÖV-Fahrgastzahlen.

**n|w**

# 4

Die **Finanzierungskosten** verdeutlichen das ökonomische Verhältnis: Sie sind für den **städtischen ÖV um zwei Grössenordnungen höher als für geteilte Zweiräder**.

# 5

Die **schwächere Erholung des Absatzes von Verbund-Jahreskarten in zentralen Lagen** könnte auf die **gestiegene Nutzung von geteilten Zweirädern** und das **attraktiveren Radwegenetz** zurückzuführen sein.

# 6

**Geteilte Mobilitätsformen** entsprechen dem **Zeitgeist der urban-orientierten Bevölkerung**

# Zusätzlicher Grund

Bisherige MaaS-Pilotprojekte zeigen: **Nur ein kleiner der Teil ÖV-Abonnent:innen hat Bedarf an der regelmässigen Nutzung geteilter Zweiräder**. Entsprechend gering ist die Bereitschaft, ein zusätzliches Abonnement dafür abzuschliessen.