

## 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

**2025**  
Neue Anläufe der  
Integration

**2021**  
Tier Pilotprojekt in  
Riehen

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

Ultrarapide ausfüllen und 5 Minuten anhaltend nutzbar!

Neu ab 11. Januar 2021:  
**Tier-Scooter hier abstellen und 5 Minuten Fahrtguthaben erhalten!**  
Neu ab 04.05.2022:  
**Keine Aufschlagsgebühr mit U-Abo (freischaltbar auf www.u-abo.ch)**

Die Verkehrshochschule Nordostschweiz unterstützt die Realisierung des Tierdienstes in Basel. Der Tierdienst ist ein Pilotprojekt, das in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt und dem Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Landschaft durchgeführt wird.

Partners: Hochschule für Technik, TIER, Rhenodanube, RUC

**2024**  
Multimodal  
vernetzt

Universität St.Gallen  
Institute for Mobility

From insight to impact.

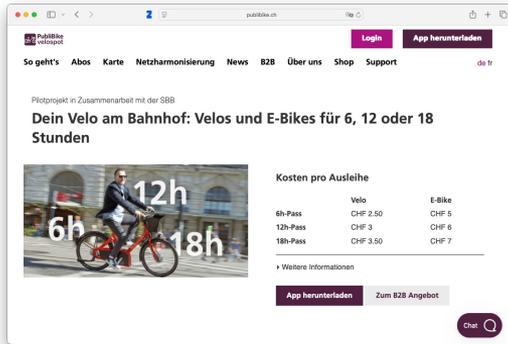
Projektbericht  
**Multimodal Vernetzt**  
Vernetzung von geteilter Mikromobilität und ÖV mit Bundes und Sharing Zonen

Partners: TIER, dotti, sbs cff rfs, st.gallen, AGGLO C

# WO STEHEN WIR?

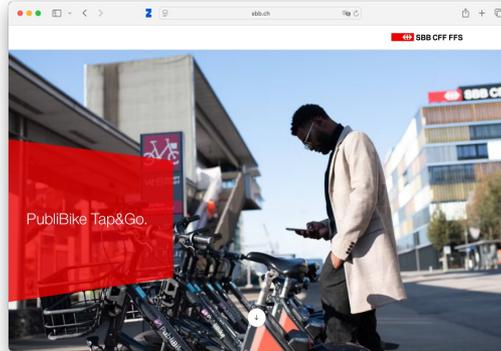
## ERSTE SCHRITTE SIND SCHON GEMACHT

### 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



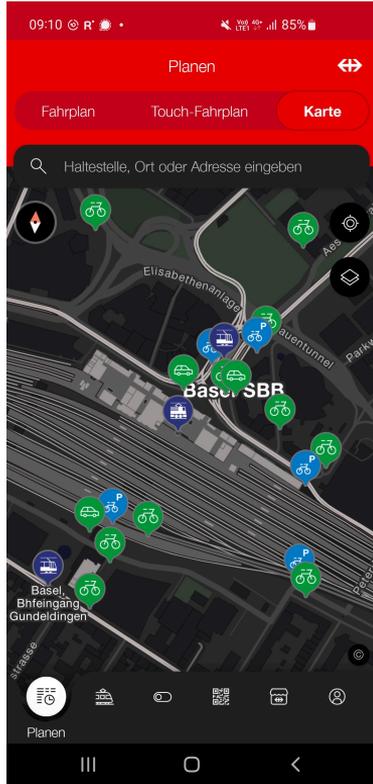
- Nutzung von PubliBike ohne zusätzliche Registrierung
- Bezahlung über die auf dem SBB-Profil hinterlegte Zahlungsmittel

### U-Connect



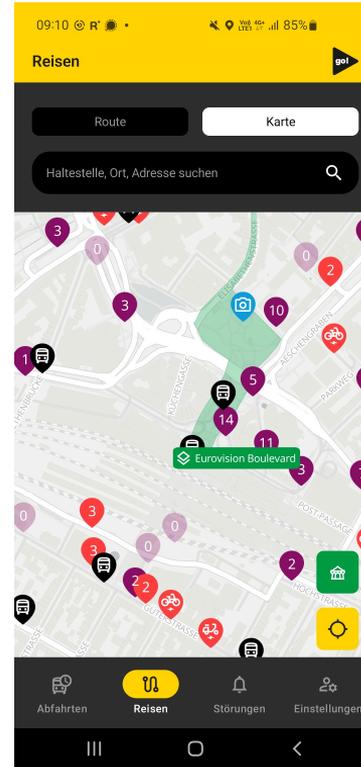
- Keine Aufschliessgebühr
- Tägliche Freiminuten
- Monatlich kündbar

# 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?

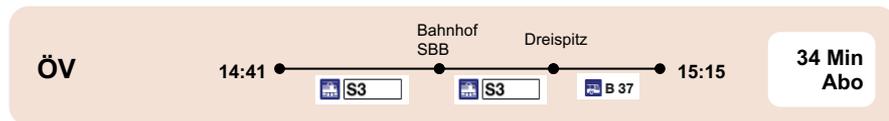
# GRUND 1

## LOGISCHE ERGÄNZUNG DES ÖV

### Intermodal

#### Spätschicht im Bethesda-Spital

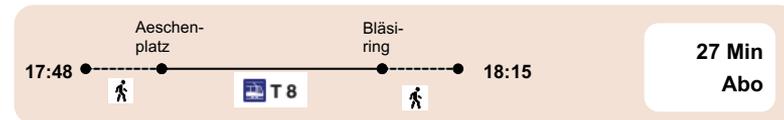
Frenkendorf-Füllinsdorf →  
Basel, Bethesda-Spital



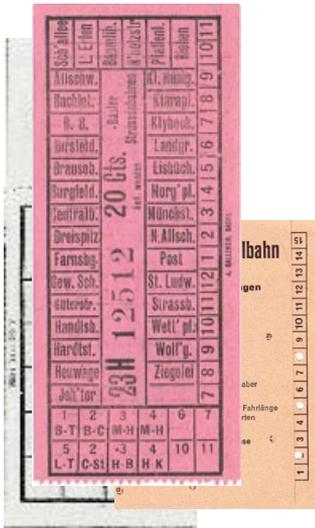
### Multimodal

#### After-Work Drinks am Rhein

Helvetia Hauptsitz →  
Oetlinger Buvette



# GRUND 2 GESCHICHTE



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

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

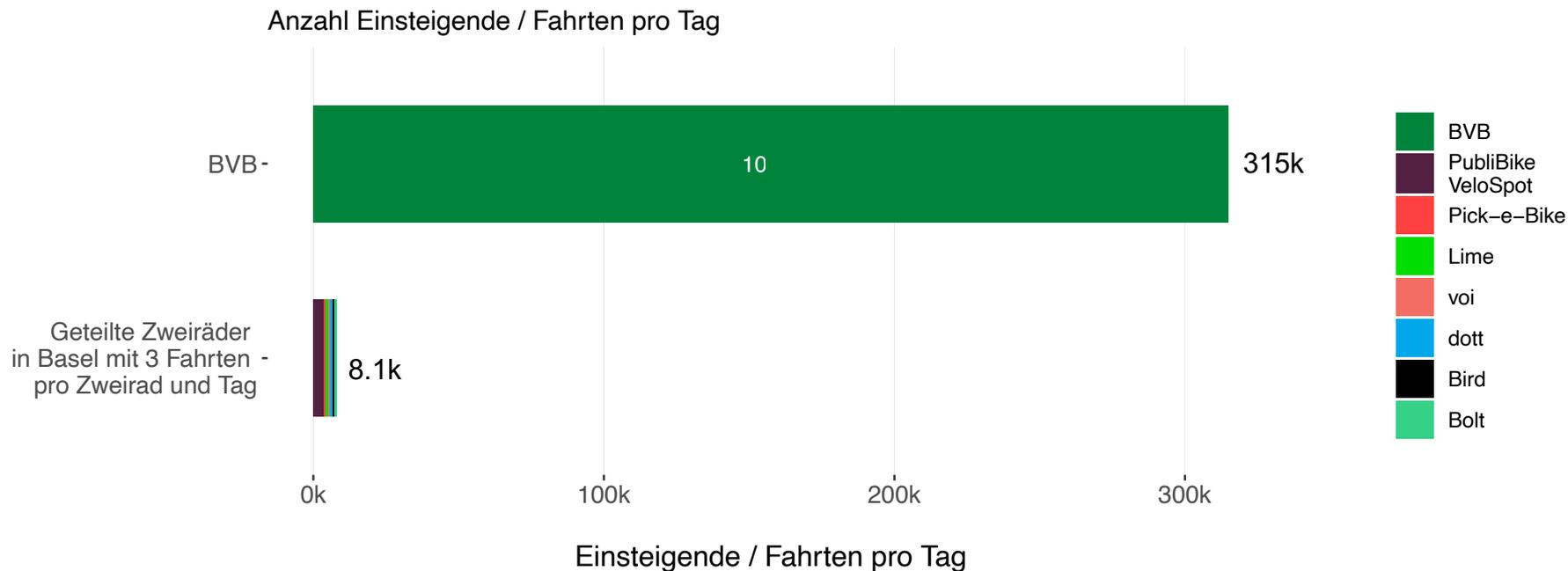
**1975 / 1978 / 1980**  
Tarifverbund von BVB und Linie 10 / BLT  
Einführung Zonentarif

**1984**  
Einführung U-Abo

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

## GRUND 3

### KEIN MASSENVERKEHRSMITTEL – BESCHRÄNKTES FINANZIELLES RISIKO

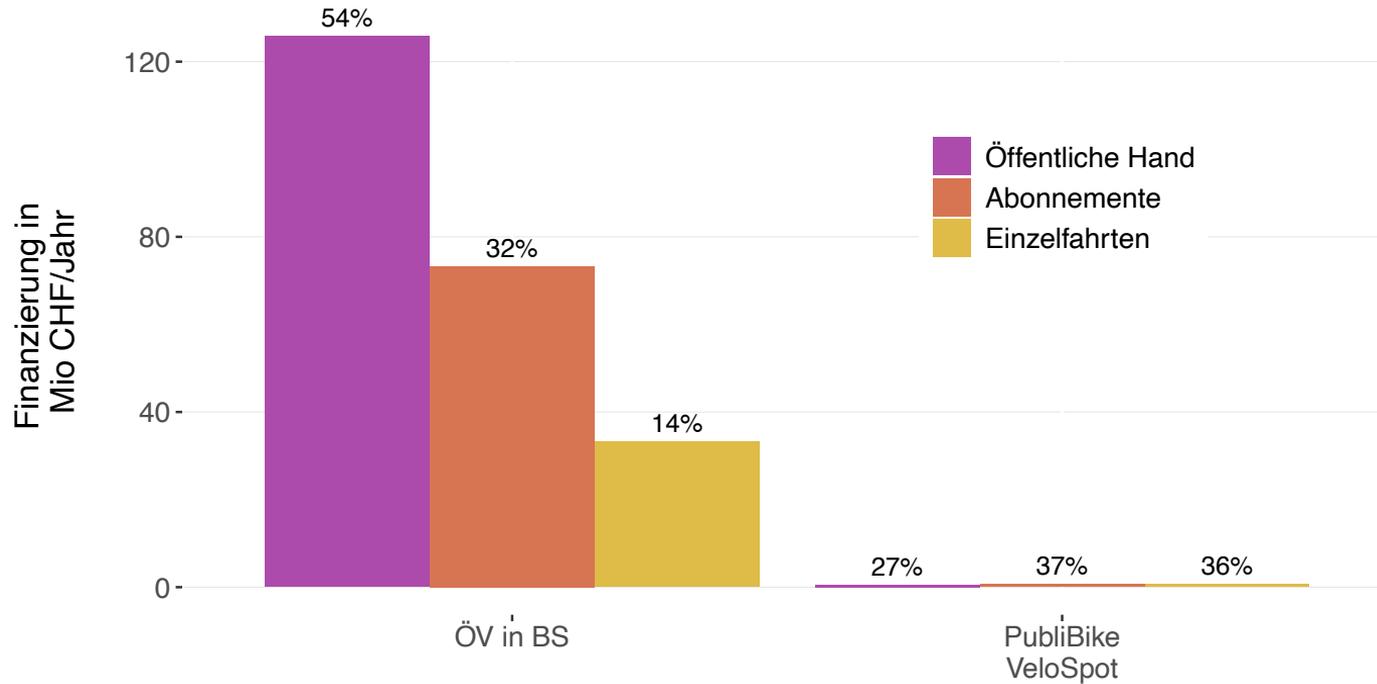


Quellen: BVB Geschäftsbericht 2023

Geteilte Zweiräder: Annahme von 3 Fahrten pro Zweirad und Tag

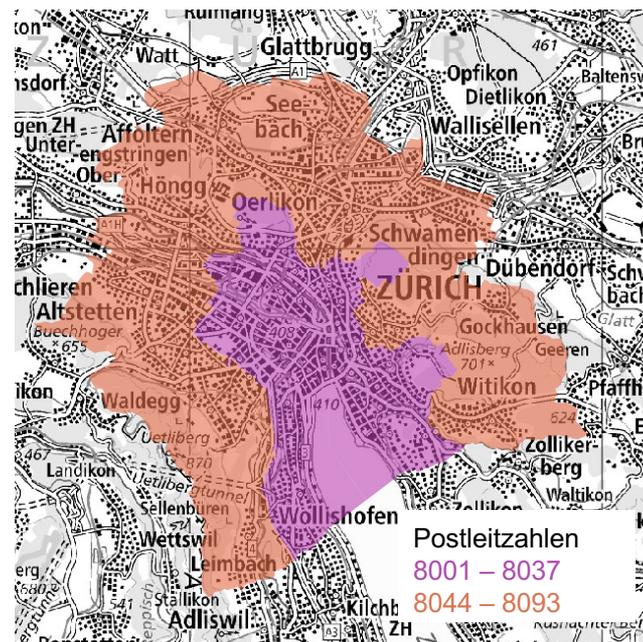
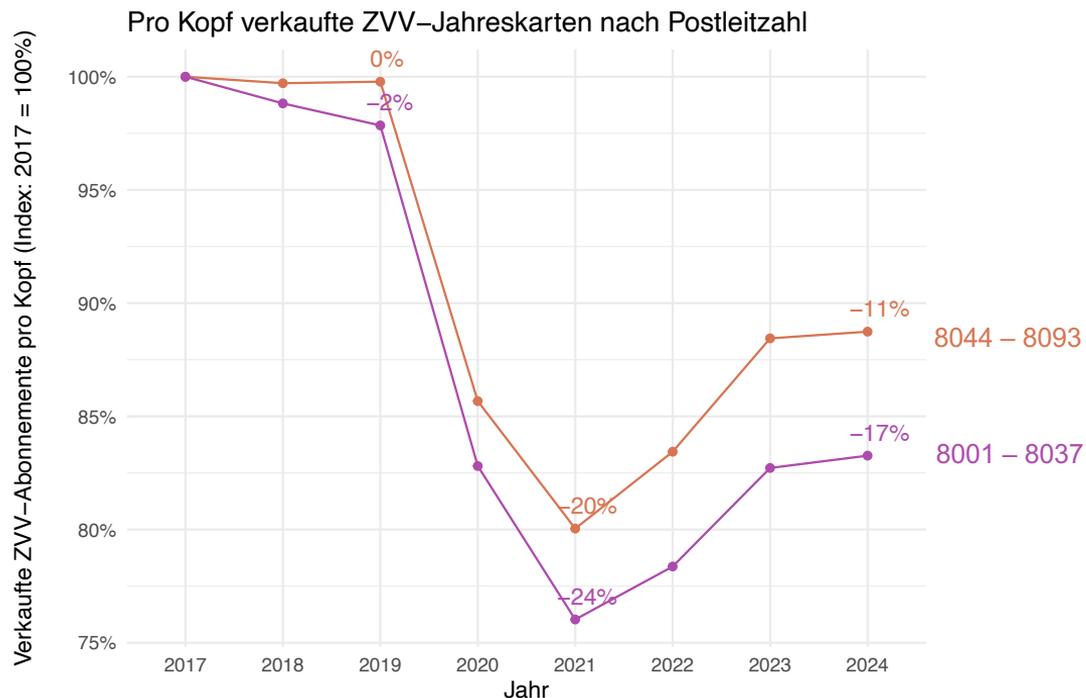
## GRUND 4

### ARCHITEKTUR DER FINANZIERUNG



## GRUND 5

### VERKAUFZAHLEN VON ÖV-ABONNEMENTEN IN ZENTRALEN QUARTIEREN



Daten: [OpenTransportData](#)

**GRUND 6**  
**ZEITGEIST**



**James Dean 1955**



**Timothée Chamalet 2025**

Wo stehen wir?

Sechs Gründe für eine Integration

**Wie kann eine Integration aufgegleist werden?**

## WIE INTEGRIEREN?

### TARIFINTEGRATION VON GETEILTEN ZWEIRÄDER – MIT WENIGEN RESTRIKTIONEN

#### Fahrdauer

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

#### Nutzungsort

- Fahrten von oder zu Bahnhöfen und ÖV-Hubs in den Direkten Verkehr integrieren.

#### Zeitlich

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

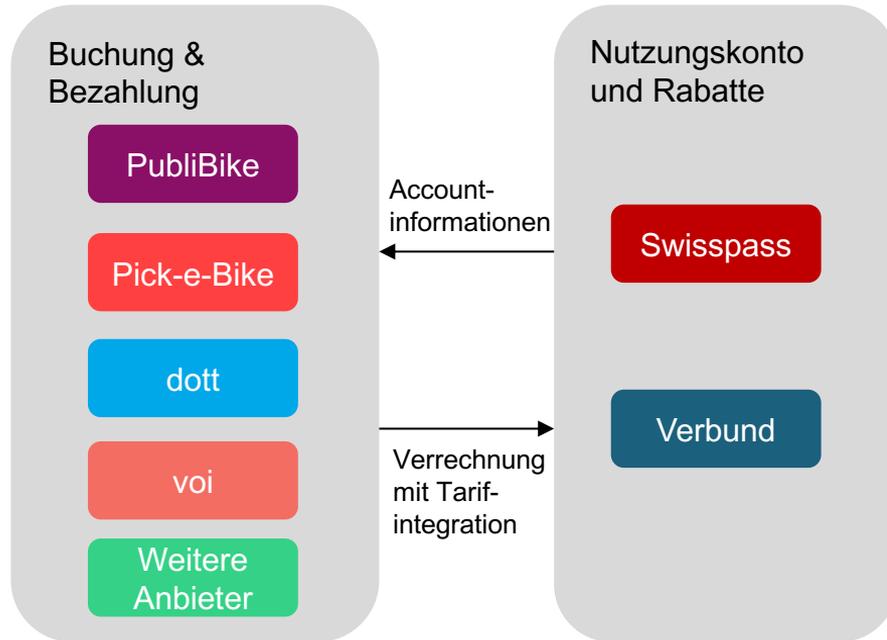
#### Erster Vorschlag

<b>Für Verbundabos und 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

<b>Für Halbtax</b>	6 – 22h	22h – 6h
Kosten	Ermässigung auf Einzelfahrten	
Start/Ziel	Gratis-Fahrten von und zu Haltestellen mit gültigem ÖV-Ticket	
Dauer pro Fahrt	15 Min	
Dauer pro Tag	30 Min	

## WIE INTEGRIEREN?

### SANFTE STATT TIEFE INTEGRATION



- Kund:innen bevorzugen Apps der verschiedenen Anbieter.
- Nutzungskonto sind bei Swisspass und Verbänden bereits vorhanden.
- Swisspass kann auch die Bezahlung vermitteln.
- **Sanfte Integration ist für eine Tarifintegration ausreichend.**

# WIE INTEGRIEREN? GEMEINSAMER MARKENAUFTRITT

## Am Bahnhof / ÖV-Hubs



## Im öffentlichen Raum



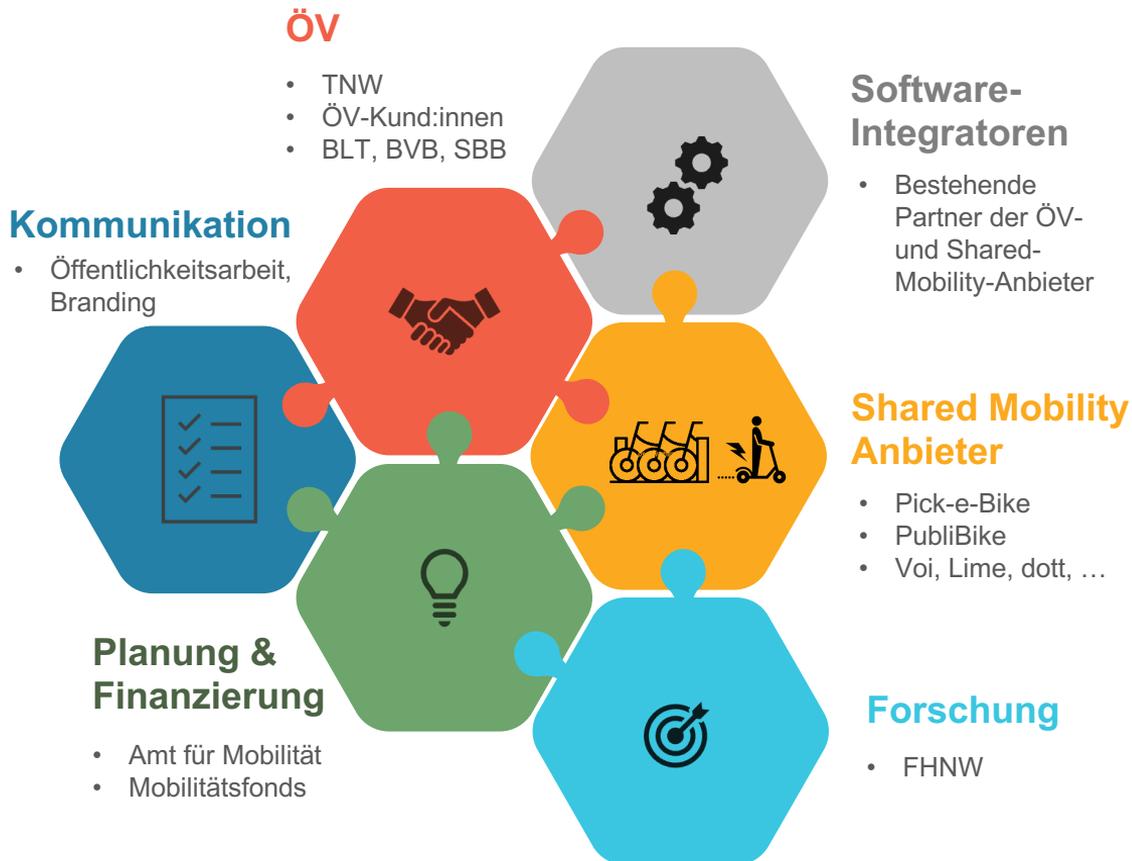
## Auf Fahrzeugen



## WIE INTEGRIEREN?

### PILOTPROJEKT «U-CONNECT FOR ALL»

- **Flexible Kombination von ÖV und geteilten Zweirädern im Alltag ermöglichen.**
- **Verschiedene Modelle zur Tarifintegration** von geteilten Zweirädern im TNW mit 2000 Nutzenden **testen**.
- **Nutzen und Kosten** der Tarifintegration **aufzeigen**.
- Neue Partnerschaften etablieren, **gemeinsame Vision entwickeln**.
- Grundlage für eine **ÖV-Bestellung mit geteilten Zweirädern ab 2029** schaffen.
- **Projektantrag** ist derzeit **in Arbeit**.





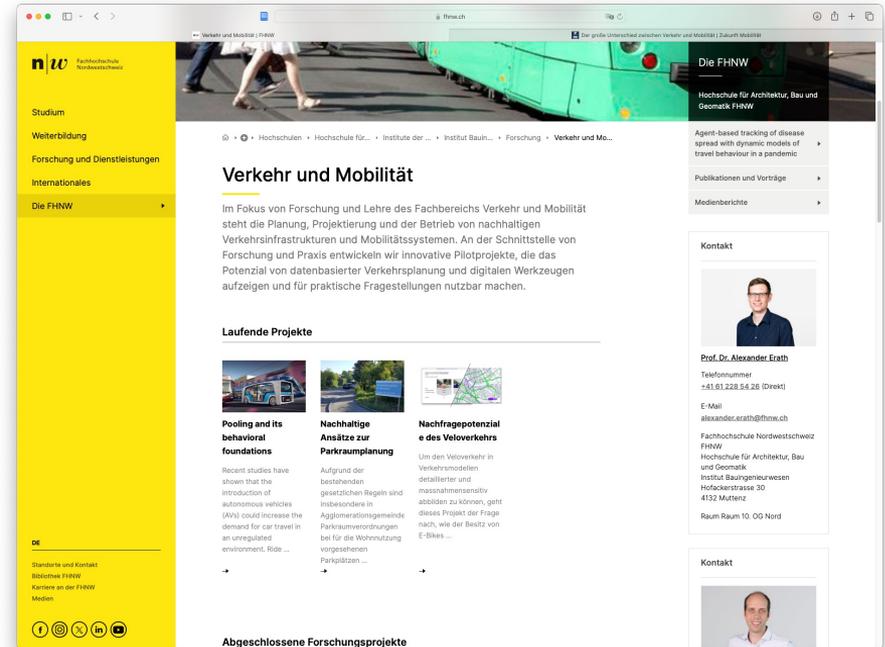
Für die Aufmerksamkeit



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.