



An den Grossen Rat

20.5060.02

BVD/P205060

Basel, 2. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 1. November 2022

Anzug Raphael Fuhrer betreffend „eine gemeinsame Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. Oktober 2020 den nachstehenden Anzug Raphael Fuhrer dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Das Angebot an Fortbewegungsarten und Verkehrsangeboten wird in unserem Kanton immer vielfältiger. Diese Entwicklung ermöglicht der Bevölkerung, die einzelnen Angebote gezielt und auf nützliche Weise in Anspruch zu nehmen. Dadurch entsteht nur so viel Verkehr wie nötig und die Umweltbelastung sinkt. Das Bündel an Verkehrsangeboten bietet mittlerweile für viele Haushalte und vermehrt auch Unternehmen eine echte Alternative zum eigenen Auto. Konkret gibt es bereits folgende Angebote:

– Klassischer öffentlicher Verkehr	TNW Billette und verschiedene Abos; Swissspass
– Mobility, mobility-go (catch a car)	Mitgliedschaft, Tarif nach Zeit/Distanz
– Mobility for business	Mitgliedschaft, Tarif nach Zeit/Distanz
– carvelo2go	Tarif nach Zeit
– Pick-e-bike	Tarif nach Zeit
– Veloparking Bahnhof SBB	Einzeltarif und Abos
– Diverse Anbieter Mikromobilität	Starttarif und Tarif nach Zeit
– Taxi	Tarif nach Zeit/Distanz

Bereits sind weitere in Planung wie das angekündigte Veloverleihsystem. Weitere Angebote dürften folgen. Eine gemeinsame Schnittstelle ergibt aus folgenden Gründen Sinn:

1. Einfachheit und Zugänglichkeit: Beim eigenen Auto ist der Autoschlüssel Zugang für alle Nutzungen, bei den Alternativen ist je nach Angebot ein anderer Zugang nötig. Pro Zugang muss jeweils ein personalisiertes Nutzungskonto (Überprüfung Alter, Führerschein etc.) erstellt werden.
2. Die verschiedenen umweltfreundlichen Angebote ergänzen sich und machen im Verbund Sinn. Trotzdem müssen heute diese Angebote separat gebucht und bezahlt werden.
3. In der Vergangenheit kam es vor, dass sich Anbieter kurzfristig zurückzogen und Guthaben verfallen sind. Durch Entkoppelung von Anbieter und Schnittstelle kann das vermieden werden.

Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote gelten gemeinhin als umweltfreundlich, wenn sie flächeneffizient, klimaschonend, emissionsarm und ressourcenschonend sind. Zudem sollten sie die Sozialstandards einhalten. National sind Bestrebungen einer gemeinsamen Schnittstelle für solche Verkehrsangebote im Zusammenhang mit dem Swissspass sowie ein Pilotprojekt von SBB (<https://news.sbb.ch/artikel/94761/sbb-lanciert-test-version-der-neuen-mobilitaets-app-smartway>) in Gange, jedoch liegt der Fokus nicht auf lokalen Angeboten. Eine gemeinsame Schnittstelle ist sowohl analog, z. Bsp. über eine Chip-Karte, wie auch digital anzustreben. Aktuell laufen Bemühungen, den Datenschutz zu verbessern sowie die Datenverwendung

transparenter (<http://openmobility.ch/>) zu gestalten. Die Unterzeichnenden fordern den Regierungsrat auf zu prüfen und berichten,

1. ob sich der Regierungsrat auf nationaler Ebene, im TNW sowie bei den verschiedenen Verkehrsanbietern für eine gemeinsame Schnittstelle einsetzen kann.
2. wie dabei die Nutzenden über ihre Datenverwendung mitbestimmen können und die Daten im öffentlichen Interesse, z. Bsp. Optimierung des Angebots und kennzahlenbasiertes Monitoring der Nutzung, verwendet werden können.
3. wie die Tarifierung in Richtung "Mobilität als Service" weiterentwickelt und die Bezuschussung durch die öffentliche Hand angepasst werden kann, so dass intermodale Wegeketten und ein multimodaler Mobilitätsstil attraktiver werden.

Raphael Fuhrer, Jérôme Thiriet, Kaspar Sutter, Beat Leuthardt, Esther Keller, David Wüest-Rudin, Lisa Mathys, Beat K. Schaller, Jörg Vitelli, Beat Braun, Martina Bernasconi, Christian Griss, Alexander Gröflin»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hält in seinem Entwurf der Mobilitätsstrategie (RRB 22/02/46 vom 18. Januar 2022) fest, dass die Digitalisierung und innovative Technologien mithelfen können, infrastrukturelle und nachfrageseitige Mobilitätsmassnahmen untereinander zu vernetzen und dadurch die effiziente Nutzung aller Verkehrsmittel zu stärken.

«Mobility as a Service» (MaaS) ist ein Konzept, das alle in einem Gebiet zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel in einer einzigen Anwendung zusammenführt. Ein oder mehrere MaaS-Betreiber fassen bestehende Mobilitätsangebote zusammen, beispielsweise in einer Smartphone-App. MaaS-Angebote beginnen bei der multimodalen Routensuche, vermitteln automatisch geeignete Angebote und ermöglichen eine direkte Buchungs- und Bezahlungsfunktion (suchen, buchen, bezahlen). Gemeinsame Schnittstellen im Sinne von MaaS-Angeboten können einen niederschweligen Zugang zu stadtverträglichen Verkehrsangeboten ermöglichen. Weiter bieten solche Angebote das Potenzial, den öffentlichen Verkehr (ÖV) dank der Einbindung in eine MaaS-Plattform zu stärken und die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs in Basel-Stadt langfristig zu reduzieren.

Es setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch, dass «Mobility as a Service» eine Dienstleistung im öffentlichen Interesse ist. So wird beispielsweise in Berlin mit der App Jelbi die Vision verfolgt, die Stadt mobiler zu machen und vom privaten Autoverkehr zu entlasten. Das übergeordnete Ziel besteht dabei in der Verknüpfung zwischen ÖV und Sharing-Mobilität. Betreiber des Angebotes sind die Berliner Verkehrsbetriebe. In der Stadt Zürich wird mit «Zürimobil» bereits ein vergleichbares Angebot von den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) betrieben.

Mit dem Ende 2021 ausgelaufenen Pilotprojekt «yumuv» testete die BVB in Zusammenarbeit mit Bernmobil, der VBZ und der SBB ebenfalls ein zeitlich befristetes MaaS-Angebot mit dem Ziel, die verschiedenen Möglichkeiten urbaner Mobilität in einer App zu vereinen. Die Anzahl angebundener Dienstleister und die Anzahl potenzieller Nutzenden war dabei limitiert, denn das Angebot galt nur für bestehende U-Abo Nutzende.

Neben den digitalen Elementen sollten MaaS-Angebote gleichzeitig auch physische Infrastrukturen umfassen wie beispielsweise geeignete Mobilitätshubs, an denen die Verkehrsangebote räumlich gebündelt und dadurch auch die Umsteigeverbindungen zugunsten der Passagierinnen und Passagiere optimiert werden können.

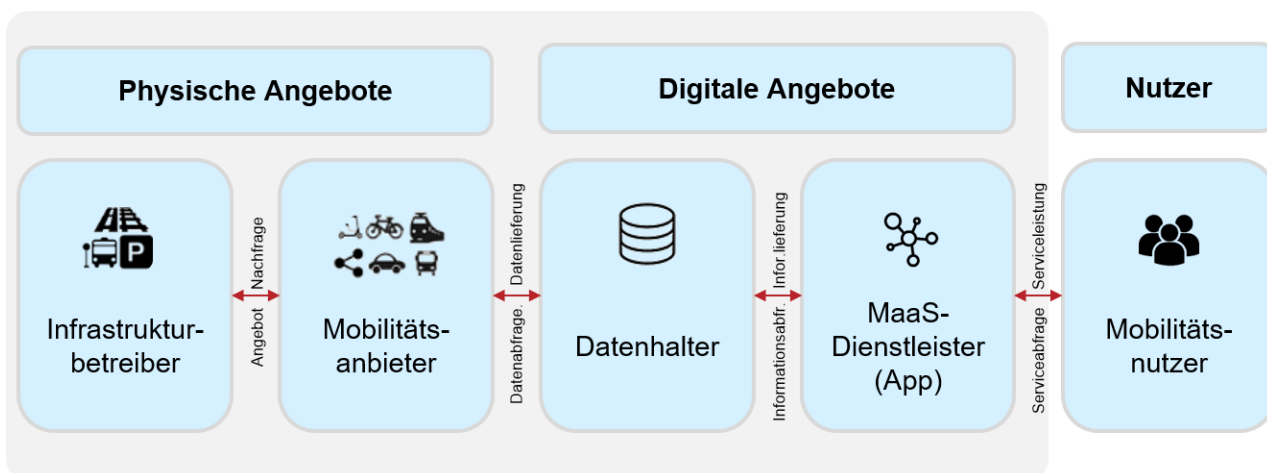


Abbildung 1: Ökosystem MaaS und einzelne Teilbereiche

Eine aktive Rolle des Kantons bestünde voraussichtlich bei der Konzipierung und dem Betrieb von physischer Infrastruktur wie Abstellflächen für Mobilitäts-Hubs und der Angebotskoordination mit den in Basel aktiven Mobilitätsdienstleistern (vgl. Abbildung 1: Physische Angebote). Beim Betrieb einer digitalen Lösung (beispielsweise in Form einer Smartphone-App) wird der Kanton voraussichtlich keine aktive Rolle als Betreiber übernehmen, weil sich hier andere Player bereits viel Know-How angeeignet haben. Möglich ist aber eine unterstützende Rolle bei der Konzipierung und dem Betrieb einer virtuellen Infrastruktur (vgl. Abbildung 1: Digitale Angebote) beispielsweise mittels Co-Finanzierung. Dies setzt voraus, dass die Ausrichtung eines entsprechenden Angebotes den kantonalen verkehrspolitischen Zielen entspricht.

Der Datenhalter ist im Idealfall unabhängig von MaaS-Anbietern. Dies bringt den Vorteil, dass verschiedene, allenfalls konkurrierende MaaS Anbieter diskriminierungsfrei auf dieselbe unabhängig betriebene Datenplattform zugreifen. Ein Ansatz des Bundes besteht darin, mit dem Aufbau von „NaDIM“ (Nationale Datenplattform Mobilität) eine solche Plattform zu schaffen.¹

Der Einbezug und die fortdauernde Erschliessung weiterer (umliegender) Gemeinden sind wichtige Voraussetzungen dafür, dass MaaS-Angebote dieser Art effektiv eingesetzt werden können. So können individualisierte Mobilitätsangebote auch als Zubringer und Abholer für den öffentlichen Verkehr in angrenzenden Gemeinden fungieren. Ausserdem kann durch die räumliche Ausdehnung schneller eine kritische Nutzermasse erreicht werden.

2. Aktuelle Entwicklungen

Die drei Städte Zürich, Basel und Bern und die drei Verkehrsbetriebe VBZ, BVB und Bernmobil besprechen aktuell eine mögliche Zusammenarbeit beim Aufbau und Betrieb einer gemeinsamen Mobilitätsplattform gemäss dem Konzept «Mobility as a Service».

Dieses Vorhaben soll auf den Erfahrungen der drei Verkehrsbetriebe aus den Pilotprojekten «Zürimobil»² und «yumuv»³ basieren. Wie und bis wann ein solches Vorhaben umgesetzt werden könnte, wird momentan abgeklärt. Es muss noch geprüft werden, ob die Transportunternehmen als operative Betreiber einer App in einer gemeinsamen Betriebsgesellschaft auftreten können. Gleichzeitig prüfen die Partnerstädte Möglichkeiten, um als Auftraggeber bzw. als Besteller solcher Dienstleistungen zu fungieren.

Eine Schlüsselressource für MaaS-Angebote sind die unterschiedlichen, lokal agierenden Mobilitätsdienstleister. Der Regierungsrat hat im Rahmen seiner Beantwortung der Anzüge von Oswald

¹ <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/allgemeine-themen/mmm.html>

² <https://www.stadt-zuerich.ch/site/zuerimobil/de/index.html>

³ <https://yumuv.ch/de>

Inglin und Konsorten betreffend Konzessionierung von Miet-E-Fahrzeugen (19.5282) und von Esther Keller und Konsorten betreffend Förderung von Shared-Mobility dank der Einrichtung zentraler Hubs (20.5231) die Erarbeitung von Konzepten zur Regulierung von Sharing-Angeboten sowie zur Errichtung von Sharinghubs bereits in Aussicht gestellt. Die konkrete Ausgestaltung einer Mobilitätsplattform im Sinne von «Mobility as a Service» ist auch von diesen Entwicklungen abhängig.

Der Regierungsrat setzt sich parallel beim TNW sowie bei den verschiedenen Verkehrsanbietern und potenziellen Partnerstädten und -gemeinden weiterhin für gemeinsame Schnittstellen ein und strebt eine Ausdehnung solcher Angebote auch über die Stadtgrenze hinaus an. Die Tarifierung im Bereich ÖV bleibt dabei grundsätzlich in der Verantwortung der Verkehrsbetriebe und des TNW. Abschliessende Aussagen darüber, wie die Nutzenden über ihre Datenverwendung mitbestimmen können und welche Daten im öffentlichen Interesse verwendet werden könnten, sind im Moment noch nicht möglich.

3. Antrag

Aufgrund der laufenden Arbeiten beantragen wir, diesen Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen und den Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend eine gemeinsame Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin