



An den Grossen Rat

23.1726.02

20.5060.04

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 26. März 2025

Kommissionsbeschluss vom 26. März 2025

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag betreffend finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aufbau einer MaaS (Mobility as a Service)-Plattform

sowie

zum Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «einer gemeinsamen Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote»

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat im Juni 2023 mit den Städten Bern und Zürich sowie den Transportunternehmen BVB, Bernmobil und VBZ einen Kooperationsvertrag zum Aufbau einer gemeinsamen Mobility as a Service-Plattform abgeschlossen. Ziel von Mobility as a Service (MaaS) ist es, massgeschneiderte Mobilitätslösungen anzubieten. Der öffentliche Verkehr und andere klimafreundliche Mobilitätsformen sollen besser miteinander verknüpft und damit attraktiver gemacht werden.

MaaS besteht also aus physischen und digitalen Elementen. Geteilte Fahrzeuge verschiedener Transportdienstleister können an Mobilitätshubs ausgeliehen werden. Sie befinden sich an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, aber auch auf privaten Wohn- und Arbeitsplatzarealen. Die Teile einer Reise können verkehrsträgerübergreifend über eine digitale Plattform bzw. App und mit einem Log-in geplant, gebucht und bezahlt werden.

Der Regierungsrat beantragt in seinem Ratschlag eine finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt aus dem Mobilitätsfonds in der Höhe von 5.1 Mio. Franken für den Aufbau und Betrieb einer gemeinsamen MaaS-Plattform mit den Städten Bern und Zürich. Sein Ziel ist es, die umweltfreundliche Mobilität zu stärken und die Nutzung von geteilten Fahrzeugen zu erhöhen. Dieses Ansinnen ist kongruent zur Mobilitätsstrategie des Regierungsrats und zu mehreren politischen Vorstössen aus dem Grossen Rat.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aufbau einer MaaS (Mobility as a Service)-Plattform* am 6. März 2024 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 20. März 2024, 29. Januar 2025 und 19. Februar 2025 mit dem Geschäft auseinander. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie am 26. März 2025.

Eintreten auf den Ratschlag wurde nicht bestritten. Da sich die Ausgangslage seit der Publikation des Ratschlags allerdings wesentlich verändert hat, beantragt die UVEK dem Grossen Rat aber, das Geschäft an den Regierungsrat zurückzuweisen.

2.1 Veränderte Ausgangslage nach Projektabbruch

Die UVEK hat sich an ihrer Sitzung vom 20. März 2024 ein erstes Mal mit dem *Ratschlag betreffend finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aufbau einer MaaS-Plattform* auseinandergesetzt. Knapp zwei Monate später wurde sie von der Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements über einen möglichen Projektabbruch der gemeinsamen digitalen Plattform informiert. Am 29. Mai 2024 teilten die drei Städte Basel, Bern und Zürich in einer gemeinsamen Medienmitteilung mit, dass sie im Rahmen einer Gesamtabwägung beschlossen haben, das Projekt aufgrund voraussichtlich deutlich höherer Gesamtkosten nicht weiterzuverfolgen. Sie seien vom Potenzial einer MaaS-App nach wie vor überzeugt und schlossen nicht aus, sich in Zukunft an einer solchen zu beteiligen. Sie beabsichtigten, ihre Zusammenarbeit im Bereich der kombinierten Mobilität weiterzuführen und am Ziel festzuhalten, den Reisenden den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel so einfach wie möglich zu machen.

Gemäss Kenntnisstand der UVEK haben die drei Städte im Jahr 2022 eine Marktbefragung mit zehn Unternehmen durchgeführt und auf deren Basis Gesamtprojektkosten von 18.2 Mio. Franken für die Entwicklung einer gemeinsamen App und Brand sowie für Personal- und Betriebskosten für fünf Jahre ermittelt. Auf die Ausschreibung, die sie bereits vor Publikation des Ratschlags in die Wege geleitet hatten, gingen allerdings keine Angebote in dieser Grössenordnung ein. Für die Umsetzung des Projekts in der geplanten Form hätte es wahrscheinlich etwa 30 Mio. Franken gebraucht, der Anteil von Basel wäre von 5.1 Mio. Franken auf etwa 8 Mio. Franken gestiegen.

Nach der Mitteilung über den Projektabbruch der gemeinsamen digitalen Plattform hat die UVEK die weitere Behandlung des Geschäfts sistiert, da das Bau- und Verkehrsdepartement die neue

Ausgangslage zuerst analysieren wollte. Am 29. Januar 2025 wurde die Kommission dann vom Departement im Sinne eines Blicks in die Werkstatt über das mögliche «Wie weiter?» informiert.

Trotz der Beendigung des Projektes für eine gemeinsame digitale Plattform wird die Zusammenarbeit zwischen den Städten auf Basis der gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse bis heute fortgesetzt, z.B. im Bereich der Ausschilderung von Mobilitätshubs in den verschiedenen Städten.

2.2 Politischer Auftrag bleibt bestehen

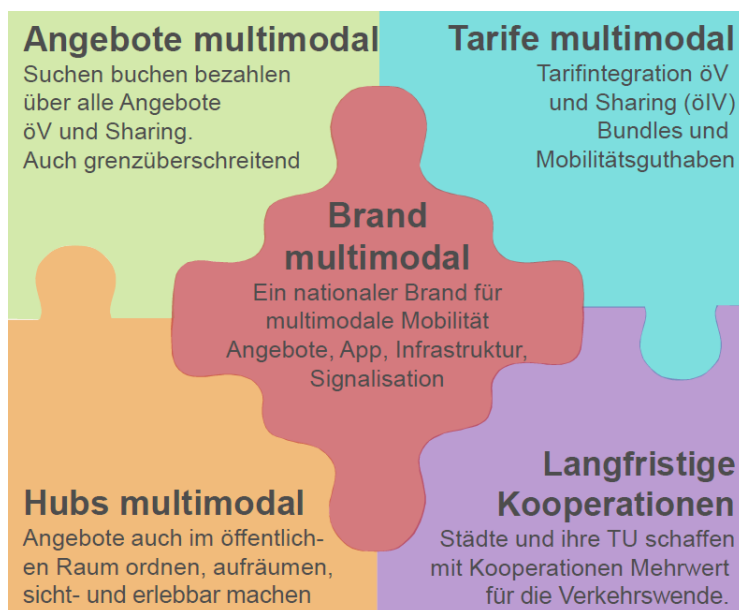
Die UVEK hat sich mit der Ausgangslage der bestehenden politischen Aufträge auseinandergesetzt. Grundidee von MaaS ist es, ÖV- und Sharing-Angebote mit physischen Elementen und mit digitalen Angeboten besser miteinander zu verknüpfen. Der *Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «einer gemeinsamen Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote»* fordert eine gemeinsame tarifliche Schnittstelle für umweltfreundliche Verkehrsangebote. Mit dem Antrag auf finanzielle Beteiligung am Aufbau einer MaaS-Plattform wollte der Regierungsrat diesen Auftrag erfüllen. Auch der *Anzug Esther Keller und Konsorten betreffend Förderung von Shared-Mobility dank der Einrichtung zentraler Hubs* steht in Zusammenhang mit MaaS, ist vom Regierungsrat allerdings nicht im Rahmen des vorliegenden Ratschlags behandelt worden. Der Anzug fordert physische Infrastrukturen für Sharing-Angebote.

Solange der Grosse Rat die beiden Anzüge nicht abschreibt, bleiben die darin formulierten Anliegen trotz Projektabbruch der gemeinsamen digitalen Plattform bestehen. Auch die Mobilitätsstrategie des Regierungsrats fordert die Einführung von MaaS-Angeboten und die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung.

2.3 Mögliches weiteres Vorgehen

Die Städtekooperation sah eine MaaS mit multimodalen Angeboten und Tarifen, multimodalen Hubs und einem multimodalen Brand vor (vgl. Abbildung 1). Die Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements haben gegenüber der UVEK festgehalten, trotz Verzicht auf die gemeinsame App einzelne MaaS-Elemente zusammen mit den Partnerstädten vorantreiben zu wollen.

Abbildung 1: Ziele und Inhalte der MaaS-Städtekooperation



Statt eines kooperativen Projekts ist nun ein agiles Programm angedacht. Es soll primär Bestehendes genutzt und wo sinnvoll die dezentrale Vernetzung unterstützt werden. Ohne App nicht umsetzbar ist die Vision, dass mit einer Buchung mit unterschiedlichen Fahrzeugen von A nach B gefahren werden kann. Damit entfällt auch die Möglichkeit, Angebote zu steuern, Tarife zu definieren und Tickets zu verkaufen.

Betreffend Umgang mit dem vorliegenden Ratschlag hat die Verwaltung auf Wunsch der UVEK mögliche, beispielhaft zu verstehende und auch kombinierbare Szenarien vorgelegt.

- Szenario 0: Keines der MaaS-Elemente wird im Rahmen des Ratschlages weiterverfolgt. Einzelne MaaS-Elemente werden möglicherweise innerhalb anderer politischer Geschäfte neu aufgenommen. Die Themen Mobilitätshubs und Signalisation werden separat bearbeitet. Die Finanzierung muss neu geregelt werden.
- Szenario 1: Alle MaaS-Elemente (multimodale Angebote, multimodale Tarife, Mobilitätshubs, Signalisation) werden im Rahmen des Ratschlages vorangetrieben. Die vom Mobilitätsfondsrat bewilligten Mittel werden für die Unterstützung der Integration von Verkehrsangeboten in geeignete, bestehende ÖV-Apps (z.B. jene der SBB oder der BLT) verwendet. Sofern technisch möglich, werden in diesen Apps auch multimodale Tarife angeboten.
- Szenario 2: Die Elemente multimodale Angebote und multimodale Tarife werden im Rahmen des Ratschlages dezentral vorangetrieben, die Elemente Mobilitätshubs und Signalisation über separate Geschäfte. Vorstellbar sind die Unterstützung einer trinationalen Check-in-Check-out-Lösung oder ein U-Abo mit Zugang zu Sharing-Angeboten. Die Finanzierung erfolgt mit den vom Mobilitätsfondsrat bewilligten Mitteln.
- Szenario 3: Im Rahmen des Ratschlages werden nur die physischen Elemente Mobilitätshubs und Signalisation vorangetrieben. Ob eine Finanzierung mit den vom Mobilitätsfondsrat bewilligten Mitteln möglich ist, muss geprüft werden, da einzelne der physischen MaaS-Elemente nicht Gegenstand des Antrags waren.

Bei den physischen Elementen könnte nach der Ausgabenbewilligung durch den Grossen Rat mit dem Umsetzungskonzept gestartet werden. Mögliche Standorte für Mobilitätshubs auf primär privaten, aber auch auf öffentlichen Flächen sind bereits identifiziert. Auch erste Konzeptideen für anbieteroffene Zweirad-Hubs liegen vor. Auf den ausgeschiedenen Flächen dürften nur Sharing-Fahrzeuge abgestellt werden. Die Zweirad-Hubs sollen über QR-Codes mit der virtuellen Welt verknüpft werden, um z.B. den nächsten Standort für Mobility-Autos zu finden.

Das Erscheinungsbild und die Signalisation der Mobilitäts- und Umsteigehubs sollen im Rahmen eines neuen Projekts möglichst in der ganzen Schweiz vereinheitlicht werden. Mit einer klaren Bildsprache soll klar erkennbar sein, wo man geteilte Fahrzeuge ausleihen kann. Entsprechende Vorgaben müssen auf Bundesebene gemacht werden.

Bei den multimodalen Angeboten und Tarifen stehen aufgrund der nicht zustande kommenden App dezentrale Ansätze im Vordergrund: Sharing-Angebote sollen in bestehende Apps integriert und das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Angeboten soll verbessert werden. Wünschbar wäre auch eine tarifliche Integration; sie würde das multimodale Reisen vereinfachen und attraktiver machen. Die Apps von BLT und PubliBike sind schon heute verknüpft, allerdings ohne tarifliche Integration und «mit Absprung» auf die jeweils andere App. Einen Schritt weiter ist die Verknüpfung zwischen der App der SBB und jenen von Mobility und PubliBike. Die Angebote der beiden Drittanbieter werden in der App der SBB angezeigt, allerdings auch noch ohne tarifliche Integration. Welche Standards für eine tarifliche Integration erfüllt sein müssten, ist bisher nicht geklärt worden.

2.4 Haltung und Antrag der UVEK

Die UVEK bedauert, dass keine gemeinsame digitale Plattform zustande kommt. Sie kann den Entscheid nachvollziehen und nimmt zur Kenntnis, dass die städteübergreifende MaaS-App zumindest vorerst kein Thema mehr ist. Schon an der ersten Sitzung zum Geschäft (vor Bekanntwerden des Projektabbruchs) wurde klar, dass die geschätzten Kosten der App grossen Diskussionsbedarf ausgelöst hätten. Angesichts der veränderten Ausgangslage wurde die Beratung abgebrochen.

In Bezug auf das weitere Vorgehen verweist die UVEK auf die im Umweltschutzgesetz verankerte Bevorzugung der umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, auf die Klima- und Mobilitätsstrategie des Regierungsrats sowie auf die hängigen Vorstösse zum Thema. An den bestehenden politischen Aufträgen ändert sich nach dem Projektabbruch der gemeinsamen digitalen Plattform mehrerer Städte nichts. Vor diesem Hintergrund spricht sich die UVEK einstimmig dafür aus, am Ziel einer besseren Verknüpfung der umweltfreundlichen Mobilitätsformen festzuhalten. Sie befürwortet, dass alle fünf Puzzleteile «Angebote multimodal», «Tarife multimodal», «langfristige Kooperationen», «Hubs multimodal» und «Brand multimodal» weiterverfolgt werden. Sie könnte sich gut vorstellen, Sharing-Angebote in eine bereits etablierte App, z.B. jene der SBB, zu integrieren. Als gemeinsame Schnittstelle für den Zugang zu Mobilitätsangeboten im engeren und weiteren Sinn wäre aus Sicht der UVEK für die Bevölkerung der Schweiz der Swissspass am geeignetsten. Dass entsprechende Verhandlungen mit den SBB kompliziert sein dürften, liegt auf der Hand. Wichtig ist, dass alle einen einzigen «Schlüssel» für ihre Mobilität erhalten. Die politischen Wünsche des Kantons korrespondieren aber nicht zwingend mit jenen der Transportunternehmen. Welche politischen Forderungen sich innerhalb der bestehenden digitalen Infrastrukturen umsetzen lassen, ist bislang nicht abgeklärt worden.

Während in der UVEK unbestritten war, dass die fünf MaaS Elemente weiterverfolgt werden sollen, war sich die Kommission uneinig darüber, welcher Weg dafür eingeschlagen werden soll. Da die Städtekooperation nicht zustande kommt, muss ein neuer Weg gesucht werden. Ein kleinerer Teil der Kommission hat sich dafür ausgesprochen, den Ratschlag in der Kommission zu behalten, das Bau- und Verkehrsdepartement zu beauftragen, Szenario 1 zu konkretisieren, über den Kommissionsbericht einen Umsetzungsvorschlag zu machen und dem Grossen Rat eine angepasste Ausgabenbewilligung vorzulegen. Dies würde es erlauben, einzelne MaaS-Elemente wie die Signalisation von Sharing-Angeboten zeitnah umzusetzen.

Der grössere Teil der UVEK stuft es angesichts der deutlich veränderten Ausgangslage als angezeigt ein, Szenario 1 nicht im Rahmen des vorliegenden Ratschlags zu konkretisieren und MaaS basierend auf einem neuen Ratschlag oder mehreren neuen Ratschlägen zu diskutieren. Sie möchte den vorliegenden Ratschlag deshalb an den Regierungsrat zurückweisen. Einen Umsetzungsvorschlag im Rahmen des vorliegenden Ratschlags in der Kommission auszuarbeiten, würde auch dazu führen, dass die vom Mobilitätsfondsrat für einen bestimmten Zweck gesprochenen Mittel anderweitig verwendet würden. Dies hält eine Kommissionsmehrheit für nicht richtig. Zwar wäre dieser Weg allenfalls schneller, wie sich die vom Mobilitätsfondsrat bewilligten Mittel auf die einzelnen Puzzlestücke aufteilen, und welcher Teil der Summe von 5.1 Mio. Franken für die App vorgesehen war, geht aus dem Ratschlag aber nicht hervor. Möglicherweise liegen gewisse Ausgaben ohne App sogar unter der Schwelle von 1.5 Mio. Franken, ab der der Grosse Rat über Fondsentnahmen zu entscheiden hat. Eine Mehrheit der Kommission kam zudem zur Einschätzung, dass die Konkretisierung der einzelnen Puzzleteile noch nicht ausreichend weit fortgeschritten ist, damit die UVEK einen alternativen Umsetzungsvorschlag sauber ausarbeiten könnte.

Aus diesen Gründen beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 7:4 Stimmen bei 1 Enthaltung, den Ratschlag an den Regierungsrat zurückzuweisen. Sie ist sich bewusst, dass dieser Weg etwas länger dauern dürfte, müssen doch Prozesse wie die Beantragung der Mittel beim Mobilitätsfondsrat, das Verfassen eines oder mehrerer Ratschläge und die Beschlussfassung durch den Regierungsrat nochmals durchlaufen werden. Der Übungsabbruch der gemeinsamen App mit anderen Städten hat aber auch unmissverständlich gezeigt, dass die digitalen Lösungen (noch) nicht genügend ausgereift sind, um das komplexe Vorhaben rasch umzusetzen. Mit dem Antrag auf Rück-

weisung ist der Wunsch verbunden, dass der Grosse Rat möglichst bald einen angepassten Vorschlag zur Umsetzung der fünf Puzzleteile diskutieren kann. Nicht ausgeschlossen ist für die UVEK, dass diese Teile nicht in einem Geschäft gebündelt, sondern auf mehrere Geschäfte aufgeteilt werden. Physische und virtuelle Elemente sollten zwar zusammen gedacht werden, im Sinne einer Beschleunigung könnten einzelne Elemente vom Regierungsrat im Rahmen seiner Finanzkompetenz aber allenfalls auch bereits umgesetzt werden, bevor ein nächster umfassender Ratschlag vorliegt.

3. Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «einer gemeinsamen Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote»

Der Anzug von Raphael Fuhrer und Konsorten fordert eine gemeinsame Schnittstelle für die umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote. Es soll vermieden werden, dass für jedes Angebot (ÖV, Sharing-Angebote, aber z.B. auch Zugang zu Veloparkings) ein eigenes Nutzungskonto erstellt und/oder eine eigene App installiert werden muss. Um die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsangebote im Verbund zu fördern, sollen sie gemeinsam gebucht und bezahlt werden können.

Die Anzugstellenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob er sich auf nationaler oder regionaler Ebene für eine solche Schnittstelle einsetzen kann, wie die Nutzenden dabei über die Verwendung ihrer Daten mitbestimmen können, wie die Daten zur Optimierung des Angebots genutzt werden können und wie die Tarifierung in Richtung «Mobilität als Service» weiterentwickelt werden kann.

Der Regierungsrat bezeichnet die Zielsetzungen des Anzugs als mit dem Ratschlag vollumfänglich erfüllt und beantragt, diesen abzuschreiben. Die UVEK stellt fest, dass dies aufgrund der von ihr beantragten Rückweisung des Geschäfts nicht der Fall ist und beantragt deshalb, den Anzug stehenzulassen.

4. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 7:4 Stimmen bei 2 Enthaltungen, den *Ratschlag betreffend finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aufbau einer MaaS (Mobility as a Service)-Plattform* an den Regierungsrat zurückzuweisen.

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 6:4 Stimmen bei 3 Enthaltungen, den *Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «einer gemeinsamen Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote»* stehenzulassen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 26. März 2025 mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaella Hanauer
Kommissionspräsidentin