

U-Two

Pilotprojekt zur Tarifintegration von Bikesharing

SVI-Forschungstagung 2026 – 9. September 2026 – FHNW Campus Muttenz



PROJEKTIDEE
TEMPORA MUTANTUR



James Dean 1955



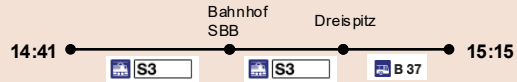
Timothée Chamalet 2025

Spätschicht im Bethesda-Spital

Frenkendorf-Füllinsdorf →
Basel, Bethesda-Spital

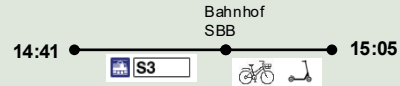


ÖV



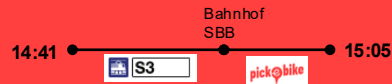
34 Min
Abo

ÖV +
geteiltes
Zweirad



24 Min
ca. + 5 CHF

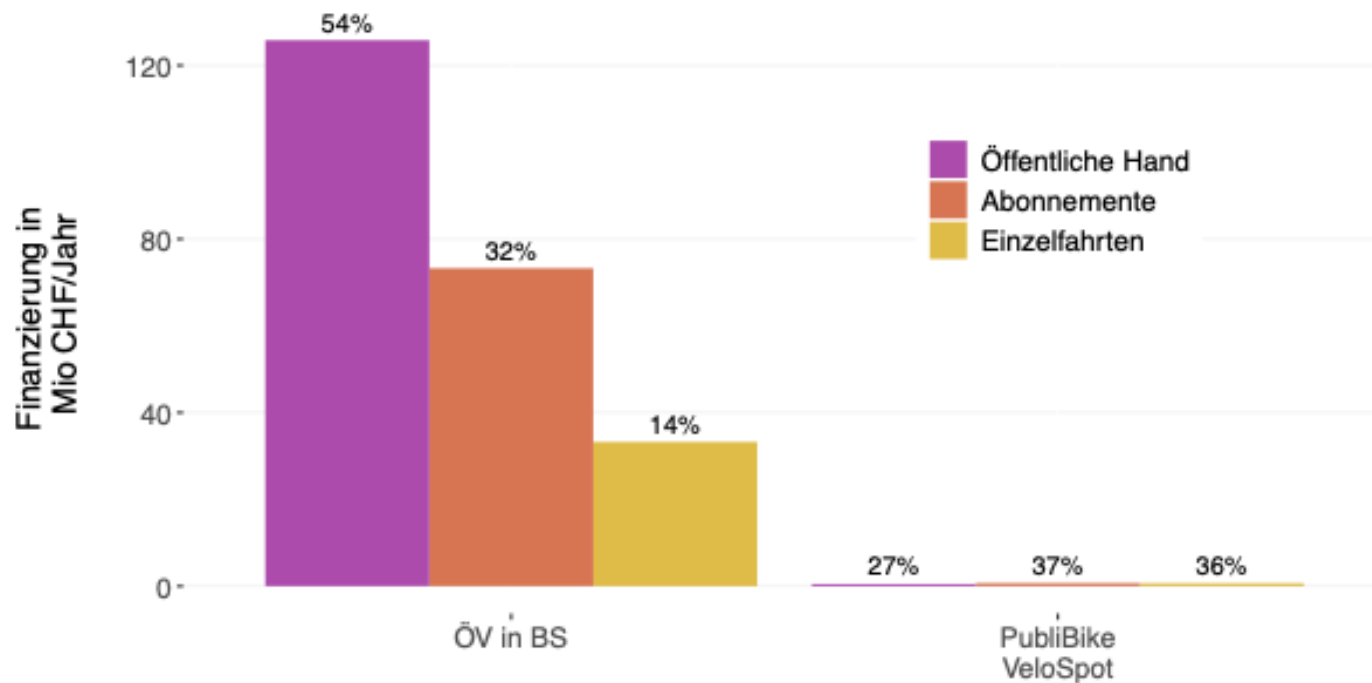
«U-Connect»



+ 19.90 CHF/Mt
10 Min/Tag inkl.

PROJEKTIDEE

PARALLELE SUBVENTIONIERUNG MIT SYNERGIEPOTENZIAL



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

PROJEKTIDEE

NEUER WEIN IN ALTEN SCHLÄUCHEN?



2020
Yumuv



2024
Rückzug MAAS
Ausschreibung

2026
U-Two

2021
Tier Pilotprojekt in Riehen



2024
Multimodal vernetzt



U-TWO PROJEKTANTRAG

IM PROJEKT ZU BEANTWORTENDE FRAGEN

1. Inwiefern besteht bei **ÖV-AbonnentInnen** und Einzeltickets ein **Bedürfnis** nach **im Abo integrierten geteilten Zweirädern** und **welchen Nutzen** ziehen sie daraus?
2. **Wie wirkt sich eine solche Tarifintegration** auf die Nutzung von ÖV, geteilten und privaten Zweiräder, Autos und des Fussverkehrs **aus**?
3. Wie gross ist das **Potenzial** einer solchen Integration **um zusätzliche Abo-Kund:innen** zu gewinnen?
4. Wie ist eine **dauerhafte Integration**:
 - Organsatorisch sauber etablierbar?
 - Technisch schlank sowie kundenfreundlich umsetzbar?
 - Finanzierbar?
 - Nutzendenorientiert auszustalten?
 - Verkehrsplanerisch sinnvoll umzusetzen?

Farblegende

Derzeitige Projektphase

Spätere Projektphasen

Von Rapp AG bearbeitet

U-TWO: ÖV-TARIFINTEGRATION VON BIKESHARING PROGRAMM

Projektidee und –ziele

Projektplan

Studiendesign und Erhebungsinstrumente

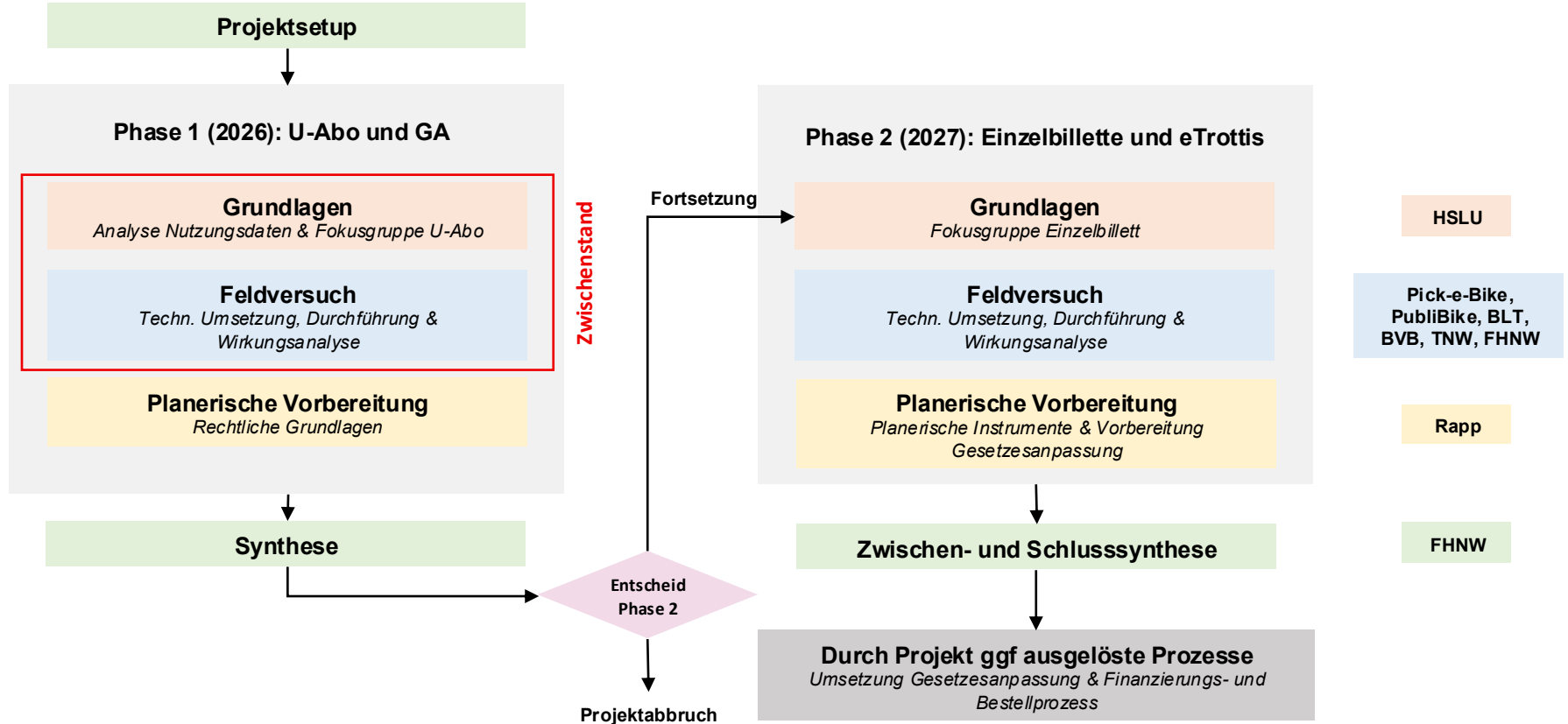
Feldbericht

Zwischenergebnisse Feldversuch

Ausblick

PROJEKTÜBERBLICK

PROJEKTSTRUKTUR



U-TWO: ÖV-TARIFINTEGRATION VON BIKESHARING PROGRAMM

Projektidee und –ziele

Projektplan

Studiendesign

Feldbericht

Zwischenergebnisse

Ausblick

Längere Nutzung:
 Velo: 10 Rp/Min
 E-Bike: 20 Rp/Min
 S-Pedelec: 35 Rp/Min
 E-Scooter: 55 Rp/Min

	Intermodal	Medium	Large	Kontrollgruppe
Tarif- integration	30 Min pro Tag	120 Min pro Monat	60 Min pro Tag	Keine
Gültigkeit	Bahnhof SBB, Bad. Bahnhof, St. Johann, Dreisitz, als Start oder Ziel	Keine Einschränkung	Keine Einschränkung	-
Aufpreis	Im ÖV-Abo enthalten	Im ÖV-Abo enthalten	Im ÖV-Abo enthalten	-

Randomised Control Trial

- Fokussiert auf die **Messung** zentraler **Kerneffekte** (Treatment, Altersgruppe, Raumtyp, Geschlecht).
- Angestrebt wird eine **ausbalancierte** Verteilung der **Kerngruppen**.

Stichproben-Anpassung

- **Fokus auf Varianz:** Grössere Stichprobe bei stark variierender oder hoher erwarteter Wirkung.
- **Effizienz:** Kleinere Fallzahlen genügen bei geringen erwarteten Effekten.

Repräsentative Hochrechnung

- Berechnung erfolgt differenziert **pro Stratum** (z. B. 16–25-Jährige im Kerngebiet mit U-Abo).
- Gewichtung anhand der **tatsächlichen Struktur** der Abobesitzenden (Daten sind bei TNW & SBB vorhanden)

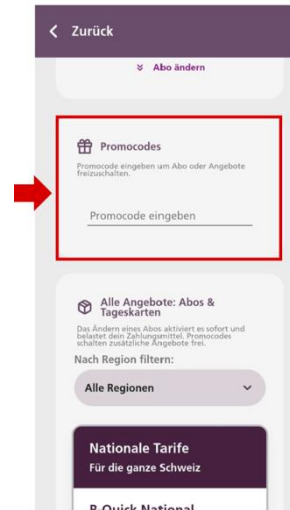
Anforderungen

- Gültigkeitsprüfung U-Abo und GA (automatisch & regelmässig)
- Verschiedene Abrechnungsmodell aufgrund U-Two-Teilnahmecode
- Verrechnung zusätzlicher Nutzung an Kunden/in
- Wöchentliche Reports zu Einlösungen und Fahrten mit U-Two

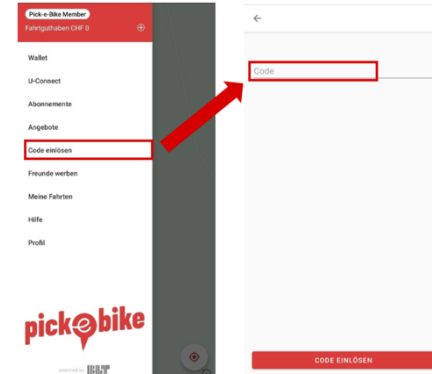
Die pragmatische Lösung

utwo.3xv9

Publibike

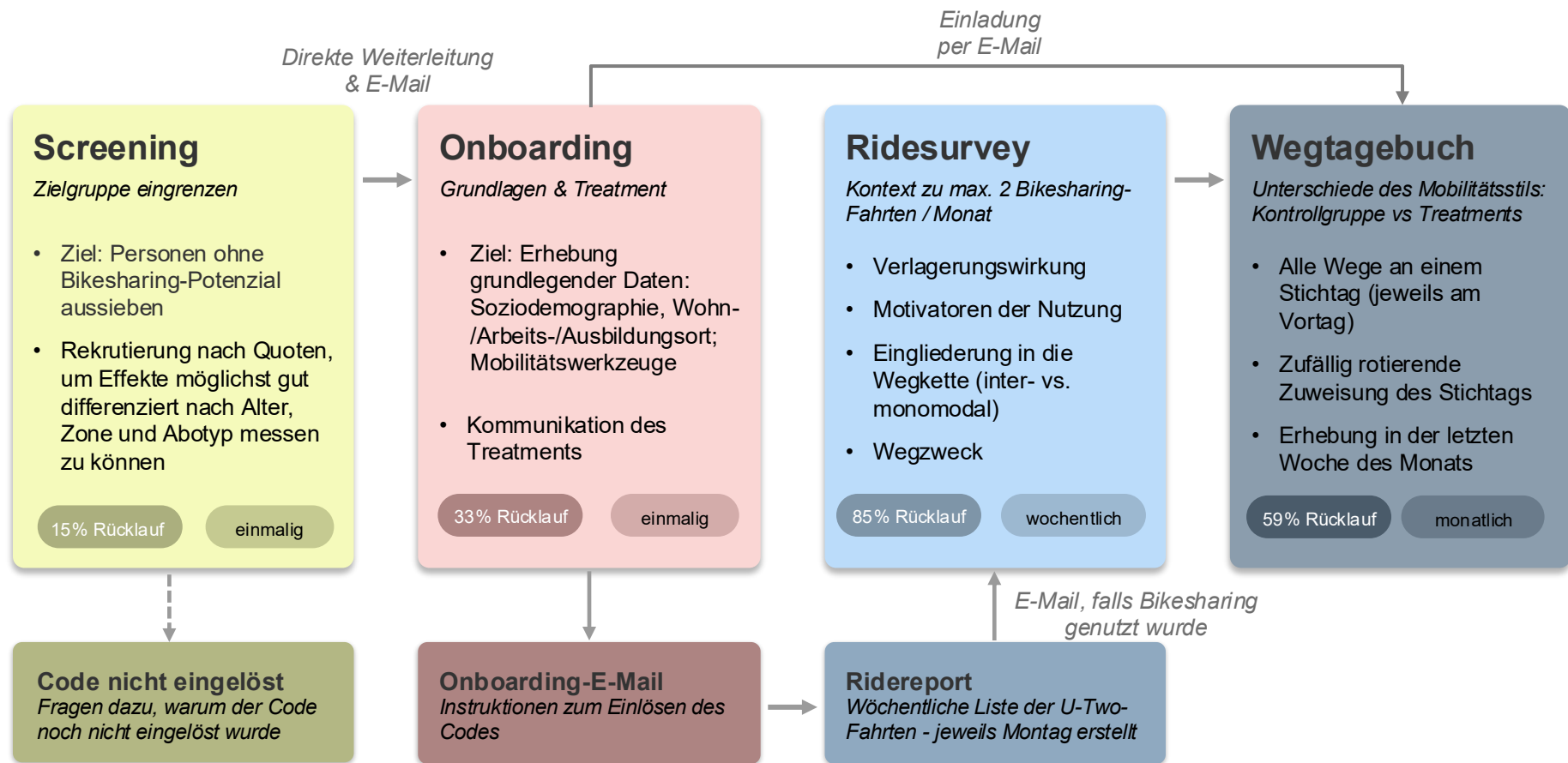


Pick-e-Bike



STUDIENDESIGN

ERHEBUNGSINSTRUMENTE



U-TWO: ÖV-TARIFINTEGRATION VON BIKESHARING PROGRAMM

Projektidee und –ziele

Projektplan

Studiendesign

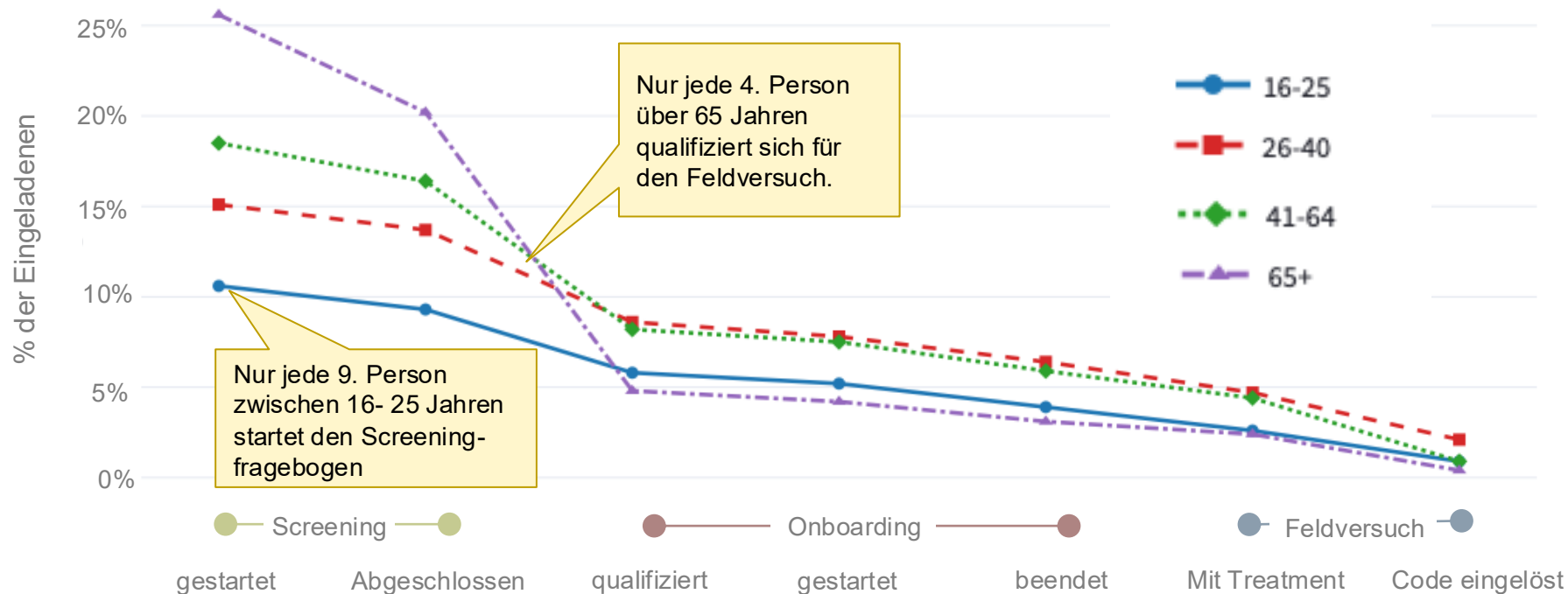
Feldbericht

Zwischenergebnisse

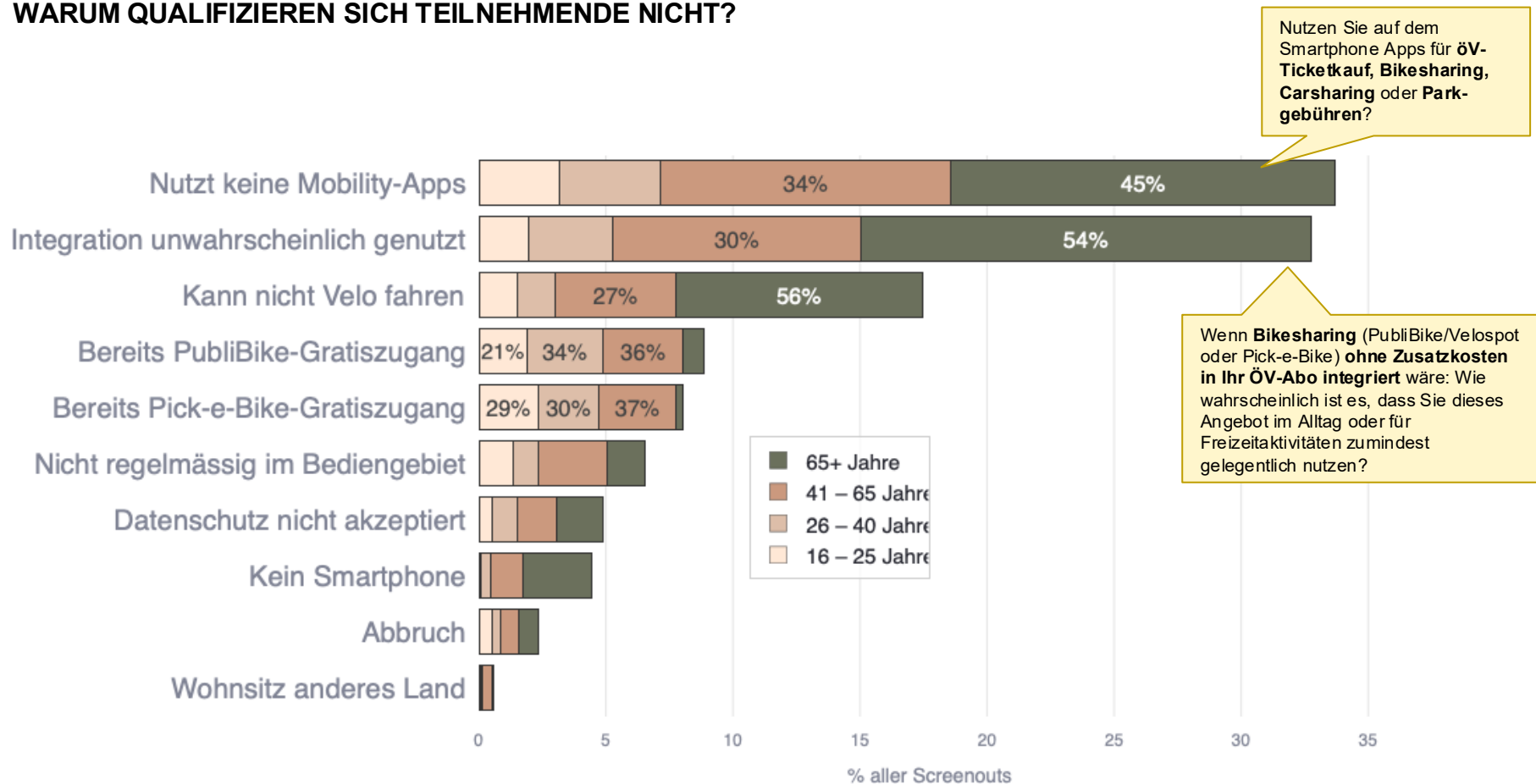
Ausblick

FELDBERICHT

RÜCKLAUF NACH ALTER UND PHASEN



WARUM QUALIFIZIEREN SICH TEILNEHMENDE NICHT?



RÄUMLICHE VERTEILUNG DER STICHPROBE



U-TWO: ÖV-TARIFINTEGRATION VON BIKESHARING PROGRAMM

Projektidee und –ziele

Projektplan

Studiendesign

Feldbericht

Zwischenergebnisse

Ausblick

Rund 25% nutzen das Angebot



Starke Treatment-Wirkung

(vs. Intermodal):

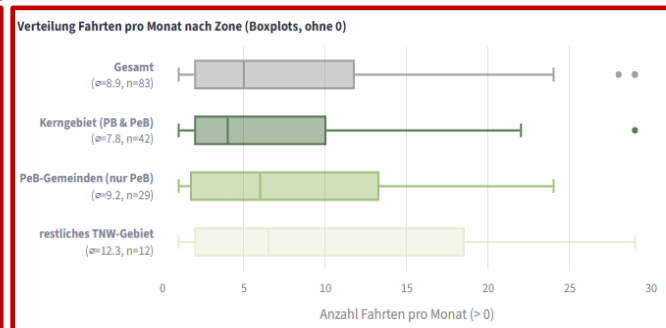
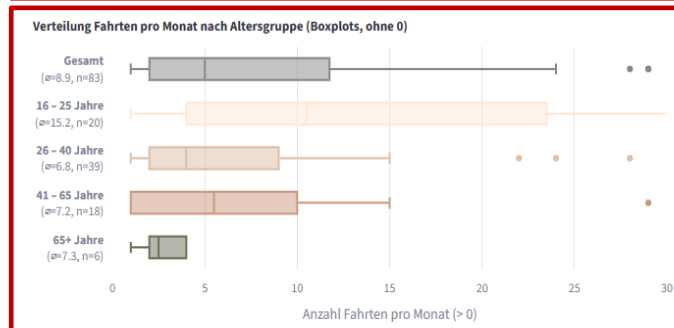
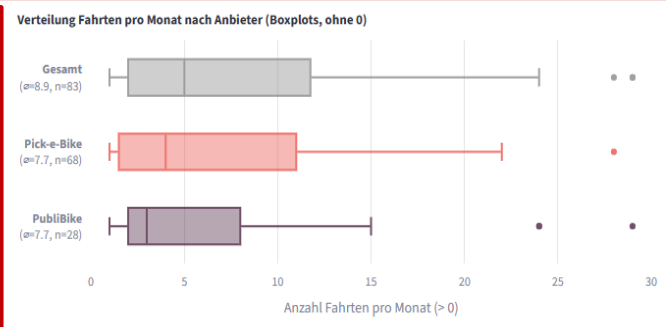
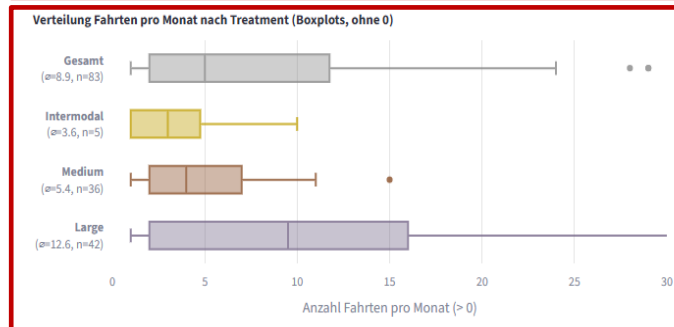
- **Medium:** +50% mehr Fahrten
- **Large:** +250% mehr Fahrten

Stichproben-Erweiterung nötig:

- Hohe Streuung bei 16–25-Jährigen erschwert Hochrechnung.

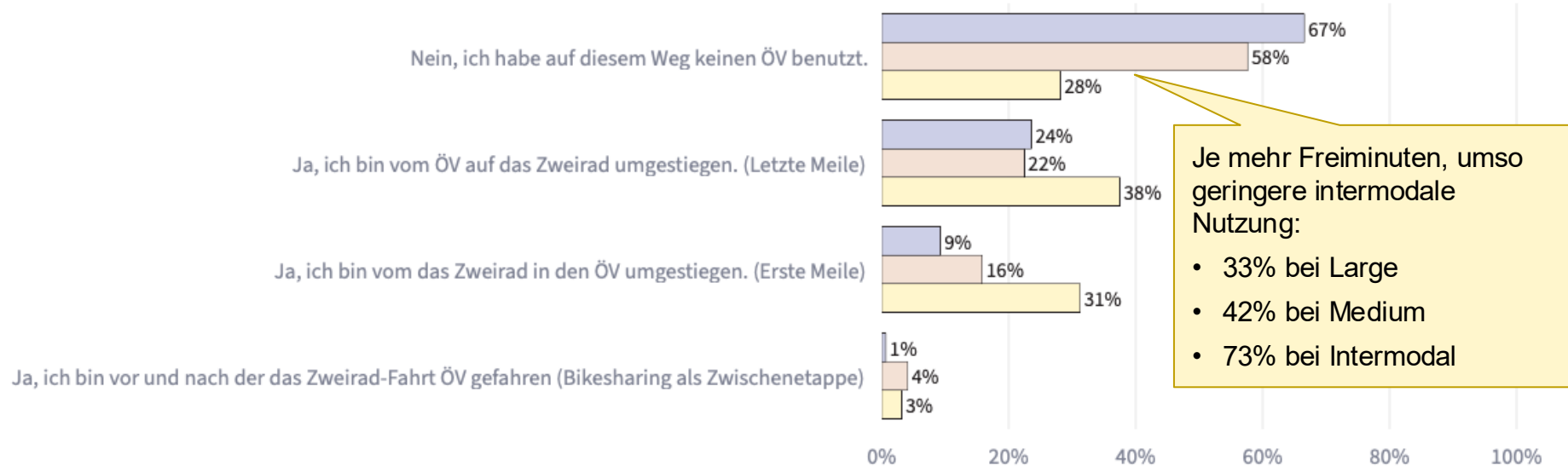
Schlechterer ÖV = Höhere Nutzung pro Kopf:

- Wohnort in Agglomeration: +28 % Fahrten (im Vergleich zur Kernzone)
- Wohnort in Agglomeration: +58 % Fahrten (aber geringe Anzahl Nutzende)



Verteilung basierend auf 204 Person-Monaten (von 204 eingelösten Codes über 1 ausgewählte Monate). Aufgrund der Achsenbegrenzung (max. 30 Fahrten) sind 5 Beobachtung(en) mit mehr als 30 Fahrten pro Monat in den Boxplots nicht dargestellt.

ZWISCHENERGEBNISSE FELDVERSUCH INTERMODALE NUTZUNG



Stärkste Verlagerung weg vom ÖV

Mit steigender Treatment-Intensität werden eher ÖV-Wege ersetzt

Intermodal wirkt anders

Ersetzt zu 52% Fahrten mit dem eigenen Velo zum Bahnhof

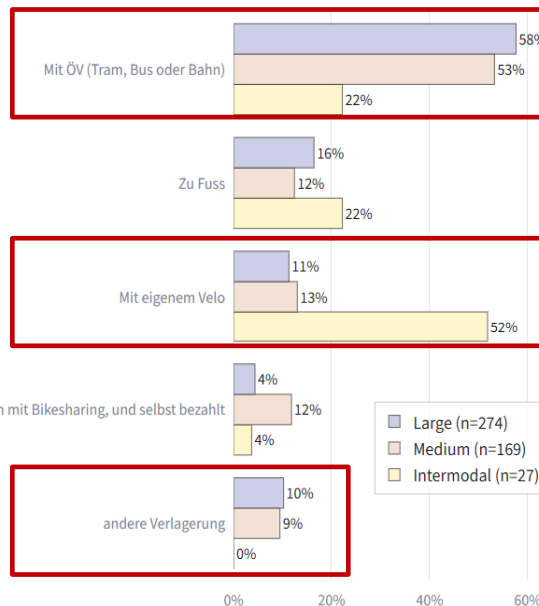
Kaum weniger Autofahrten von ÖV-Abonnenten

Verlagerung vom Auto bleibt minimal (0-3%)

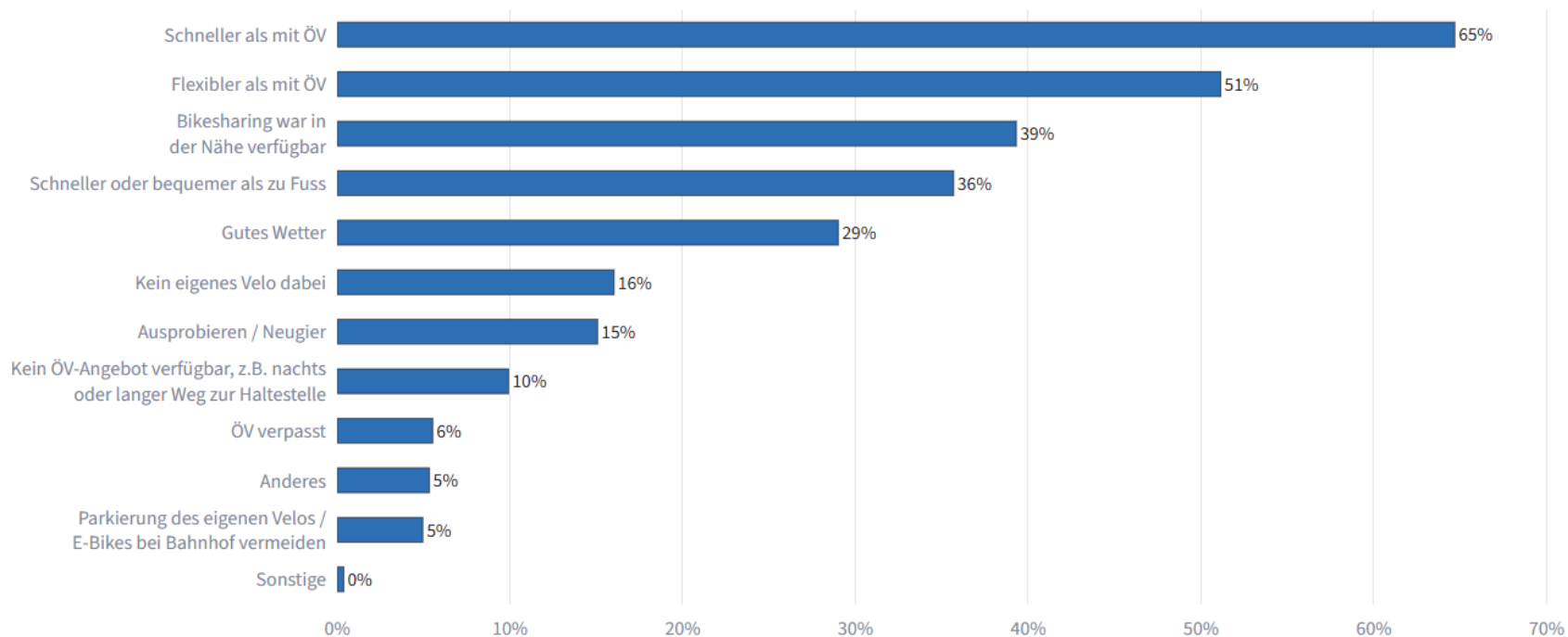
Bei Wohnort im restlichen TNW-Gebiet werden vermehrt Fusswege ersetzt

Jede dritte Fahrt ersetzt einen Fussweg

Verlagerung nach Treatment



Als „andere Verlagerung“ zusammengefasst: Ich hätte diese Fahrt gar nicht gemacht, Mit Auto (als FahrerIn oder BeifahrerIn), Mit Taxi, Mit eigenem E-Bike, Mit einem geteilten E-Bike, E-Scooter oder Velo eines anderen Anbieters, Weiss nicht



Welches Tarifmodell?

Intermodal scheidet aus

Die örtliche Bindung an Bahnhöfe (und Beschränkung auf PubliBike) führt zu einer sehr schwachen Einlöse- und Nutzungsrate.

Das Angebot wird von den Teilnehmenden nur wenig angenommen.

Medium trifft den Bedarf am besten

Durchschnittliche Fahrtdauer: 17 Minuten an 3 Tagen im Monat.

Monatskontingent von 120 Minuten deckt für 95% der Nutzenden den Bedarf ab.

Zusätzliche Kosten für alle Abonnenten pro Monat: ca. CHF 2.20



Large birgt ein Kostenrisiko

60 Minuten pro Tag sind für die breite Masse überdimensioniert : intensiv nutzende «Power-User» generieren hohe Freiminuten-Kosten).

Ein solches Modell ohne Aufpreis/Eigenbeteiligung führt zu unnötig hohen Subventionskosten.

Pro

Stärkung des Angebots im Kerngebiet

- Überdurchschnittliche Einlösungsquoten
- Abo-Potenzial für Post-Corona-Rebound

Attraktivitätssteigerung für Junge und Berufstätige

- Höchste Einlösungsquoten
- Tiefste Abobesitzquoten

Praktische Ergänzung des ÖV

- In absoluten Zahlen werden weniger Fahrten verlagert
- Flexibilität und Geschwindigkeit als Mehrwert

Food for more thought

Beschränkte Zielgruppe

- Rund die Hälfte der ÖV-Abonnentinnen haben kein Nutzungspotenzial
- Personen ohne tertiären Bildungsabschluss konnten deutlich schlechter erreicht werden

Steigerungspotenzial

- Umstellung von Mobilitätsgewohnheiten brauchen Zeit
- Nutzungszahlen steigen kontinuierlich

Weitere Analysen nötig

- Hochrechnung bedarf statistischer Modelle
- Nutzen-Kosten-Analyse ausstehend

U-TWO: ÖV-TARIFINTEGRATION VON BIKESHARING PROGRAMM

Projektidee und –ziele

Projektplan

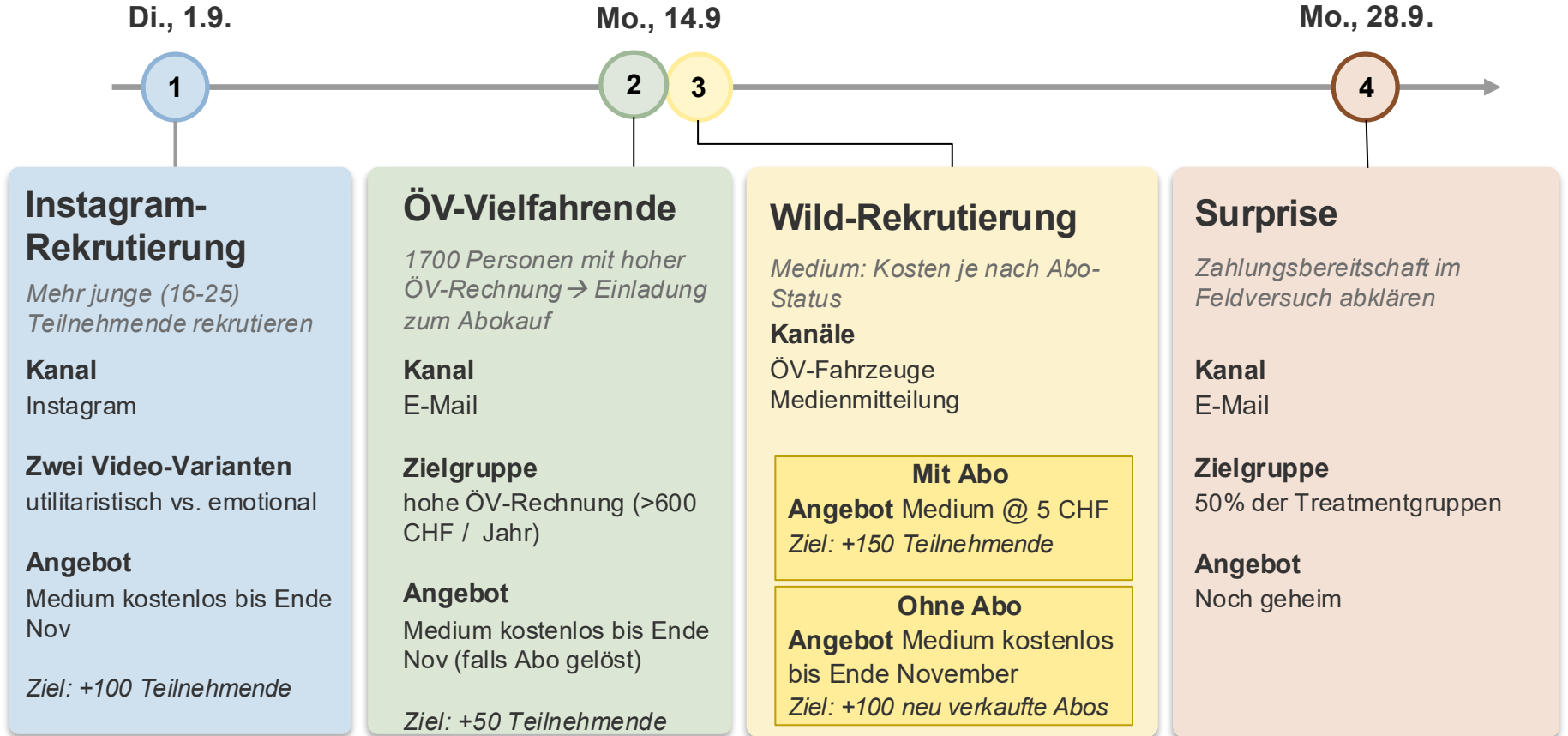
Studiendesign

Feldbericht

Zwischenergebnisse

Ausblick

ZEITPLAN FÜR DIE NÄCHSTEN SCHRITTE



AUSBLICK DANK!



DURCHFÜHRUNG FELDVERSUCH

Dr. Michael Stiebe

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Kompetenzzentrum Mobilität
Hochschule Luzern – Wirtschaft

[Profil auf hslu.ch](#) →



PROJEKTOFFICE

Margaux Hauss

Leiterin Projektoffice U-Two
Institut Bauingenieurwesen
Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik FHNW

u-two.habg@fhnw.ch →



DURCHFÜHRUNG FELDVERSUCH

Dr. Sebastiano Papini

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Institut Bauingenieurwesen
Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik FHNW



PROJEKTLEITUNG KANTON BASEL-STADT

Luca Olivieri

Projektleiter Mobilitätsstrategie
Amt für Mobilität
Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

[Profil im Staatskalender](#) →



CO-LEITUNG FELDVERSUCH

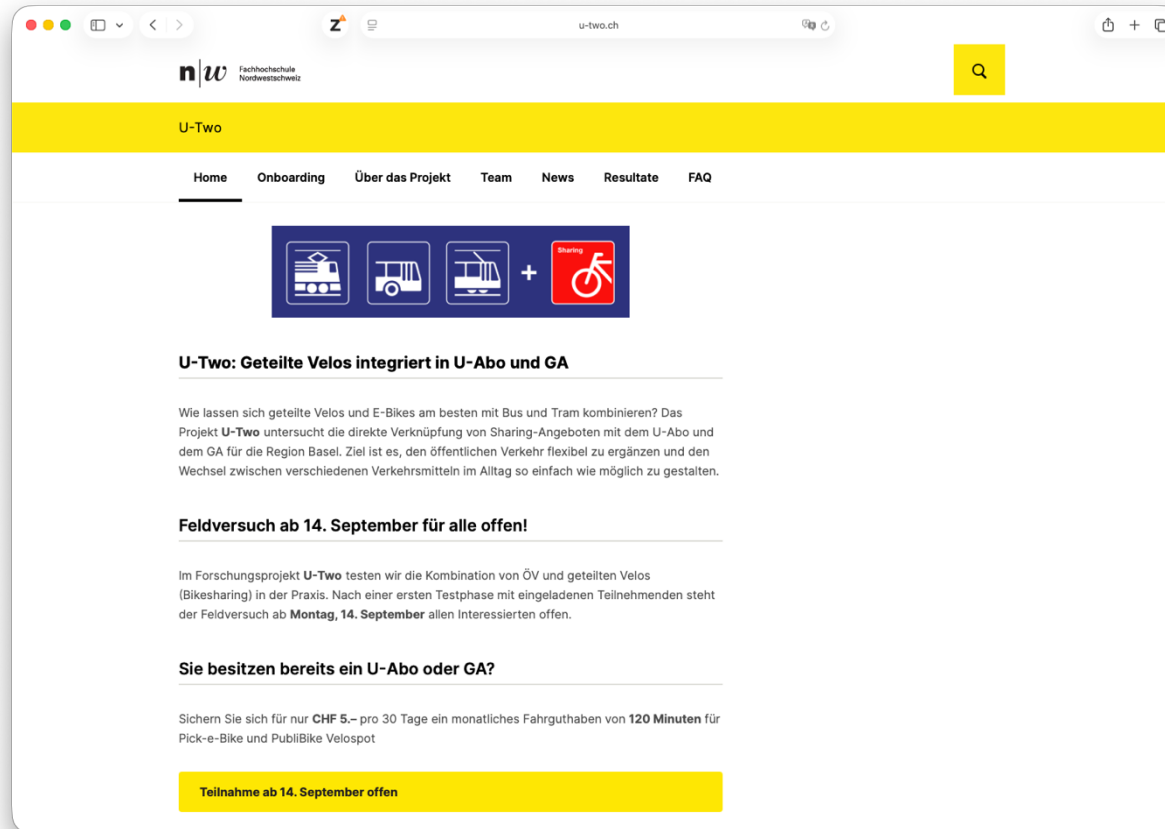
Prof. Dr. Widar von Arx

Leiter Kompetenzzentrum Mobilität
Hochschule Luzern – Wirtschaft

[Profil auf hslu.ch](#) →

AUSBLICK

A JOUR BLEIBEN



www.u-two.ch

AUSBLICK
FRAGEN UND WERBUNG



www.u-two.ch