



An den Grossen Rat

23.1726.01

20.5060.03

BVD/P231726, P205060

Basel, 13. Dezember 2023

Regierungsratsbeschluss vom 12. Dezember 2023

Ratschlag

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

sowie

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

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
3. Was ist Mobility as a Service?	3
3.1 Definition von Mobility as a Service (MaaS)	3
3.2 Einbettung von MaaS in die verkehrspolitischen Strategien des Kantons	4
4. Wieso braucht es ein öffentliches MaaS-Angebot?	4
4.1 Heutige MaaS-Lösungen und das Rollenverständnis der öffentlichen Hand	4
4.2 Nutzen einer durch die öffentliche Hand getragenen MaaS-Lösung	5
5. Geplante MaaS-Plattform	6
5.1 Zusammenarbeit mit Bern und Zürich	6
5.2 Funktion und Umfang der geplanten MaaS-Plattform	7
5.3 Zeitplan der MaaS-Plattform	8
5.4 Kosten der MaaS-Plattform	8
6. Finanzierung über den Mobilitätsfonds	10
6.1 Förderempfehlung	10
6.2 Finanzielle Auswirkungen	11
7. Fazit des Regierungsrats	11
8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	12
9. Anzug Raphael Fuhrer und Consorten betreffend eine gemeinsame Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote	12
10. Antrag	14

1. Begehren

Mit vorliegendem Ratschlag beantragen wir Ihnen, für den Aufbau und Betrieb einer MaaS-Plattform (Mobility as a Service) eine finanzielle Beteiligung seitens Kanton Basel-Stadt in der Höhe von 5'057'923 Franken aus Mitteln des Mobilitätsfonds zu bewilligen.

2. Ausgangslage

Am 28. September 2022 haben die Städte Basel, Bern und Zürich sowie die Transportunternehmen BVB, BERNMOBIL und VBZ in einer Absichtserklärung vereinbart, den Aufbau einer gemeinsamen MaaS-Plattform für die Vermittlung von Mobilitätsdienstleistungen zu prüfen. Am 16. Dezember 2022 haben die drei Städte und drei Transportunternehmen hierzu öffentlich kommuniziert. Im Juni 2023 hat der Regierungsrat den Kooperationsvertrag mit den beiden Partnerstädten und drei Transportunternehmen beschlossen und damit bekräftigt, dass er einen aktiven Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten leisten will.

3. Was ist Mobility as a Service?

3.1 Definition von Mobility as a Service (MaaS)

Mobility as a Service (MaaS) gehört zu den wichtigsten Mobilitätstrends unserer Zeit. Es stellt die Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt der Transportdienste und bietet diesen massgeschneiderte, den Bedürfnissen angepasste Mobilitätslösungen an. Statt wie bisher einzelne Reiseabschnitte separat über einzelne Transportdienstleister zu planen, zu buchen und zu bezahlen, vereint und kombiniert MaaS Angebote verschiedener Transportdienstleister in einer Plattform resp. Applikation. Die Nutzenden können mit nur einem Login verkehrsträgerübergreifend die für sie geeigneten Routen suchen, die günstigsten Angebote finden und diese einfach buchen und bezahlen.

Neben der reinen digitalen Lösung erfordert MaaS auch physische Elemente. Dazu gehören beispielsweise Infrastrukturen wie Mobilitätshubs, bei denen die Fahrzeuge verschiedener Transportdienstleister räumlich so gebündelt sind, dass die Nutzenden einfach und schnell von einem zum anderen Transportmittel umsteigen können. In der Regel liegen die Mobilitätshubs an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in den Städten oder den angrenzenden Umlandgemeinden. Aber auch auf privaten Wohn- oder Büro-Arealen können die Mobilitätshubs einen Beitrag dazu leisten, diese Areale besser an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Konsequenterweise umgesetzte MaaS-Projekte sind also sehr nutzerorientiert und können dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr und andere klimafreundliche Mobilitätsformen zu stärken, Autofahrten zu vermeiden und so nachhaltiges Rei-



sen zu fördern.

Abbildung 1: Beispiel eines Mobilitätshubs (links/ Quelle: ZüriMobil) sowie Beispiel einer MaaS-App (rechts/ Quelle Jelbi Berlin)

3.2 Einbettung von MaaS in die verkehrspolitischen Strategien des Kantons

Der Regierungsrat hat im Legislaturplan 2021–2025 sowohl die Digitalisierung als auch den Klimaschutz als Schwerpunkte definiert. Die Digitalisierung soll für einen starken Service public und eine nachhaltige Kantonsentwicklung im Sinne einer Smart City genutzt werden. Bezogen auf die Mobilität hat sich mit der Digitalisierung das multimodale Reisen schon heute deutlich verändert: Reisende planen, buchen und bezahlen ihre Fahrten online mit Apps verschiedener Anbieter. Für die Region Basel existiert heute allerdings kein umfassendes Reiseplanungs-, Buchungs- und Bezahlungssystem, das mehr als nur eine Mobilitätsdienstleistung abdeckt. Über die Tickets-App des TNW lässt sich kein Leihvelo buchen, über die Velospot-App kein Auto mieten und die Mobility-App verkauft kein Trambillet. Kundinnen und Kunden müssen jede Dienstleistung in einer separaten Applikation buchen und bezahlen.

Die nahtlose Kombination bzw. Bündelung verschiedener Verkehrsdienstleistungen in einer einzigen Anwendung (MaaS-App) erleichtert den Zugang zur Vielfalt an Mobilitätsangeboten. So soll die Attraktivität der multimodalen Mobilität und von Sharing-Angeboten im Vergleich zum privaten Fahrzeugbesitz erhöht werden. MaaS ist somit ein Instrument, das die Chancen der Digitalisierung nutzt, um den Modalsplit zugunsten von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr zu verschieben.

Auch der Massnahmenplan der kantonalen Mobilitätsstrategie hält fest, dass die Digitalisierung und innovative Technologien mithelfen sollen, infrastrukturelle und nachfrageseitige Mobilitätsmassnahmen miteinander zu vernetzen und dadurch die effiziente Nutzung aller Verkehrsmittel zu stärken. Um diese Wirkungen zu verstärken, strebt der Regierungsrat im Rahmen seiner Mobilitätsstrategie konkret ein Mobility as a Service-Angebot an.

Der Regierungsrat hat mit der Eignerstrategie die BVB damit beauftragt, sich aktiv mit der Entwicklung der Mobilität zu befassen, laufend das Nachfragepotenzial zu evaluieren und die Chancen zukünftiger technologischer Entwicklungen zu nutzen. Die BVB prüft daher Möglichkeiten, ihr Angebot vermehrt zu individualisieren, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zu stärken und die Zusammenarbeit mit anderen Mobilitätsanbietern weiter zu verbessern.

4. Wieso braucht es ein öffentliches MaaS-Angebot?

4.1 Heutige MaaS-Lösungen und das Rollenverständnis der öffentlichen Hand

In den verschiedenen Städten und Regionen Europas werden bereits heute unterschiedliche Mobilitätsplattformen betrieben. Die wenigsten von ihnen sind «echte» MaaS-Lösungen, da wesentliche Elemente von verkehrsübergreifenden Routensuchen sowie Buchungs- und Bezahlungsfunktionen noch fehlen. Einzig «Jelbi» der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) besitzt ein umfassendes Leistungsangebot, um als vollwertige MaaS-Lösung zu gelten. Eine Auswahl der bekanntesten Mobilitätsplattformen und deren Leistungsumfang sind in Abbildung 2 dargestellt.

Betrieben werden die Mobilitätsplattformen in der Regel durch ortsansässige Transportdienstleister oder internationale Unternehmen. Der Handlungsspielraum und die Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten durch die öffentliche Hand sind hier begrenzt. Die Stadt Zürich hat die aktuellen Marktentwicklungen im Bereich MaaS zum Anlass genommen, mögliche Rollen und Ansätze im MaaS-Ökosystem gestützt auf vorhandene Studien, Pilotprojekte und Praxisbeispiele aus unterschiedlichen Städten aufzuarbeiten, zu vergleichen und Handlungsszenarien für die Städte auszuarbeiten. Die Analyse kommt klar zum Schluss, dass die Städte vermehrt eine aktive Rolle bei MaaS übernehmen müssen, um die Mobilität in Richtung übergeordneter verkehrspolitischer Ziele zu steuern.¹ Bei MaaS-Angeboten privater Trägerschaften besteht die Gefahr, dass andere Ziele, wie z.B. Werbeeinnahmen, Datenbeschaffung oder die Maximierung der Nutzung eines einzelnen Verkehrsmittels im Vordergrund stehen.

¹ Mobility as a Service (MaaS) Stadt Zürich; Analyse und Klärung städtische Rolle Schlussbericht, Trafiko, 14. November 2022

Auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat 2021 die «Potenzialanalyse multimodale Mobilität» publiziert.² In dieser wird der multimodalen Mobilität eine zukunftsweisende Rolle in der Mobilität attestiert. Es wird ein erheblicher Nutzen von multimodaler Mobilität aus der Verlagerung vom MIV, der Erhöhung des PKW-Besetzungsgrades und dem sinkenden Organisationsaufwand der Reisenden erwartet. Die Studie belegt, dass multimodale Mobilität einen wichtigen Beitrag zu einer Entwicklung der Mobilität in Richtung Nachhaltigkeit leisten kann. Der Nutzen von multimodaler Mobilität wird sich aber nur realisieren lassen, wenn es der öffentlichen Hand gelingt, die Entwicklung frühzeitig im gewünschten Sinn zu steuern.













												
Logo												
Plattform	ÖV Plus	Basel & Region	ZVV	ZüriMobil	IMVGO	Jelbi	HVV Switch	Wien Mobil	Citymapper	Google-Maps	whim	Moovit
Besitzer	BERNMOB	BVB	ZVV	Stadt ZH	IMVG	BVG	HVV	Wiener Linien	Via Transportation	Google	MaaS Global	Intel
Technikprovider	Glue	Mentz	MNC	HaCon	Trafi	Trafi	FFW	Upstream	Citymapper Ltd.	Google	MaaS Global	Moovit
ÖV Information												
Echtzeitinfo	x	x	x	x	x	x	Via Google	x	x	x	x	
Tarifinfo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Routing	x	x	x	x	x	x	Via Google	x	x	x	x	x
Multimodale Information												
Echtzeitinfo	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tarifinfo				x	x	x	x	x		x		
Routing				x	x	x			x	x		x
Intermodales Routing					x	x						
Navigation												
Karte	x	x	x	x	x	x	Via Google Maps	x	x	x	x	x
Lokalisierung	x	x	schste Haltestelle	x	x	x	Via Google Maps	x	x	x	x	x
Fussweg	x			x	x	x	Via Google Maps	x	x	x	x	
Buchung / Zahlung												
In-App Buchung Multimodal					4	13	4					3
Ticketing	x		x		x	x	x	x				x
Multimodale Abos						Bald						In der CH nicht
Hubs												
Physische Hubs				x	x	x	x	x				
	Fahrplan / Ticketing			Mobility-as-a-Service lokal				Mobility-as-a-Service international				

Abbildung 2: Vergleich unterschiedlicher Fahrplan, Ticketing und MaaS-Angebote

4.2 Nutzen einer durch die öffentliche Hand getragenen MaaS-Lösung

Eine öffentliche Mobilitätsplattform bietet im Gegensatz zu privat finanzierten Angeboten eine Vielzahl neuer Chancen für die Erreichung übergeordneter staatlicher Ziele (vgl. Abbildung 3). Konkret bieten sich für die öffentliche Hand folgende Chancen:

I. Beeinflussung Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Alternativen

Der ungebremste Trend in Richtung Digitalisierung macht eine starke und zeitgemässe digitale Präsenz des ÖVs notwendig, um gegenüber digital etablierten Mobilitätsangeboten auch weiterhin zu bestehen. Die öffentliche MaaS-Lösung kann einen Beitrag zu einer stadtverträglichen Verkehrsmittelwahl leisten. Bei einer rein privaten MaaS-Lösung besteht hingegen die Gefahr, dass die Verkehrsmittelwahl hin zu wirtschaftlich lukrativeren Angeboten, wie die Vermietung von Personenwagen, gesteuert wird.³ Mit der öffentlichen MaaS-Lösung kann einem Verlust von ÖV-Kundschaft zu Gunsten weniger stadtverträglichen Angeboten entgegengewirkt werden.

II. Das öffentliche MaaS-Angebot ist langfristig, zuverlässig und flexibel

Das Angebot muss längerfristig verfügbar sein, damit eine Verhaltensänderung bei den Nutzerinnen und Nutzern eintreten kann. Damit eine Verkehrsverlagerung (Modal-Shift) auf umweltfreundliche Verkehrsmittel eintreten kann, braucht es langfristige Alternativen zum MIV. Es ist daher wichtig, die Finanzierung auf eine längere Sicht sicherzustellen. Dies wird in dem Kooperationsvertrag der Städte Basel, Bern und Zürich angemessen berücksichtigt, indem bei Zusicherung der Finanzierung der Betrieb der Applikation bis mindestens 2028 sichergestellt wird.

² Potenzialanalyse multimodale Mobilität; Verlagerungswirkungen, Erhöhung des Fahrzeugbesetzungsgrades sowie Reduktion Organisationsaufwand für Reisende im ÖV bis 2030; Bericht zuhanden des Bundesamts für Verkehr (BAV), EBP, 19.02.2020

³ U.a. Händler bzw. Vermieter von Personenwagen betreiben oder planen ebenfalls Mobility as a Service-Angebote in der Schweiz. Allerdings mit einem ausschliesslichen Fokus auf den MIV und ohne Berücksichtigung anderer Mobilitätsformen. Vgl. z.B. <https://corporate.sixt.com/de-ch/blog/mobility-as-a-service-bedeutung/> sowie <https://www.sixt.ch/app>

III. Verhalten und Regulierungseffekte messen und verstehen

Die durch MaaS neu gewonnenen Daten helfen, Mobilitätsbedürfnisse besser zu verstehen und entsprechend zu reagieren. Mobilitätsdaten sind dabei sehr sensibel. Nutzerinnen und Nutzer möchten den maximalen Schutz dieser Daten und vor Missbrauch abgesichert werden. Eine staatliche MaaS-Lösung stellt hierbei ein Maximum an Sicherheit her. Mit einer öffentlichen MaaS-Plattform besteht ein wichtiges technisches Hilfsmittel, um heutige und zukünftige politische Rahmenbedingungen einfacher, schneller und kosteneffizienter umzusetzen und zu überprüfen.

IV. Optimale Verknüpfung mit ÖV-Angeboten und deren Kundenschaft

Die enge Zusammenarbeit zwischen den Städten und den Transportdienstleistern ermöglicht es, neben digitalen auch physische Infrastrukturen zu realisieren. An den «Mobilitätshubs» werden unterschiedliche Verkehrsangebote räumlich gebündelt und die verkehrlichen Potenziale somit besser ausgeschöpft. Die Reiseplanung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und deren kombinierte Benützung wird damit zusätzlich vereinfacht und neue Nutzergruppen für die multimodale Mobilität werden gewonnen.

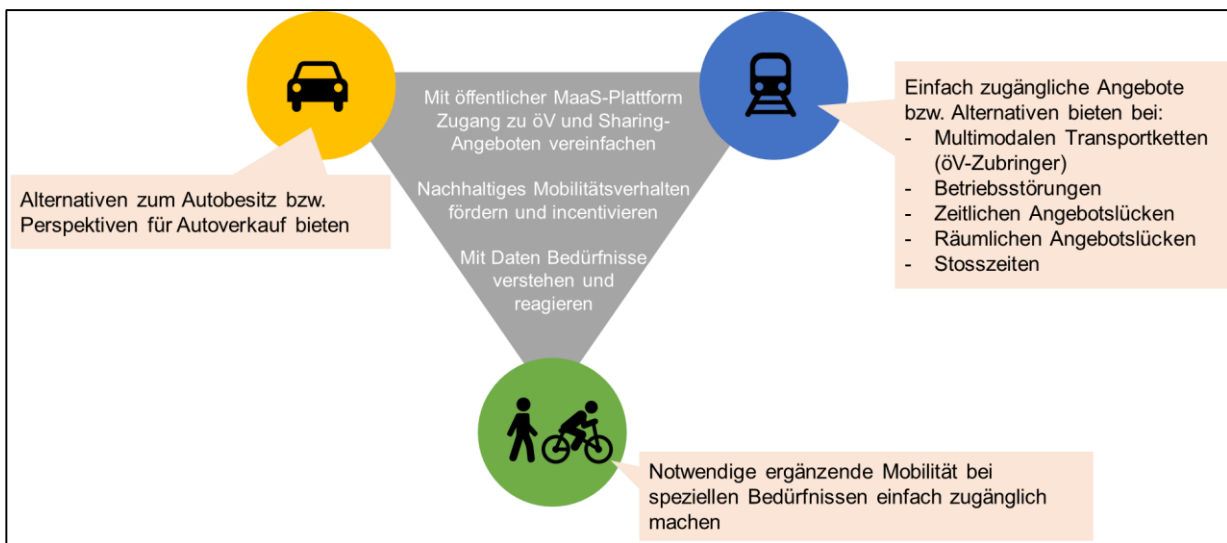


Abbildung 3: Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden wie auch für das städtische Mobilitätsmanagement

5. Geplante MaaS-Plattform

5.1 Zusammenarbeit mit Bern und Zürich

Für die Umsetzung von MaaS ist Basel mit den beiden Städten Bern und Zürich in Kontakt getreten und auf positive Resonanz gestossen. Alle drei Städte haben ähnliche verkehrspolitische Strategien und deren Bereitschaft und Wille zur Umsetzung von MaaS ist gross. Aufgrund dessen, dass alle drei Städte ihren klassischen, städtischen öffentlichen Verkehr an die eigenen Verkehrsbetriebe übertragen können, ist zudem die Einflussnahme der öffentlichen Hand hin zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung sehr gross. Mit der zu erwartenden Aussenwirkung und Ausstrahlungskraft, die ein erfolgreiches MaaS zur Folge hätte, wäre auch der Grundstein für ein schweizweites MaaS nach den Vorstellungen von Basel, Bern und Zürich gelegt.

Zudem passt das MaaS zu den Bestrebungen des Bundes. Der Bund erarbeitet ein Gesetz für eine nationale Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG). Verkehrsträgerübergreifend und interessenneutral sollen neue Werkzeuge zum Aufbau eines Mobilitätsökosystems entstehen. Die MaaS-Plattform, die Basel, Bern und Zürich anstreben, kann einen wichtigen Beitrag leisten, um die Ziele der nationalen Politik vor Ort zu konkretisieren und zu unterstützen.

Die zuständigen Departemente und Direktionen der Städte Basel, Bern und Zürich sowie der städtischen Verkehrsbetriebe BVB, BERNMOBIL und VBZ haben sich daher im Juni 2023 durch die

Unterzeichnung eines Kooperationsvertrags gegenseitig verpflichtet, eine gemeinsame MaaS-Plattform aufzubauen. Die Beteiligung von Basel-Stadt an der gemeinsamen MaaS-Plattform steht unter dem Vorbehalt, dass der Grosse Rat der Finanzierung, wie vorliegend beantragt, zustimmt (RRB Nr. 23/21/6 vom 27.06.2023).

Der Kooperationsvertrag regelt alle Elemente zum Aufbau und Betrieb einer gemeinsamen MaaS-Plattform gemäss Kap. 4.2.

5.2 Funktion und Umfang der geplanten MaaS-Plattform

Die von den Städten Basel, Bern und Zürich gemeinsam geplante MaaS-Plattform wird die folgenden Aspekte berücksichtigen:

- **Beschaffung und Aufbau einer gemeinsamen MaaS-Applikation:** Die Projektpartner lancieren eine gemeinsame MaaS-Applikation inkl. eines Zahlungsabwicklungssystems (Payment Service Provider (PSP)). Es soll dabei nicht selber eine MaaS-Applikation entwickelt, sondern bestehende Anwendungen übernommen und auf die Bedürfnisse der drei Städte und der beteiligten Transportdienstleister adaptiert werden. Die beteiligten Transportdienstleister beschaffen im Auftrag der drei Städte eine Standard-Software bei einem geeigneten Technologieunternehmen und einem etablierten PSP. Die öffentlichen Ausschreibungen erfolgen im zweistufigen Verfahren. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit der Digitalisierungsstrategie des Kantons Basel-Stadt («Copy first»). Die Leistungen für die MaaS-Applikation schreibt federführend die VBZ und das Zahlungsabwicklungssystem (Payment Service Provider (PSP)) schreibt federführend BERNMOBIL aus. Die Entscheide, die im Verlauf vom Aufbau der Applikation und des Zahlungsabwicklungssystems anfallen, werden zwischen den sechs beteiligten Partnern gemäss den Bestimmungen des Kooperationsvertrags getroffen.
- **Perimeter, integrierte Mobilitätsangebote und Partnerschaften:** Rückgrat und Integraler Bestandteil der MaaS-Applikation ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Schweiz. Zudem sollen ausgewählte Mobilitätsangebote der ersten und letzten Meile, die in Basel, Bern oder Zürich operieren, integriert werden. Dies sind z.B. Sharing-Angebote wie Mobility oder Velospot, Pooling-Angebote⁴ oder auch Taxidienste. Damit sind automatisch auch viele Services der Umlandgemeinden in der Plattform eingebunden. Mittelfristig könnte die MaaS-Plattform auf weitere Schweizer Städte und Gemeinden und auf ausländische Agglomerationsgemeinden (inkl. des grenzüberschreitenden Verkehrs) übertragen werden. In Basel ist geplant, dass ab 2026 angrenzende Schweizer Gemeinden und grenznahe Gemeinden aus Deutschland und Frankreich sowie der dort vorhandenen regionalen Sharinganbieter und Transportdienstleister integriert werden. Auch Unternehmen sollen längerfristig im Rahmen von Partnerschaften Zugang zur MaaS-Applikation erhalten. Im Sinne eines betrieblichen Mobilitätsmanagements können diese Unternehmen ihren Mitarbeitenden die Vorzüge des MaaS mit eigenen Tarif-/Rabatt-Angeboten zur Verfügung stellen.
- **Betrieb der MaaS-Plattform bis Ende 2028:** Der Betrieb der MaaS-Plattform soll mit dem vorliegenden Finanzierungsantrag bis Ende 2028 gesichert werden. Federführend für den Betrieb wird eine für die Projektdauer eingesetzte Trägerschaft sein, die während der Aufbauphase bis Ende 2024 gegründet wird. Die Form der Trägerschaft ist heute noch offen (bspw. ein Verein). Während der Betriebsphase wird die Applikation laufend verbessert und weiterentwickelt, um so den Bedürfnissen der Nutzenden bestmöglich zu entsprechen. Eine Fortführung der MaaS-Plattform wird auch nach 2028 angestrebt; eine geeignete Organisationsform sowie deren Finanzierung müssen im Projektverlauf zwischen den bestehenden sechs Partnern geklärt und implementiert werden. Die langfristige Organisationsform nach 2028 wird auch davon abhängen, ob bzw. welche neuen Partner im Projektverlauf dazugewonnen werden können.

⁴ Im Gegensatz zu Sharing, dem Teilen von Fahrzeugen, ist mit Pooling das Teilen von Fahrten im Sinne von Mitfahrgelegenheiten gemeint.

- **Gemeinsame Standards und Grundsätze für Mobilitätshubs:** Die Projektpartner erarbeiten ein gemeinsames Mobilitätshub-Konzept. Die Partner evaluieren geeignete Hubstandorte, integrieren diese als Umsteigepunkte in die MaaS-Applikation und setzen einige dieser schrittweise bis zur Inbetriebnahme der Applikation um. Die Mobilitätshubs stehen den verschiedenen Mobilitätsdienstleistern wettbewerbsneutral zur Verfügung. Als Mobilitätshubs kommen neben öffentlichen auch private Flächen in Frage, die von den jeweiligen Grundeigentümern freigegeben und möglicherweise auch eigenständig finanziert werden.
- **Gemeinsames Branding und Kommunikation:** Die Projektpartner erarbeiten einen gemeinsamen Brand für die MaaS-Applikation und für die Mobilitätshubs. Damit wird die digitale Applikationswelt mit der physischen Welt der Mobilitätshubs visuell verbunden. Die Leistungen für das Branding und die Kommunikation schreibt federführend die BVB aus. Auch hier treffen die sechs Partner Entscheide gemeinschaftlich gemäss den Bestimmungen des Kooperationsvertrags.

5.3 Zeitplan der MaaS-Plattform

Seit dem Jahr 2023 laufen die Vorbereitungsarbeiten für das Projekt. Dazu gehören die Vertragsabschlüsse zwischen den drei Städten sowie die Sicherung der finanziellen Mittel. Parallel hierzu laufen die Ausschreibungen für ein geeignetes Technologieunternehmen für die MaaS-Applikation, für einen bewährten Partner für die Zahlungsabwicklung (Payment Service Provider (PSP)) sowie ein geeignetes Unternehmen für das Branding und die Kommunikation. Der eigentliche Projektstart ist mit den Auftragsvergaben zwischen Frühling und Sommer 2024 nach Vorliegen aller notwendigen Finanzbeschlüsse geplant. Dann beginnen die Umsetzungsarbeiten an der MaaS-Plattform inkl. Applikation, Zahlungsabwicklungssystem und Branding. Parallel dazu erfolgen die Planungs- und Projektierungsarbeiten für die Mobilitätshubs. Die Inbetriebnahme der MaaS-Plattform mit der Applikation und einigen Mobilitätshubs ist für Ende 2024 geplant. Anschliessend startet die Betriebsphase von vier Jahren mit der dafür eingesetzten Trägerschaft, in denen die Plattform laufend weiterentwickelt und eine für den langfristigen Betrieb (2029 ff) geeignete Organisationsform inkl. Finanzierung erarbeitet wird. Das MaaS-Projekt endet in vorliegender Form Ende 2028.

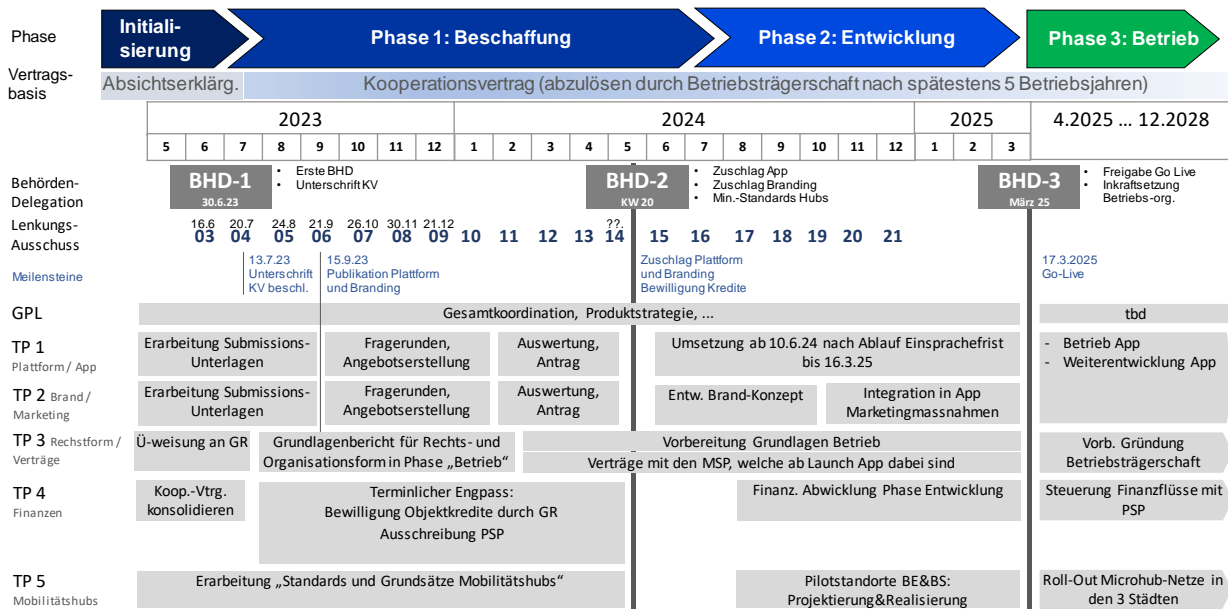


Abbildung 4: Terminplan zur Umsetzung der MaaS-Plattform, unterteilt in Arbeitsschritte; 2023–2028

5.4 Kosten der MaaS-Plattform

Die Kooperation der Städte und Transportdienstleister hat den Vorteil, dass für den Aufbau und Betrieb der MaaS-Plattform auf ein umfassendes Fachwissen zurückgegriffen, fachliche Synergien erzeugt und unnötige Doppelarbeiten vermieden werden können. Die Projektrisiken und die Kosten

werden demgegenüber auf mehrere Städtepartner aufgeteilt. Die Kosten für den Aufbau und den Betrieb der MaaS-Plattform wird zwischen den Städtepartnern wie folgt aufgeteilt:

- Die Investitionskosten für den Aufbau und die Inbetriebnahme der MaaS-Applikation werden paritätisch zu je einem Drittel von den drei Vertragspartnern getragen.
- Der Betrieb der MaaS-Plattform nach Inbetriebnahme bis ins Jahr 2028 wird prozentual nach Anzahl Einwohnende und Anzahl potenziell Nutzende⁵ aufgeteilt.

Der Aufbau und Betrieb der MaaS-Plattform ist eine Gemeinschaftsaufgabe aller drei beteiligten Städte. Im Rahmen des Kooperationsvertrags wurde ein Kostenteiler zwischen den Städten definiert. Das Gesamtprojekt kostet 18,2 Mio. Franken, wovon Basel gut 30% an den Gesamtkosten trägt. Aufgrund aktuell hoher preislicher Unsicherheiten sind Reserven von 20% in den Kosten enthalten. Diese begründen sich u.a. durch die ausstehenden öffentlichen Ausschreibungen und die eingereichten Offerten der Unternehmen für die MaaS-Applikation, das Zahlungsabwicklungssystem und das Branding. Nicht in die Kosten eingerechnet wurden die notwendigen Sachmittel für die Umsetzung der Mobilitätshubs. Diese werden über das laufende Budget sowie über separate Projektkredite beantragt. Die Höhe dieser Kosten für die Umsetzung ist abhängig von der Anzahl umzusetzender Hubs und deren Ausstattungsgrad. Sie werden nach dem Territorialprinzip von den jeweiligen Städten direkt getragen. Die Kosten für die Realisierung der Hubs dürften dabei deutlich unter den Kosten für die Applikation liegen. Vorausgesetzt es können hierfür geeignete Flächen identifiziert und plangemäss ohne bauliche Massnahmen niederschwellig als Mobilitätshubs markiert bzw. signalisiert werden. Der Regierungsrat unterstützt das Vorantreiben der Mobilitätshubs u.a. im Rahmen der derzeit laufenden Arbeiten zur Neuregulierung von Sharing-Angeboten in Basel-Stadt (P195282). Grundsätzlich ist die MaaS-Plattform auch unabhängig von den Mobilitätshubs sinnvoll und funktioniert auch ohne diese bestens. Durch die eingeplante Einbettung solcher attraktiven Umsteigepunkte gewinnt die Plattform aber weiter an Nutzerfreundlichkeit und Service. Eine proaktive Einbindung in die MaaS-Plattform ist daher sinnvoll und schafft beiderseits Synergien.

Die Kosten für Basel sollen aus Mitteln des Mobilitätsfonds finanziert werden. Aus den Kosten für Basel-Stadt herausgerechnet sind die Vorleistungen 2023, die mehrheitlich von der BVB getragen werden. Es handelt sich um Personalkosten der BVB. Auch nicht eingerechnet sind die Kosten für die bisherigen und zukünftigen kantonalen Personalaufwendungen, die über das ordentliche Budget des ZBE getragen werden. Diese projektbegleitenden Aufwendungen werden mit den bestehenden Personalressourcen gewährleistet und über das laufende Budget abgerechnet. Beim Mobilitätsfonds wurden 5,06 Mio. Franken (exkl. Vorleistungen von 0,68 Mio. Franken) für den Aufbau und den Betrieb der MaaS-Plattform beantragt.

Die Städte Bern und Zürich tragen ihre Anteile der Kosten selbstständig. Die politischen Entscheide zur Finanzierung laufen derzeit parallel. Die Entscheide werden voraussichtlich bis Mai 2024 getroffen. Die Finanzierung des Anteils von Basel-Stadt steht unter dem Vorbehalt, dass die Finanzierungen von Bern und Zürich zustande kommen.

⁵ Kostenteiler richtet sich nach der Zahl an Einwohnenden (Zürich 423'193, Basel 173'064, Bern 134'290; BFS, Stand 31.12.2021) und darauf gestützt der hochgerechneten Zahl an potentiellen Nutzenden. Der Kostenteiler ist im Kooperationsvertrag für Zürich mit 57.9%, für Basel mit 23.7% und für Bern mit 18.4% festgelegt.

Städtekooperation Zürich, Bern, Basel: MaaS-App								
Gesamtkosten in Fr. (exkl. Teuerung)								
Preisstand 21.02.2023								
Kostenarten	Phase	Beschaffung	Umsetzung	Betrieb			Summe 2023-2028	
	Kosten- teiler ¹	2023	2024	2025	2026	2027		2028
Investitionskosten (neue Ausgaben)	100%	1'690'000	3'080'000	500'000	150'000	150'000	150'000	5'720'000
Betriebskosten (jährliche Folgekosten infolge Mehraufwand)	100%	0	419'400	2'247'400	2'139'900	2'323'500	2'323'500	9'453'700
Gesamtvorhaben	100%	1'690'000	3'499'400	2'747'400	2'289'900	2'473'500	2'473'500	15'173'700
Reserven 20% ²	100%	338'000	699'880	549'480	457'980	494'700	494'700	3'034'740
Gesamtvorhaben inkl. Reserven 20%	100%	2'028'000	4'199'280	3'296'880	2'747'880	2'968'200	2'968'200	18'208'440

Anteilmässige Kosten Kanton Basel-Stadt in Fr. (exkl. Teuerung)								
Städtekooperation Zürich, Bern, Basel: MaaS-App								
Preisstand 21.02.2023								
Kostenarten	Phase	Beschaffung	Umsetzung	Betrieb			Summe 2023-2028 Anteil Basel	
	Kosten- teiler ¹	2023	2024	2025	2026	2027		2028
Investitionskosten (neue Ausgaben)	33%	563'333	1'026'667	166'667	50'000	50'000	50'000	1'906'667
Betriebskosten (jährliche Folgekosten infolge Mehraufwand)	ca. 33%	0	130'976	674'842	639'008	682'521	682'521	2'809'868
Gesamtvorhaben exkl. Unsicherheit/Steuern	ca. 33%	563'333	1'157'643	841'508	689'008	732'521	732'521	4'716'535
Reserven 20% ²	33%	113'000	232'000	168'000	137'802	147'000	147'000	943'000
Steuern (Vorsteuerabzug in BS)	3.6%	2'153	22'360	16'240	11'055	12'534	12'534	76'875
Gesamtvorhaben inkl. Reserven/Steuern von 20%		678'487	1'412'002	1'025'748	837'864	892'055	892'055	5'736'410

Abbildung 5: Kostenaufstellung für Aufbau und Betrieb der MaaS-Plattform; 2023 – 2028 (Gesamtkosten u. Kostenanteil Basel-Stadt (inkl. BVB))
 Erläuterung zur Tabelle Kostenanteil Basel-Stadt: Dem Kostenanteil für Basel-Stadt in Höhe von 5'736'410 Franken werden die Vorleistungen 2023 in Höhe von 678'487 Franken abgezogen. Damit verbleibt ein Betrag von 5'057'923 Franken (gerundet 5,06 Mio. Franken), der zur Mitfinanzierung über den Mobilitätsfonds beantragt wird.

6. Finanzierung über den Mobilitätsfonds

6.1 Förderempfehlung

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat im März 2023 ein Gesuch zur Mitfinanzierung der MaaS-Plattform beim Mobilitätsfonds eingereicht. Der für die Prüfung eingesetzte Mobilitätsfondsrat⁶ hat in seiner Sitzung vom 16. Mai 2023 das Gesuch behandelt, einstimmig gutgeheissen und die Mitfinanzierung in Höhe von 5,06 Mio. Franken empfohlen.

Grundlage für die Prüfung und die Einholung der Finanzentscheide bilden der § 19^{ter} Umweltschutzgesetz⁷, die Mobilitätsfondsverordnung⁸ sowie die Expertisen der Vertreterinnen und Vertreter des Mobilitätsfondsrats. Folgende Gründe sind für die Empfehlung zugunsten einer Mitfinanzierung ausschlaggebend:

- **Innovatives Projekt mit Vorbildcharakter:** Der Mobilitätsfonds kann kantonseigene Projekte mitfinanzieren, sofern diese neuartig, nicht oder wenig erprobt sind. MaaS ist ein Mobilitätstrend. Es wäre eine verpasste Chance, würde dieser Trend zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität nicht genutzt. In den vorangegangenen Kapiteln wird detailliert erläutert, dass es europaweit wenig resp. in der Schweiz keine «echten» MaaS-Lösungen gibt und dass die Einflussnahme der öffentlichen Hand hin zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung in der Mobilität unerlässlich ist. Damit nimmt Basel mit den anderen beiden Städten eine Vorreiterrolle in der Schweiz ein. Der Mobilitätsfonds bietet eben für solche Projekte eine Finanzierungshilfe an.
- **Grosse Wirkung:** Der Mobilitätsfonds unterstützt Projekte in der trinationalen Agglomeration Basel, die einen Beitrag an eine umweltfreundliche Mobilität im Kanton Basel-Stadt leisten. Kern der MaaS-Plattform ist die Förderung und optimale Kombination des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie der geteilten Mobilität. Da die MaaS-Plattform den Nutzer und seine Bedürfnisse im Mittelpunkt stellt, hat sie das Potenzial, eine hohe Wirkung im Kanton Basel-Stadt zu erzielen. Personen, die heute bereits umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten nutzen, können durch diese MaaS-Plattform zusätzlich gebunden werden. Darüber hinaus besteht eine echte Chance, Neukundinnen und Neukunden für den öffentlichen Verkehr und Sharing-Angebote zu gewinnen. Das Potenzial an Neukundinnen und Neukunden, die vom MIV umsteigen und dafür

⁶ Der Mobilitätsfondsrat setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Kantons Basel-Stadt, der trinationalen Agglomeration Basel und Fachexperten zusammen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat den Vorsitz inne.

⁷ https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/780.100

⁸ https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/780.300

die Applikation der MaaS-Plattform nutzen, werden für Basel auf bis zu 13'000 Nutzende täglich geschätzt (Pendler-, Freizeit- und Geschäftsverkehr). Das entspricht täglich rund 330'000 eingesparte Fahrzeugkilometer.

- **Effizienter Mitteleinsatz:** Pro Jahr belaufen sich die gesamten Projektkosten aller drei Städte auf durchschnittlich 3,6 Mio. Franken. Basel beteiligt sich mit 1,01 Mio. Franken jährlich. Mit einem 30%igen Mitteleinsatz erhält Basel eine vollständige Lösung und profitiert vom erwartenden Nutzen. Stellt man die eingesetzten Projektkosten einem volkswirtschaftlichen Nutzen gegenüber, so ist das Verhältnis 1:34 (siehe Abbildung 5). Der volkswirtschaftliche Nutzen ist abgeleitet aus den Erkenntnissen der im Jahr 2021 publizierte Studie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) über die Potenziale multimodaler Mobilität (siehe Verweis Kapitel 3.1).

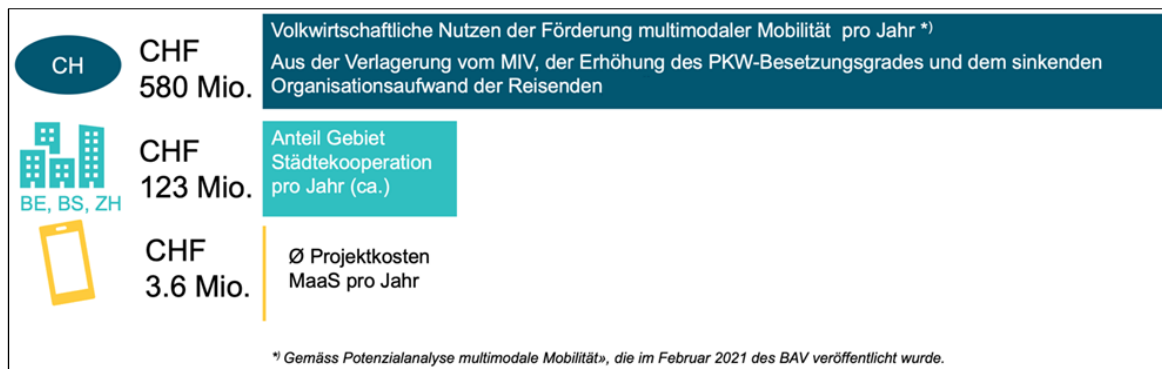


Abbildung 6: Eingesetzte Projektkosten im Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen

6.2 Finanzielle Auswirkungen

Per Ende 2022 betrug der Saldo des Mobilitätsfonds 11,3 Mio. Franken. Mit dieser Ausgabe für eine MaaS-Plattform wird der Fonds ab 2024 über fünf Jahre mit jährlich 1,01 Mio. Franken, also insgesamt 5,06 Mio. Franken, belastet. Demgegenüber stehen jährliche Einnahmen von ca. 3.4 Mio. Franken. Die Mittel des Fonds lassen die beantragte Vergabe an der MaaS-Plattform problemlos zu. Auch mit dieser Vergabe wird der Fondsaldo in den nächsten Jahren eher weiter zunehmen.

Der Mobilitätsfonds wird zu 80% aus Einnahmen der Pendler- und Besucherparkkarten sowie 20% aus Einnahmen der Anwohnerparkkarten gespeist. Es fließen keine Steuergelder in den Mobilitätsfonds.

Die MaaS-Plattform wird als Pilotprojekt verstanden. Die Mitfinanzierung über den Mobilitätsfonds ist als einmalige Anschubfinanzierung zu verstehen, damit das Grundgerüst einer MaaS-Applikation gelegt, ausreichend Erfahrungen hin zu einem effizienten und nutzergerechten Betrieb gesammelt und Überlegungen für eine langfristige Organisationsform angestellt werden können. Die Finanzierung des langfristigen Betriebs der MaaS-Plattform ist zusammen mit der langfristigen Organisationsform noch zu definieren.

7. Fazit des Regierungsrats

Der Regierungsrat sieht die Notwendigkeit und den Handlungsbedarf zur Einführung einer MaaS-Plattform unter Federführung der öffentlichen Hand. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur stärkeren Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten geleistet werden. Die MaaS-Plattform entspricht den verkehrspolitischen Zielen und der Digitalisierungsstrategie des Kantons. Sie trägt zudem zur Erreichung der Klimaschutzziele bei.

Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der BVB erachtet er als zwingend. Um den Nutzen und Erfolg zu erhöhen sowie die Kosten und Risiken zu senken, geht er zusätzliche Partnerschaften

mit den Städten Zürich und Bern sowie den Transportunternehmen VBZ und Bernmobil ein. Daher hat der Regierungsrat dem entsprechenden Kooperationsvertrag zugestimmt.

Die Finanzierung über den Mobilitätsfonds erachtet der Regierungsrat als zielführendes Instrument, um dieses für die Schweiz neuartige Projekt mitzufinanzieren.

8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 auf die finanzielle und wirtschaftliche Tragweite geprüft.

Der Vortest der Regulierungsfolgenabschätzung wurde durchgeführt. Es gibt keine direkten oder indirekten negativen Auswirkungen für baselstädtische Unternehmen. Einzig indirekt betroffen sind einige wenige Mobilitätsanbieter, deren Dienstleistungen vorerst nicht in der MaaS-Plattform abgebildet werden. Dazu gehören u.a. einige Sharing-Anbieter, die heute in Basel ihre Fahrzeuge bewilligungsfrei betreiben dürfen⁹ oder lokale Transportdienstleister in Deutschland und Frankreich. Konkret betroffen sind einzelne Sharing-Anbieter, deren Standortvorteil gegenüber den integrierten Anbietern reduziert ist. Privatunternehmen steht es hingegen offen, sich als Partner in die MaaS-Plattform einzukaufen und damit von den Vorteilen für ihre Mitarbeitenden zu profitieren.

9. Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend eine gemeinsame Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. Oktober 2020 den nachfolgenden Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten (20.5060.01) 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 macht 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 Entkopplung von Anbieter und Schnittstelle kann das vermieden werden.

⁹ In Basel betreiben derzeit sieben Sharing-Anbieter bewilligungsfrei ihre Fahrzeuge. Dazu gehören GoGreenCity, VOI, Pick-e-Bike, Bird, Bolt, TIER und Lime. Bisher gab es noch keinen Entscheid, welche der Anbieter integriert werden und welche nicht. Nur die Sharing-Anbieter, die nicht integriert werden können, hätten einen gewissen Standortnachteil.

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»

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat am 7. Dezember 2022 erstmals zum vorliegenden Anzug berichtet (BVD/P205060). Damals wurde dem Grossen Rat über die zu diesem Zeitpunkt laufenden Diskussionen und Vorbereitungsarbeiten der drei Städte Basel, Bern und Zürich sowie der Transportdienstleistern BVB, BERNMOBIL und VBZ hinsichtlich einer gemeinsamen MaaS-Plattform inkl. der physischen Infrastruktur in Form von Mobilitätshubs berichtet. Der Anzug Fuhrer wurde daraufhin vom Grossen Rat stehen gelassen.

Die Diskussionen und Vorbereitungsarbeiten liefen seither weiter und konnten im unterschriebenen Kooperationsvertrag deutlich konkretisiert werden (siehe Kapitel 4). Die im Anzug aufgeführten drei Fragen werden insofern erfüllt, als dass sich der Regierungsrat dafür einsetzt, eine MaaS-Plattform unter Federführung der öffentlichen Hand aufzubauen. Nur damit wird sichergestellt, dass

- die Daten der Nutzenden sicher behandelt und daraus das Mobilitätsverhalten besser verstanden werden kann.
- die verkehrspolitischen Ziele durch eine hohe Einflussnahme der öffentlichen Hand erreicht und bei den Nutzenden eine Änderung zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten erzeugt werden kann.
- der Mobility as a Service-Trend im Sinne der öffentlichen Hand resp. zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten weiterentwickelt werden kann.

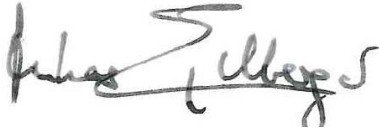
Mit dem vorliegenden Ratschlag wird den Zielsetzungen des Anzugs vollumfänglich entsprochen.

10. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

- den Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend eine gemeinsame Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote abzuschreiben und
- die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

- Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

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

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. den Gesamtbetrag von Fr. 5'057'923 für den Aufbau und Betrieb einer gemeinsamen MaaS-Plattform in Basel, Bern und Zürich zu Lasten des Mobilitätsfonds zu bewilligen.
2. Dieser Beschluss gilt unter Vorbehalt der Finanzierungssicherung des Berner und Zürcher Kostenanteils an den Gesamtkosten durch die jeweilig zuständigen Bewilligungsinstanzen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.