

BIKESHARING UND ÖFFENTLICHER VERKEHR: EINE GEWINNBRINGENDE SYNERGIE

Bericht zur Exkursion nach Chur vom 11. Juni 2026



Velos des Bikesharing-Netzes «invia BikeShare» vor dem Gebäude der Stiftung Feschland am Exkursionstag

Inhalt

1	Einführung	3
2	Invia Bikeshare als Ergänzung des öV	3
2.1	Worum es geht.....	3
2.2	Die Marke «Invia Bikeshare»	4
2.3	Projektträger und Partner	4
2.4	Nutzer:innen und Nutzung	5
2.5	Pour quel tarif ?	Erreur ! Signet non défini.
2.6	Quels sont les clés du succès du réseau ?	Erreur ! Signet non défini.
2.7	Comment est intégré le vélo en libre-service dans l'offre de transport public ?	Erreur ! Signet non défini.
3	Ton vélo à la gare : une offre qui prolonge le réseau de transport public	7
3.1	De quoi s'agit-il ?	Erreur ! Signet non défini.
3.2	Pourquoi «Dein Velo am Bahnhof» ?	7
3.3	Pour quel usage ?	Erreur ! Signet non défini.
3.4	Pour quel tarif ?	Erreur ! Signet non défini.
3.5	Comment est intégrer le vélo en libre-service dans l'offre de transport public ?	Erreur ! Signet non défini.
4	Conclusion	Erreur ! Signet non défini.
5	Liens	Erreur ! Signet non défini.

1 Einführung

Im Verkehrsbereich verursacht der Strassenverkehr 97 % der Treibhausgas-Emissionen, die die Schweiz bis 2050 auf null reduzieren muss (Langfristige Klimastrategie 2050, BAFU, 2021¹). Aus diesem Grund sind die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs (öV) am Gesamtverkehr sowie die Verdoppelung des Veloverkehrs zwischen 2021 und 2035 Ziele des Bundes². Die Kombination dieser zwei Verkehrsarten, konkret die Verknüpfung von Velo und Bahn, kann dazu beitragen, die genannten Klimaziele zu erreichen, sofern diese Verknüpfung die Nutzung des öV stärkt. Tatsächlich war dies in den Niederlanden der Fall, wo seit 2011 grosse Investitionen in Velo-Parkierungsanlagen und das Bikesharing getätigt wurden. Heute hat die Kombination von Velo und Bahn das Auto als häufigstes Verkehrsmittel zwischen den zehn grössten Städten der Niederlande abgelöst. Anfang 2025 standen an 300 Bahnhöfen 22'000 Bikesharing-Velos zur Verfügung, die 2024 insgesamt 6 Mio. mal gemietet wurden.³

Das Potenzial für die Kombination von Velo und Bahn ist auch in der Schweiz vorhanden, wohnen doch 96,8 % der Bevölkerung im Umkreis von fünf Kilometern eines Bahnhofs. Im Rahmen einer Studie wurde vom Büro EPB Schweiz AG berechnet, dass der Anteil Velofahrten auf der "ersten Meile" von heute rund 10 % um durchschnittlich 23 % erhöht werden könnte.⁴

In diesem Kontext hat das Forum Bikesharing Schweiz am 11. Juni 2026 zu einer halbtägigen Exkursion nach Chur eingeladen. Im Fokus standen mögliche Synergien zwischen Bikesharing- und öV-Netz. Dank Einblicken in die Projekte «Invia Bikeshare» und «Dein Velo am Bahnhof» konnten Antworten auf die Frage nach einer besseren Integration des Bikesharing in den öV gegeben werden.

Einerseits **schliesst** «Invia Bikeshare» die erste und letzte Meile, indem es an strategisch wichtigen Orten, rund um die Uhr und zugänglich mit dem öV-Abo, Leihvelos anbietet. Damit wird auch das Einzugsgebiet des öV vergrössert. Zweitens **erweitert** «Dein Velo am Bahnhof» das öV-Angebot mit Hilfe von Vorzugstarifen und einer verlässlichen Dienstleistung mittels des SwissPass (Zahlung und Zugang zum Velo).

2 Invia Bikeshare als Ergänzung des öV

2.1 Worum es geht

«Invia Bikeshare» ist ein Bikesharing-Netz mit 110 Velos, 140 E-Bikes und zehn Lastenvelos, die auf 25 Stationen in sechs Gemeinden in der Region Chur verteilt sind. Die Stationen sind entweder von den Gemeinden oder von privaten oder öffentlichen Institutionen gemietet. Jene profitieren im Gegenzug von Vorzugstarifen beispielsweise für ihre Einwohner:innen oder ihr Personal. Zudem erhalten alle öV-Abonnementsinhaber:innen ein BikeShare-Abo mit vergünstigten Tarifen.

¹ [Langfristige Klimastrategie 2050](#)

² [Über die Roadmap Velo](#)

³ Roland Kager, Elke Schimmel, Velo und öffentlicher Verkehr in synergetischer Partnerschaft, Info Bulletin 1/2025, [Velokonferenz Schweiz](#)

⁴ [Abschätzung Nachfragepotential konsequenter Bike+Ride-Förderung](#), EPB Schweiz AG, 2025



Die Sharing-Velos haben den Look der Marke «Invia».

2.2 Die Marke «Invia Bikeshare»

[«Invia»](#) ist die Dachmarke aller öV-Anbieter im Kanton Graubünden. Invia bemüht sich für eine bessere öV-Erschliessung im gesamten Kanton und will darum sein Bus- und Bahnangebot mit Hilfe des Bikesharing besser zugänglich machen und erweitern.

2.3 Projektträger und Partner

Das Bikesharing-Netz «Invia Bikeshare» wird vom privaten Verein [Pro Velo Graubünden](#) betrieben. Dieser hat zusammen mit Partnern das Netz entwickelt.

Das Bikesharing-Unternehmen [Nextbike](#) liefert die Veloflotte (hardware) und die Applikation (software), mit der die Nutzer:innen Velos finden, auf- und abschliessen und bezahlen können. Mit der Applikation bewirtschaftet der Betreiber die Flotte. Nextbike sorgt zudem für den Kundenservice, die Informatikdienste und die Sammlung der Nutzungsdaten.

Die [Stiftung Feschland](#) kümmert sich um den Unterhalt der Nextbike-Flotte, der auch die Verteilung der Velos und das Laden der Akkus umfasst. Die Stiftung ist ein in der Arbeitsintegration tätiges Unternehmen und seit 2023 Partnerin des Projektes.



Die Projektpartner und ihre Aufgaben

Als Standortpartner fungieren die Stadt Chur, das Kantonsspital Graubünden, der Kanton Graubünden sowie die EHL Hotelfachschule. Sie ermöglichen die Errichtung von Mietstationen. «Invia» beteiligt sich an der Weiterentwicklung des Netzes, indem sie Stationen nahe von öV-Haltestellen mietet und für ihre Kundschaft attraktive Angebote entwickelt.

2.4 Nutzer:innen und Nutzung

Das Bikesharing-Netz ist als städtisches Netz konzipiert, indem es Wohngebiete mit Arbeitsorten, Ausbildungsstätten und Freizeitorten verbindet und dadurch das öV-Angebot ergänzt. Es dient sowohl der spontanen Nutzung als auch dem regelmässigen Pendeln.

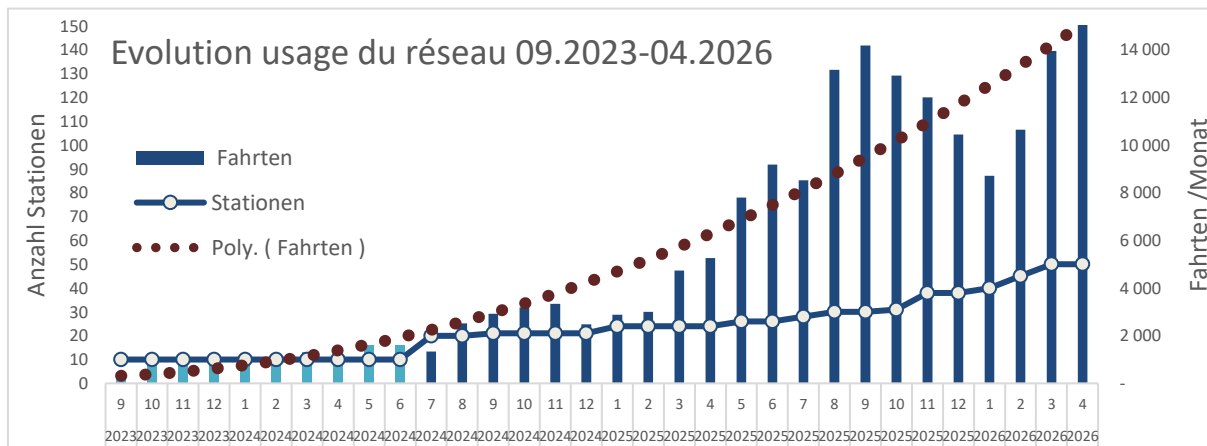
Die Partnerschaft ist für einige Parteien Teil eines Mobilitätsplans, mit dem die Nutzung des privaten Autos auf Pendelwegen reduziert werden soll. Aus Sicht von Markus Benz, dem Leiter Facility Management beim Kantonsspital, funktioniert dieser Plan aufgrund der Rotation der Velos am Morgen und am Abend vor dem Gebäude tatsächlich. Dieser Erfolg sei eine Frucht der Sensibilisierung und Förderung gegenüber dem Personal.



Die «Invia Bikeshare»-Station vor dem Kantonsspital

Dieser Eindruck wird durch die seit 2024 steigenden Nutzungszahlen bestätigt. Bis April 2026 haben sich diese mehr als verzehnfacht. Damit ist «Invia Bikeshare» europaweit eines der am schnellsten wachsenden Bikesharing-Angebote. 2025 wurde 104'833 Fahrten absolviert, was 1.8 Fahrten pro Fahrzeug (Velo oder E-Bike) bedeutet. Im Mai 2026 wurde ein neuer Rekord von 20'502 Fahrten und 3'172 Abonnent:innen registriert. (In der Grafik nicht abgebildet.)

Die Auswertungen von Nextbike zeigen, dass die Mehrheit der Fahrten unter der Woche zu den Pendlerzeiten absolviert wurden.



2.5 Tarife

	Basistarif		mit öV-Abo
	15 min	Tag	erste 30 min
Velo	1 CHF	20 CHF	gratis
E-Bike	2 CHF	40 CHF	1 CHF
E-Cargovelo	3 CHF	60 CHF	2 CHF

Partnertarif		
	gratis	nach den Gratisminuten
Velo	90 min	Basistarif
E-Bike	30 min	
E-Cargovelo	30 min	

Das Angebot von «Invia Bikeshare» ist mit den Gratisminuten für Velos für die Erste und Letzte Meile zum und vom Bahnhof gedacht. Die Partnertarife erlauben zudem etwas weitere Fahrten mit dem Velo sowie Gratisminuten auch für E-Bikes.

2.6 Erfolgsfaktoren

- Die Beteiligung von vertrauenswürdigen Partnern, die bereit waren, beim Projektstart Risiken einzugehen.
- Die Vertiefung der Partnerschaften für die Netzerweiterung nach der Pilotphase.
- Die Betrachtung des Bikesharings als Teil des service public.

2.7 Integration des Velos in den öffentlichen Verkehr

- Integration des Bikesharings in die bekannte und vertrauenswürdige Marke «Invia».
- Ausrichtung des Angebotes auf die Bedürfnisse der Pendler:innen: öV-Abo «Invia» = Gratis-Abo für «Invia Bikeshare».
- Kommunikation der Komplementarität der Transportmittel.
- Erweiterung des Bikesharing-Netzes auf weitere öV-Haltestellen.
- Einfaches Handling des Bikesharings mittels des SwissPass (Öffnen der Velos, Zahlungsmittel ohne vorgängige Registrierung)

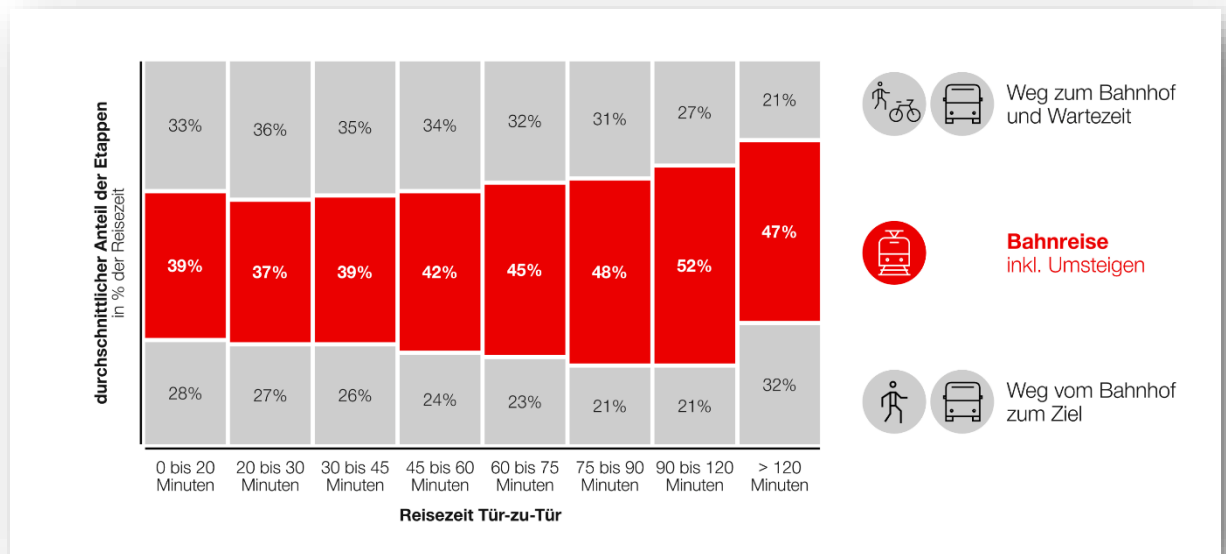
3 Dein Velo am Bahnhof: ein Angebot, das den öV erweitert

3.1 Worum es geht

«Dein Velo am Bahnhof» ist ein Pilotprojekt von SBB und BLS in Zusammenarbeit mit [Publibike/Velospot](#). In dessen Rahmen wird der Öffentlichkeit an ausgewählten Bahnhöfen eine Flotte von Velos und E-Bikes angeboten, die für sechs, zwölf oder 18 Stunden gemietet werden können. Das Öffnen Velos sowie die Bezahlung erfolgen mittels des [SwissPass](#), ohne dass eine erneute Registrierung nötig ist. Im Gegensatz zu anderen Bikesharing-Angeboten muss das Fahrzeug auch am Mietort wieder zurückgegeben werden. Das Pilotprojekt wurde 2024 an den sechs Bahnhöfen Solothurn, Brugg/Windisch, Delémont, Meilen, Herrliberg/Feldmeilen und Grenchen Süd gestartet. Ziel des Projektes ist die Erweiterung der Mobilitätsangebote in Gemeinden ohne Bikesharing sowie die Sensibilisierung der Bevölkerung für neue Mobilitätsgewohnheiten.

3.2 Hintergrund

Die Analyse der SBB von Unterwegszeiten mit Reisen mit der Bahn zeigen, dass der Anteil der Ersten und Letzten Meile an der gesamten Reisezeit zwischen 53 % und 61 % ausmacht.



Beispiel: Fahrzeit von Tür zu Tür: 50 Minuten:

Weg zum Bahnhof ca. 10' + ca. 5' Warten am Bahnhof + Bahnreise ca. 23' + Schlussetappe zum Zielort ca. 12'

Aus diesem Grund kann die Attraktivität von Bahnreisen erhöht werden, wenn nicht nur die Strecke von Bahnhof zu Bahnhof, sondern auch von Tür zu Tür optimiert wird. Mit «Dein Velo am Bahnhof» kann entweder das Einzugsgebiet von Bahnhöfen bei gleichbleibender Reisezeit erweitert oder die gesamte Reisezeit verkürzt werden. Aus diesem Grund haben die NS Stations, die Betreiber der Niederländischen Bahnen, das Produkt «OV-Fiets» entwickelt. Dieser Mietveloservice, gebrandet in den Farben des öV-Unternehmens, ist an 300 Bahnhöfen verfügbar. Es stehen stabile Velos zur Verfügung, die mit der «OV-Chipkaart» genutzt werden können. Der Einheitstarif beträgt 4.90 Euro pro Tag im ganzen Land.

Das niederländische Modell stand Pate für «Dein Velo am Bahnhof», indem beispielsweise die Velos ebenfalls in den Farben der öV-Unternehmen gehalten wurden. Dank deren Engagement konnten die Investitionskosten für die beteiligten Gemeinden moderat gehalten werden.



«Dein Velo am Bahnhof» an den Bahnhöfen Grenchen Süd und Meilen

3.3 Nutzung

«Dein Velo am Bahnhof» richtet sich an Pendler:innen für die Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsort. Das Velo soll nicht die Zugfahrt ersetzen, sondern diese ergänzen und die Flexibilität der Nutzer:innen erhöhen. Die im Vergleich zum herkömmlichen Bikesharing lange Mietdauer ermöglicht es ihnen, das Fahrzeug während des gesamten Tages für alle Etappen der Wegekette zu nutzen. Damit erweitert sich der Nutzungsbereich des öffentlichen Verkehrs, insbesondere dort, wo das öV-Angebot weniger dicht ist, etwa in ländlichen Gebieten, in Industriegebieten oder auch zeitlich.

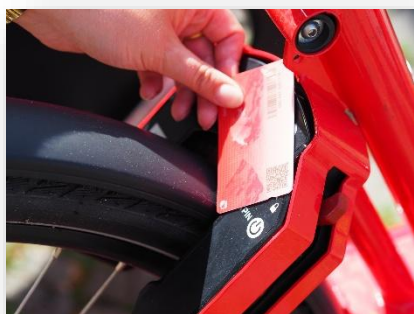
3.4 Tarife

	6 h	12 h	18 h	> 18h
Velo	2.50 CHF	3 CHF	3.50 CHF	CHF 0.10/min
E-Bike	5 CHF	6 CHF	7 CHF	CHF 0.20/min

Das Angebot ist auf eine längere Nutzungsdauer als das übliche Bikesharing ausgelegt und bietet einen einheitlichen Tarif, der attraktiver ist als die meisten Tageskarten des öV.

3.5 Integration des Bikesharing in den öV

- Die Velos sind optisch Teil des öV.
- Die Velos sind für alle Inhaber:innen des SwissPass, d.h. mehr als 8 Mio. Personen in der Schweiz zugänglich. Dank des Systems «[Tap & Go](#)» ist keine erneute Registrierung nötig.
- Die Velos stehen an den Bahnhöfen; ihre Verfügbarkeit ist sichergestellt.
- Das Tarifmodell ist auf die Bedürfnisse von Pendler:innen ausgerichtet, die täglich mit dem Zug anreisen und sich tagsüber am Arbeits- bzw. Ausbildungsort aufhalten.



Der SwissPass dient als Schlüssel zum Velo

4 Zusammenfassung

Das Kombinieren von Velo und Bahn kann in der Schweiz entweder auf einem städtischen Bikesharing-System aufbauen oder auch Teil eines integrierten Ansatzes im öV sein kann, bei dem die Sharing-Station an eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs geknüpft wird. Bikesharing kann das öV-Angebot sowohl ergänzen als auch erweitern.

In beiden Fällen trägt das Velo dazu bei, das Einzugsgebiet des öffentlichen Verkehrs örtlich oder zeitlich zu erweitern und diesen dadurch attraktiver zu machen.

Es zeigt sich jedoch, dass der Erfolg dieses Angebots von der Einbindung lokaler Akteure abhängt, die eine wesentliche Rolle bei der Förderung der geteilten Mobilität spielen. Sie müssen das Angebot bei der Zielgruppe bewerben, beispielsweise bei Mitarbeiter:innen, öV-Abonnant:innen oder Studierenden. Darüber hinaus ist ihr finanzielles Engagement nötig, um die Nachhaltigkeit und Attraktivität des Netzes für die Nutzer:innen zu gewährleisten.

Die Erleichterung der "customer journey" spielt ebenfalls eine entscheidende Rolle bei der Förderung des Bikesharings. Im Anschluss an die Exkursion «Invia BikeShare» nach Chur vom 11.06.2026 kündigten nextbike und die Allianz SwissPass die Einführung des „Tap & Go“-Systems. [Die «invia»-Velos können nun mit der SwissPass-Karte ausgeliehen werden.](#)

Die im Rahmen dieser Exkursion gezeigten Präsentationen können [hier](#) eingesehen werden.

Für weitere Informationen zum Thema empfehlen wir die untenstehenden Links.

5 Links

- Roland Kager, Elke Schimmel, Velo und öffentlicher Verkehr in synergetischer Partnerschaft, [„Velokonferenz Schweiz“](#), Info Bulletin 1/2025
- Virginie Lurkin und Dylan Moinse: [Npj sustainable mobility and transport, Modal synergies between dockless electric bikes and rail transit in Lausanne Switzerland](#), 2026
- Blog von Julien de Labaca: [Pays-Bas : vélo+train, peut-on vraiment copier le OV-Fiets ? — L'Explorateur de Mobilités](#), 25.10.2023
- Adrian Houriet, Leiter SwissPass, SBB: [Wie der SwissPass heute Bikesharingangebote unterstützt und welche Entwicklungen bis 2030 möglich sein werden](#), 10.09.2026
- Virginie Lurkin, a.o. Professorin, HEC Lausanne: [Bikesharing und Bahnhöfe: Welches Potenzial besteht für die Anbindung des Bikesharing an den Zug? Eine Fallstudie in Lausanne](#), 10.09.2026