

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2025)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Jelbi : geteilte Mobilität in Berlin aus einer Hand : App und Netzwerk von Stationen
<b>Autor:</b>	Bartnik, Michael
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1090082">https://doi.org/10.5169/seals-1090082</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Jelbi: geteilte Mobilität in Berlin aus einer Hand

## App und Netzwerk von Stationen

MICHAEL BARTNIK

Stv. Abteilungsleiter Jelbi bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG)

Schriftliches Interview geführt von Daniel Baehler, Redaktion COLLAGE



[ABB. 1]

**[ABB. 1]** Einer von über 300 Jelbi-Punkten für Mikromobilität (Velo, Trottinett, Moped) / L'un des 300 points de micromobilité Jelbi / Una di oltre 300 postazioni per la micromobilità Jelbi (biciclette, monopattini, scooter) (Quelle: BVG)

Mit Jelbi haben die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) 2019 eines der aktuell umfassendsten Mobilitätsangebote geschaffen. Es vereint einerseits in einer App den öffentlichen Verkehr sowie Sharing-Angebote vom Velo, E-Scooter bis hin zum Auto oder Taxi. Andererseits wird ein dichtes Netz von Jelbi-Mobilitätsstationen an U- und S-Bahnhöfen und Jelbi-Punkten (Abstellflächen für Mikromobilitätsformen) in Quartieren aufgebaut. Firmen und Standortpartner im Wohnbau spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

### COLLAGE (C): Was ist das Besondere an Jelbi?

**MICHAEL BARTNIK (MB):** Einerseits ist die Jelbi-App eine Buchungsplattform, die neben Tickets des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bereits über 90% der Sharing-Angebote in Berlin sowie auch das Taxi umfasst. Sie bündelt damit

alle Alternativen zum eigenen Auto. Die App zeigt Kosten und Fahrzeiten im Vergleich und ermöglicht, alle Angebote direkt zu buchen und zu bezahlen. Andererseits verknüpft Jelbi die Mobilität auch im Stadtbild. An Bahnhöfen und Hotspots bestehen bereits über 300 kleine Jelbi-Punkte für Mikromobilität (Velo, Trottinett, Moped) bzw. grosse Jelbi-Stationen, an denen auch Carsharing-Fahrzeuge stehen (Mobilitätsstationen).

**So wird das Bus- und Bahnnetz durch eine Vielzahl weiterer Angebote für die erste/letzte Meile ergänzt.**

### C: Wo und wie entstehen Jelbi-Stationen?

**MB:** Wir bringen die Mobilitätsangebote direkt vor die Haustür bzw. zum Arbeitsplatz – also dorthin, wo die täglichen Wege starten und damit neue Gewohnheiten und Routinen zur Ver-

kehrsmittelwahl entstehen. Inzwischen haben wir 36 Mobilitäts- und Standortpartner im Jelbi-Bündnis. Standortpartner sind Wohnungsbaugesellschaften, Projektentwickler:innen, Business Parks, Arbeitgebende, Einkaufszentren, Krankenhäuser usw., die vor Ort Mieter:innen, Beschäftigten oder Kund:innen den Zugang zur Jelbi-Mobilitätsvielfalt ermöglichen.

**C: Was sind die Erfolgsfaktoren von Jelbi insgesamt und der Stationen?**

**MB:** Die Erfolgsfaktoren von Jelbi basieren auf einer mehrjährigen Projekterfahrung und umfassen zwei zentrale Aspekte. Erstens wurde ein integriertes Mobilitätsangebot geschaffen, das Sharing-Dienste und den ÖPNV kombiniert. Dieses Angebot ist an Jelbi-Standorten gebündelt und über eine umfassende Buchungs-App zugänglich. Zweitens spielt ein breites und engagiertes Partnerbündnis eine entscheidende Rolle, indem jeder Partner zur Steigerung der Reichweite der Sharing-Mobilität beiträgt.

---

**Des Weiteren ist ein effektives Zusammenspiel zwischen der Regulierung der Sharing-Mobilität und dem Ausbau der Infrastruktur entscheidend.**

---

Die zuständigen Senatsverwaltungen und Bezirke arbeiten hierbei immer enger zusammen. Zudem werden nachfrageaktivierende Massnahmen durch lokale Partnerschaften gefördert, die die Anwohnerkommunikation stärken und Gutschein- sowie Rabattaktionen anbieten, um die Nutzung von Jelbi zu fördern.

Für den Erfolg der Standorte sind folgende Faktoren relevant: Erstens sollte der Standort gut sichtbar sein, zum Beispiel durch auffällige Farben, damit Scooter- und Radfahrende ihn leicht finden, besonders wenn es weniger Parkmöglichkeiten gibt. Zweitens sind Jelbi-Standorte besonders wichtig an Bahnhöfen, beliebten Sehenswürdigkeiten, Einkaufszentren und grossen Arbeitsplätzen oder in neuen Wohngebieten mit wenig Autos. Ausserdem ist es wichtig, dass die Grösse und die Lage der Stellflächen sowie die Gestaltung der Parkverbotszonen gut durchdacht sind, um zu verhindern, dass Autos an den Rändern dieser Zonen falsch parken.

**C: Wie versucht Jelbi einen Beitrag gegen das «wilde Parkieren» zu leisten – und funktioniert das Vorhaben?**

**MB:** In immer mehr zentralen Bereichen der Innenstadt und hoch verdichteten Quartieren haben wir Jelbi-Zonen eingerichtet. Dort befinden sich rund alle 200 Meter Jelbi-Punkte. Zwischen den Jelbi-Punkten weisen die Zweiradanbieter eine digitale Parkverbotszone aus, sodass dort eine Fahrzeugmiete nicht beendet werden kann. Damit wird das Abstellen gebündelt und ist nur auf den ausgewiesenen Stellflächen möglich. Wir haben bereits 10 km<sup>2</sup> solcher Jelbi-Zonen in Berlin. Das schafft einen Ordnungsrahmen von Mieträdern, E-Scootern und E-Mopeds auf dem Bürgersteig. Dort haben wir falsch abgestellte Zweiräder um 90% reduziert.

Weitere Massnahmen sorgen für Ordnung: verpflichtende Fotos bei der Fahrzeugrückgabe, verpflichtende Fußpatrouillen der Scooter-Anbieter, Meldeseiten wie [www.jelbi.de/melden](http://www.jelbi.de/melden) und Parkverbotszonen an Grünanlagen, Gewässern, Einrichtungen für Senior:innen und Menschen mit Behinderungen usw.



[ABB. 2]

**[ABB. 2]** Jelbi-Station am S- und U-Bahnhof Jungfernheide mit allen Arten von Fahrzeugen / Station Jelbi avec tous les types de véhicules à la gare S-Bahn et U-Bahn de Jungfernheide / Postazione Jelbi a Jungfernheide (stazione metro e treni regionali) con ogni sorta di veicoli (Quelle: BVG)

**C: Wie kommt Jelbi an? Welches sind die Auswirkungen auf die Mobilität in Berlin?**

**MB:** Mit vereinten Kräften im Jelbi-Bündnis konnte durch die Zusammenarbeit der Mobilitäts- und Standortpartner die Sharing-Mobilität erfolgreich bis an die Stadtgrenze und darüber hinaus ausgebaut werden. Besonders in den Randgebieten wie Buch, Adlershof und Hellersdorf haben die Bekanntheit und die Nutzung von Jelbi stark zugenommen.

Wer Jelbi nutzt, fährt viel öfter mit dem ÖPNV oder Sharing-Diensten als alle anderen in Berlin. Und wer Jelbi nutzt, fährt laut unseren Befragungen ein eigenes Auto seltener bzw. zeigt eine höhere Bereitschaft, darauf zu verzichten. Zudem fällt es ihnen leichter, sich einen Umstieg auf ÖPNV und Sharing vorzustellen.

Um einen nachhaltigen Modalshift zu erreichen, sind jedoch sowohl attraktive Angebote (Pull-Massnahmen) als auch infrastrukturelle Verbesserungen für Fuss-/Radverkehr und ÖPNV notwendig (Push-Massnahmen). Insbesondere bei einer angespannten Parksituation wird Jelbi von Autofahrer:innen vermehrt genutzt.

---

**LINK**

[www.jelbi.de](http://www.jelbi.de)