



Sechs Jahre Jelbi: Ein Zwischenfazit



Die wichtigsten Ergebnisse

Jelbi-Standorte 2019-2025

Wo alles seinen Anfang nahm

Erste Mobilitätsstation Berlins 2019 am U Prinzenstraße



Anfangs ging es Schlag auf Schlag: Im Februar 2019 wurde das Jelbi-Bündnis vorgestellt, im April die erste Jelbi-Station eröffnet und im Juni 2019 die Jelbi-App gelauncht. Sechs Jahre lang wurde Jelbi bis 2025 erfolgreich pilotiert. Dieses Dokument zieht ein Zwischenfazit.

Mobilitätshubs, Ordnungsrahmen, Mobilitätsbudget und die neue Mobilitätsplattform MAX mit dem breiten Partnerbündnis sind auch weiterhin integraler Bestandteil der BVG-Strategie.

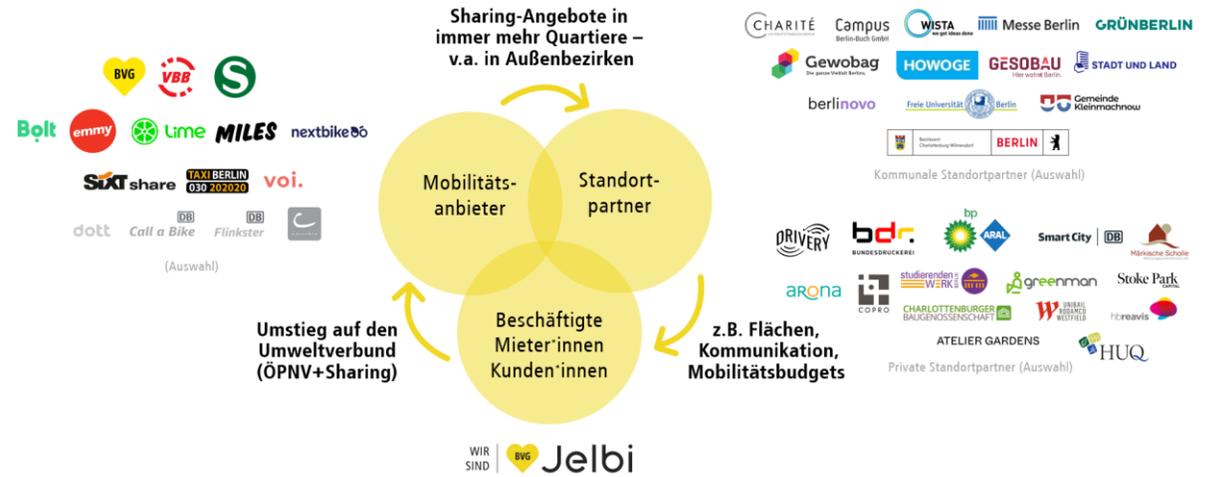
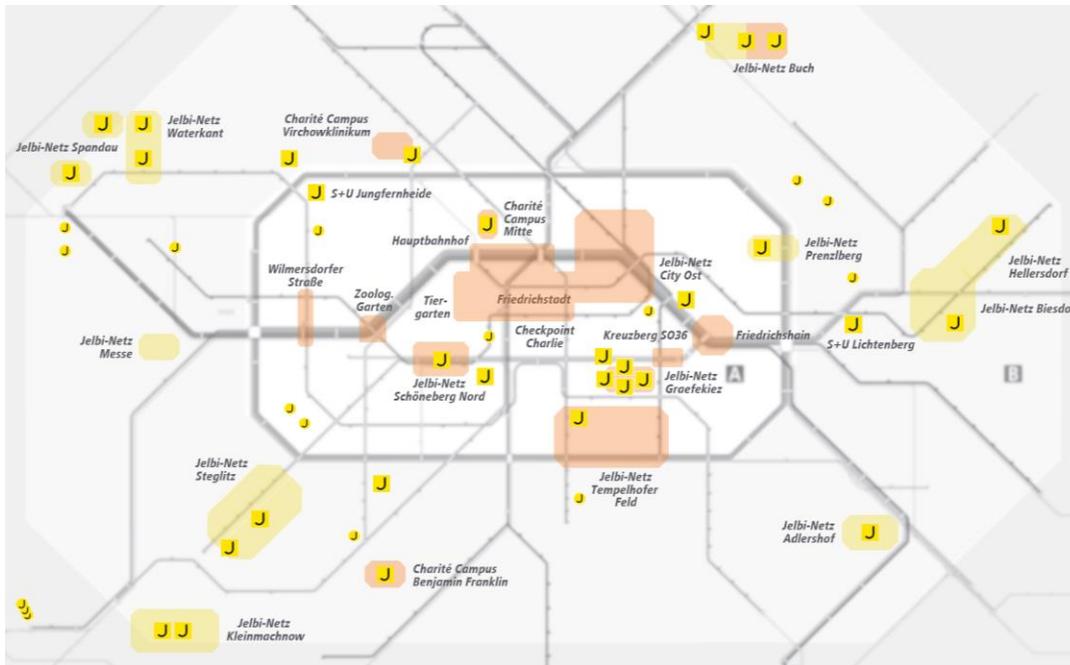
I. Leuchtturm für neue Mobilität

Jelbi strahlt weltweit



Berlin ist Sharing-Hauptstadt Europas

Mit über 60.000 Mieträdern, Scootern, Mopeds, Lastenrädern und Carsharing-Autos hat die Bundeshauptstadt selbst mehr Sharing-Fahrzeuge als Paris, London oder Madrid (vgl. [European Shared Mobility Review 2024](#)). Als Start-up-Hub Europas mit seiner jungen Bewohnerschaft ist Berlin für viele Anbieter ein Einstiegs- und Experimentiermarkt. Da darf Jelbi nicht fehlen.



Das größte Netz an Mobilitätsstationen Europas

So einen Leuchtturm hat Berlin verdient: Mit fast 60.000 buchbaren Fahrzeugen (Sharing, ÖPNV und Taxen), 11 Mobilitätsangeboten und 1,1 Million Downloads ist Jelbi die **größte Mobilitätsplattform im ÖPNV** und mit bald 350 Standorten das **größte Netz an Mobilitätsstationen Europas**.

Das größte Mobilitätsbündnis Europas

Inzwischen sind **über 40 Partner im Jelbi-Bündnis** integriert: Mit 12 Sharing-Anbietern sind es die meisten, die in Berlin, Potsdam und Umland aktiv sind. Hinzu kommen fast 30 Wohnungsbaugesellschaften, Quartiersentwickler, Arbeitgeber, Bezirke, Krankenhäuser oder Einkaufszentren etc.

I. Leuchtturm für neue Mobilität

Jelbi strahlt weltweit

BVG

Jelbi ist weltweit gefragt

Mit Jelbi hat Berlin einen weltweit ausstrahlenden Leuchtturm: Inzwischen gibt es rund 100 Besuchs- und Vortragsanfragen (oft mehrere Anfragen pro Land). Um die Anfragen zu bündeln haben wir sie inzwischen in quartalsweisen, englischsprachigen »Jelbi Learning Sessions« gebündelt, in denen das Produkt vorgestellt wird und individuelle Anfragen beantwortet werden.



Jelbi wirkt ganzheitlich

Die fünf Dimensionen von Jelbi greifen eng ineinander und wirken so als integriertes Gesamtkonzept, um den Umweltverbund aus ÖPNV und Sharing voranzubringen.

Jelbi ist ausgezeichnet

Bereits 2019 wurde Jelbi mit dem Deutschen Mobilitätspreis des Bundesverkehrsministeriums ausgezeichnet, mit dem German Brand Award, German Design Award und Better together Award.

Konferenzen/Präsentationen 2023-25 2019-2022



II. Ordnungsrahmen schaffen

Jelbi räumt auf

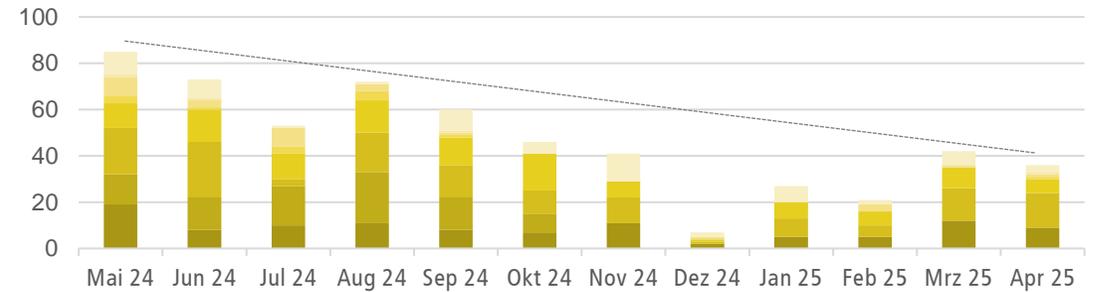
Immer weniger falschgeparkte Sharing-Fahrzeuge

Mit den Infrastruktur- und Regulierungsmaßnahmen ist es gelungen, die Mieträder/ Scooter zu bündeln – und so das „wilde Parken“ und die Beschwerden deutlich zu reduzieren. Die Meldungen auf der eigens eingerichteten Meldeseite www.jelbi.de/melden haben sich von 2024 zu 2025 praktisch halbiert.

Bereits 10 qkm Jelbi-Zonen ordnen Mikromobilität

In Gegenden mit hohem Parkdruck durch Mieträder/Scooter haben wir Jelbi-Punkte in hoher Dichte rund alle 200 m errichtet. Dazwischen gibt's flächendeckende, digitale Parkverbotszonen, in denen die Miete nicht beendet werden kann. In den „Jelbi-Zonen“ müssen die Fahrzeuge auf einen Jelbi-Standort oder bezirklichen Scooter-Parkplätzen gebracht werden. Inzwischen gibt's 10 qkm davon — **3x so groß wie's Tempelhofer Feld**. In Alt-Mitte starten 25 % der Zweirad-Fahrten an Jelbi-Standorten, in Biesdorf sogar 40 %.

Falschparker-Meldungen auf jelbi.de/melden



Jelbi koordiniert Fußpatrouille der Scooter-Anbieter

Durch das Ineinandergreifen verschiedener Ordnungsrahmen-Maßnahmen macht **Jelbi Sharing stadtverträglich**:

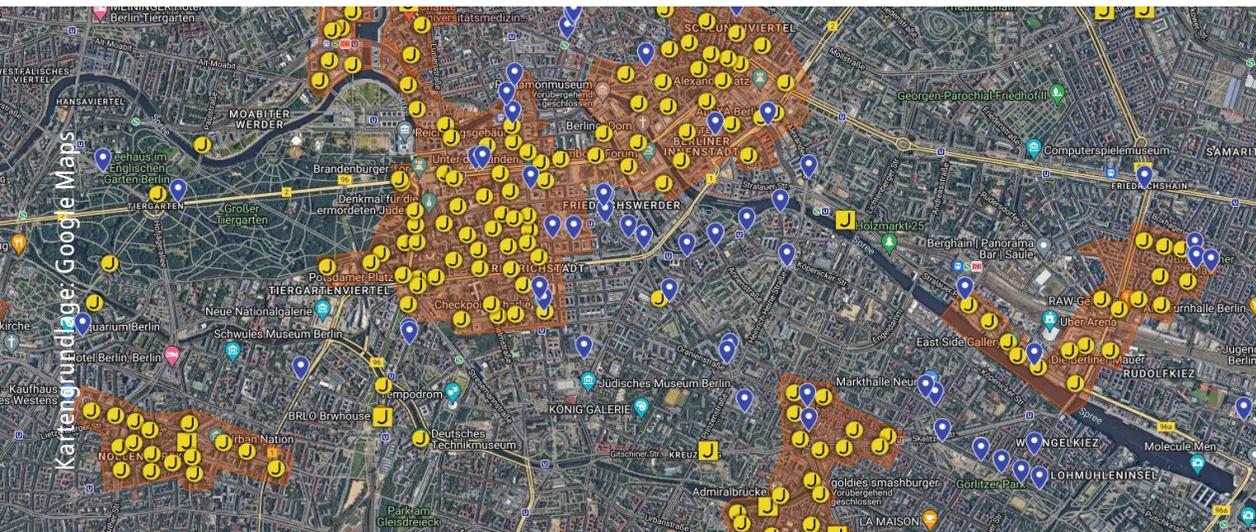
Alle vier E-Scooter- und E-Bike-Anbieter beteiligen sich an der täglichen **Jelbi-Fußpatrouille**, die in besonders frequentierten Gebieten Fahrzeuge aufräumt.

Die inzwischen strengen **Parkregeln** der Mikromobilitäts-Regulierung (11a Berliner Straßengesetz) kommunizieren wir in der App, in Publikationen, auf der Webseite und bei Mobilitäts- und Sicherheitstrainings der Anbieter.

Mit Mietende ist ein verpflichtendes **Rückgabefoto** zu erstellen. Dabei wird der Standort des Fahrzeugs (außerhalb einer Parkverbotszone) geprüft.

Auf der **Meldeseite** können Falschparker gemeldet werden, die innerhalb der Berliner Fristen (tagsüber vier Stunden) durch die Anbieter umgeparkt werden.

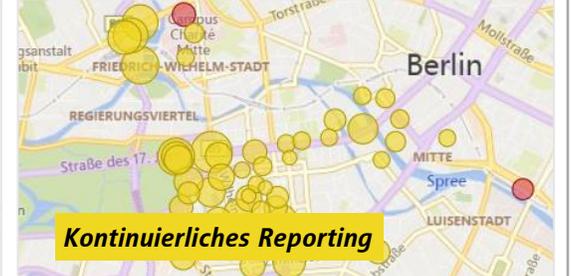
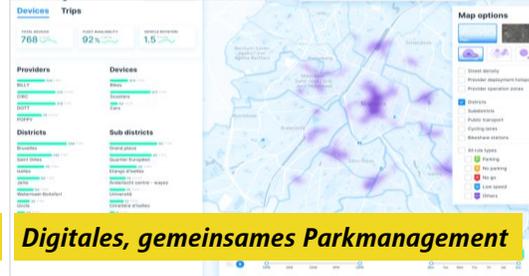
Grundlage ist eine datenbasierte, nachfrageorientierte Standortplanung und eine laufende **Evaluation** und ggf. Anpassung der Jelbi-Standorte.



II. Ordnungsrahmen schaffen

Jelbi räumt auf

Maßnahmen des Ordnungsrahmens



Ergebnisse

90 % Richtigabstellungen in Jelbi-Netzen

Größte Parkdruck-Hotspots zuerst entschärft

Bürgersteige systematisch freigeräumt

Engere Zusammenarbeit mit den Anbietern

Planungsgrundsätze und barrierefreie Pilotstandorte

Zentrales Ziel

„Jelbi macht Sharing-Mobilität stadtverträglich“

III. Quartiere erschließen

Jelbi bringt Mobilitätsvielfalt

In Zeiten der wachsenden Stadt und steigenden Mieten entstehen die meisten Neubauquartiere und Nachverdichtungen außerhalb des S-Bahn-rings. Jelbi hat Pilotnetze in vielen Quartieren erfolgreich erprobt:

Am Campus Buch und der Wista Adlershof zur Erschließung der Business-Parks, in Waterkant und Stadtgut Hellersdorf in Neubauquartieren, in Biesdorf und Kleinmachnow in Einfamilienhaus-Gegenden und in Steglitz rund um den FU-Campus (Zukunftsort Südwest).

Wenn Berlin weiter wächst, wird auch der Verkehr wachsen: Ein mitwachsender ÖPNV und Infrastruktur für Sharing-Angebote sind die Voraussetzung, um nicht in gleichem Maße den Autoverkehr zu steigern und

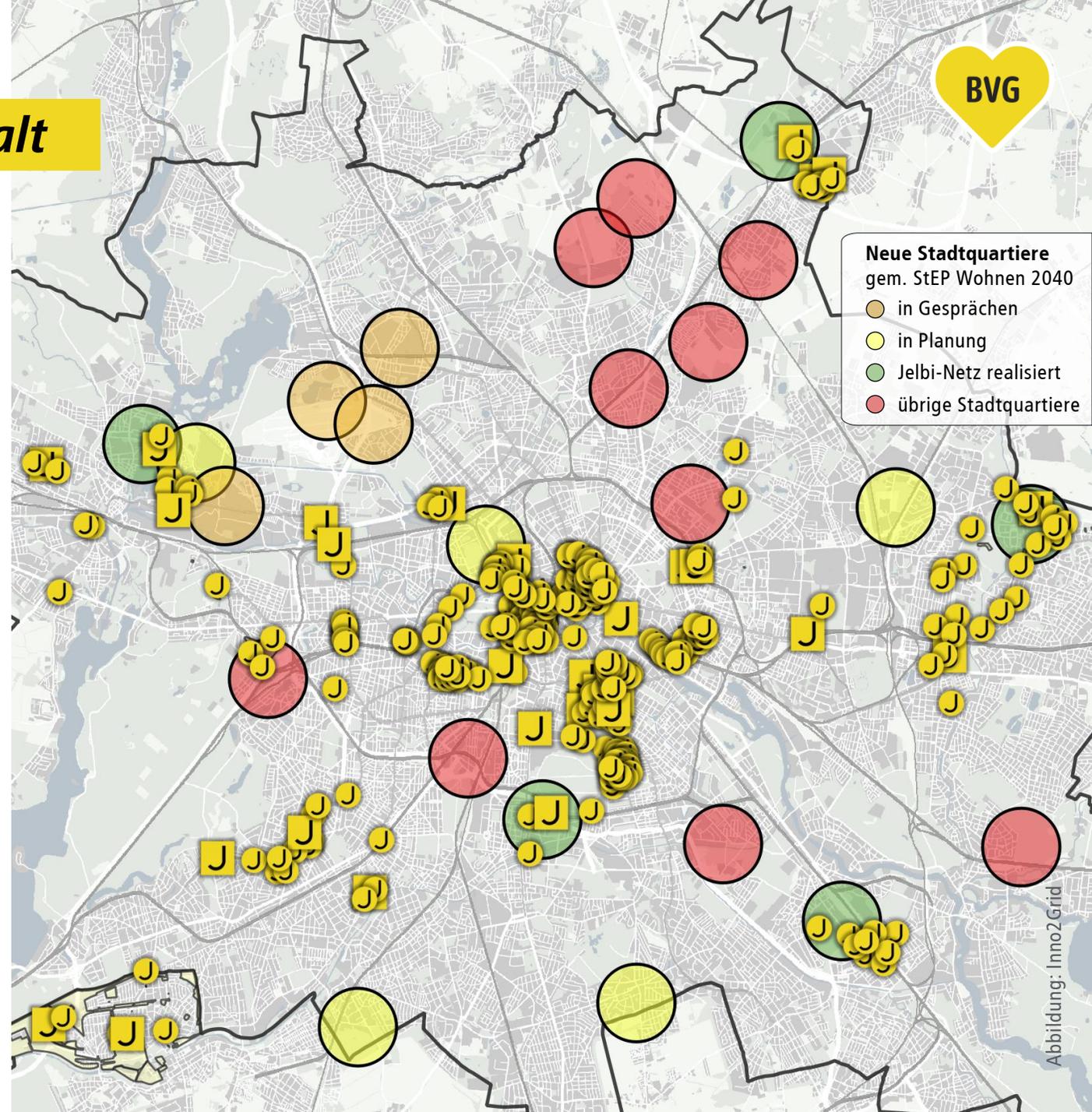
Unaufhörliche Nachfrage im Neubau

Die Standortpartner stellen inzwischen den größten Anteil der Partner im Jelbi-Bündnis dar. Weiterhin gehen ca. 20-30 neue Anfragen für mögliche Standortpartnerschaften jedes Jahr bei Jelbi ein – trotz Baukrise.

Die meisten Anfragen für Jelbi-Standorte stammen aus den Neuen Stadtquartieren bzw. großen Wohnungsbauvorhaben gemäß [Stadtentwicklungsplan Wohnen 2040](#).

Zahlreiche Standortpartner beteiligen sich 2026+

Breite Unterstützung für die Zukunft: Mit Campus Buch, Drivery, Gewobag, Tegel Projekt (Urban Tech Republic) und WISTA haben zahlreiche Standortpartner bereits einen **Letter of Intent** Jelbi 2026+ unterzeichnet, sich auch künftig an Bau und Betrieb von Jelbi-Standorten engagiert zu beteiligen.



III. Quartiere erschließen

Jelbi bringt Mobilitätsvielfalt



Schnelle Erschließung beim Neubau

Die meisten Neubauquartiere, Nachverdichtungen und neuen Produktions- oder Bürostandorte werden „parkplatz- bzw. autoarm“ geplant. Flexible Alternativen sind gefragt: Mobilitätsstation helfen bei einer schnellen Erschließung unmittelbar ab Bezug. Das ist umso wichtiger einer oft langwierigen Anbindung an die Schiene. Sie machen die Standorte „mobilitätsstark“, denn sie bieten von Anfang an vielfältige Angebote, so dass erst gar kein Bedarf an einem eigenen Auto entsteht.

ÖPNV und Sharing als Komplementärmobilität für die erste/letzte Meile bzw. besondere Anlässe werden immer wichtiger angesichts einer wachsenden Stadt — und eines sinkenden Autobesitzes und eines geringeren Pkw-Anteils an den Wegen.

Jelbi spart Bau-/Betriebskosten

Laut [Studien des Bundesverbands Carsharing](#) (BCS) ersetzt ein Carsharing-Auto rund 10 private Pkw. Beispielrechnung: Eine typische Jelbi-Station mit 5x Carsharing und 20 Mieträdern, Scootern und Mopeds kostet rund 25.000 €. Sie können mind. 50 private Pkw ersetzen.

Müsste man die 50 Pkw-Stellplätze in einem Neubauquartier in einer Quartiersgarage bereitstellen, würde das 700.000 € kosten. Bei durchschnittlichen Baukosten von 14.000 bis 22.000 € pro Stellplatz ([vgl. VCD-Leitfaden Intelligent mobil im Quartier](#)). Flächen, die für Wohnen/Gewerbe genutzt werden können.

Jelbi motiviert zu nachhaltiger Mobilität

Wenn Jelbi kommt, ist es mit zahlreichen Maßnahmen verbunden, die zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten animieren: Infoveranstaltungen, Gutscheinkampagnen, Kommunikation in Quartiers- oder Mitarbeiter-Apps, im Intranet oder an Hausaushängen. Immer mehr Unternehmen bieten Mobilitätsbudgets an, um zum Umstieg zu animieren, den CO₂-Fußabdruck der Beschäftigten (Scope-2-Berichterstattungspflichten) oder um mit besonderen Benefits die Arbeitgeberattraktivität zu steigern.

Beispielrechnung: Würden nur 10 % der 2,2 Millionen Beschäftigten in Berlin vom Privat-Pkw/Dienstwagen auf nachhaltige Mobilität aus ÖPNV, Rad und Sharing umsteigen, könnten gut 40 t CO₂ pro Jahr eingespart werden. Ein wichtiger Beitrag beim Erreichen der Berliner Klimaneutralität bis 2045.



III. Quartiere erschließen



Jelbi bringt Mobilitätsvielfalt

Jelbi steigert die Sharing-Nutzung im Kiez

Mit Jelbi ist die Sharing-Nutzung in den Pilotnetzen deutlich gestiegen. Zum Beispiel in Biesdorf von 13 % (2021) auf 23 % (2024) oder in Adlershof von 15 % auf 23 %. Zugleich ist dort die Pkw-Nutzung spürbar gesunken – Biesdorf von 46 % auf 37 % und in Adlershof von 36 % auf 28 % (eigene Befragung).

Jelbi fördert den Umstieg: Wer fünf Minuten von Jelbi-Standorten entfernt wohnt oder arbeitet, empfindet Sharing als „gute Alternative zum eigenen Auto“ (63 % der Befragten, eigene Befragung). Mit der hohen Sharing-Nutzung und geringen Autobesitzquote unter jungen Menschen ist zu erwarten, dass die Sharing-Nutzung in Berlin in der Zukunft steigen wird.

Jelbi-Nutzende fahren vielfältiger

Jelbi fördert geteilte Mobilität: Die ÖPNV-Nutzung sowie die Kombination mit Sharing ist unter Jelbi-Nutzenden deutlich höher.

Jelbi-Nutzende und Sharing-Intensivnutzende sind zu 33 % bereit, ihr eigenes Auto abzuschaffen — zum Vergleich: Bei Sharing-Nichtnutzenden ist die Bereitschaft nicht mal halb so groß (nur 14 %).

Nachhaltigkeit zählt: Für 50 % ist umweltfreundliche Mobilität der wichtigste Treiber zur Auto-Abschaffung. Und dafür steht Jelbi!

Sharing an den Stadtrand

Mit der Ausdehnung des Jelbi-Netzes sind die Geschäftsgebiete der Anbieter in den 6 Jahren deutlich gewachsen.

Sie reichen z.B. in Buch, Staaken, Kleinmachnow, Lichterfelde oder Hellersdorf bis an die Stadtgrenze.

Ziel ist es, künftig allen in Berlin mehr Mobilitätsvielfalt aus ÖPNV und Sharing zu ermöglichen.

