UNIVERSITÄT BERN

Markus Kern / Amanda Schnidrig / Alexander Tichy

ANALYSE RECHTSGRUNDLAGEN UND ARBEITSGRUPPENERGEBNISSE «AKTIONSPLAN ZUR FÖRDERUNG INNOVATIVER UND KLIMANEUTRALER MOBILITÄTSANGEBOTE»

Einschätzung im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr

Bern, 31. Januar 2025

Institut für öffentliches Recht
Prof. Dr. iur. Markus Kern
Schanzeneckstrasse 1
Postfach 3444
CH-3001 Bern

+41 31 684 83 77
markus.kern@unibe.ch
www.oefre.unibe.ch

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der im Rahmen der Recherche verwendeten Literatur VI

Verzeichnis der im Rahmen der Recherche verwendeten Dokumente und Materialien VII

Abkürzungsverzeichnis IX

A. Ausgangspunkt und Fragestellung 1

B. Analyse der Rechtsgrundlagen 2

1. Personenbeförderungsregal 2

1.1 Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz; PBG) 2

1.2 Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) 3

1.3 Verordnung über die Abgeltung und Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV; totalrevidiert) 4

1.4 Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) 5

1.5 Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZG) 5

1.6 Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZGV) 5

1.7 Fahrplanverordnung (FPV) 6

2. Vorschriften im Bereich Eisenbahn 6

2.1 Eisenbahngesetz (EBG) 6

2.2 Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) 6

3. Vorschriften zur Personenbeförderung auf der Strasse 6

3.1 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) 6

3.2 Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV) 7

3.3 Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) 7

3.4 Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) 8

3.5 Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV) 8

4. Allgemeine Vorschriften zum Strassenverkehr 8

4.1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) 8

4.2 Verkehrsregelnverordnung (VRV) 9

4.3 Signalisationsverordnung (SSV) 9

4.4 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) 9

4.5 Verordnung über die technischen Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV 1) 9

4.6 Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV) 9

5. Vorschriften zur Beseitigung der Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen. 10

5.1 Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) 10

5.2 Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) 11

5.3 Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) 11

5.4. Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiV) 12

6. Vorschriften zum Datenschutz 12

6.1 Bundesgesetz über den Datenschutz (Datenschutzgesetz, DSG) 12

6.2 Verordnung über den Datenschutz (Datenschutzverordnung, DSV) 12

7. Vorschriften zur Finanzierung 13

7.1 Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG) 13

7.2 Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz) 13

7.3 Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) 13

7.4 Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) 13

7.5 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) 13

7.6 Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) 14

8. Vorschriften zu steuerlichen Anreizen 14

8.1 Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG) 14

8.2 Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz, StHG) 14

9. Organisatorische Vorschriften 14

9.1 Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG) 14

9.2 Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV) 14

9.3 Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (OV-UVEK) 15

10. Vorschriften zum Klimaschutz 15

10.1 Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KlG) 15

10.2 Bundesgesetz über die Reduktion der CO_2-Emissionen (CO_2-Gesetz) 15

11. Weitere Vorschriften 15

11.1 Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) 15

11.2 Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG, Entwurf) 15

C. Bestehende Unterstützungsangebote 17

1. Programm Agglomerationsverkehr (PAV) 17
2. Weitere bestehende Unterstützungsangebote für (Pilot-)Projekte «Mobilität» 17
2.1 Projektförderung für nachhaltige Mobilität in Unternehmen 17
2.2 Programm Projektförderung für Städte und Gemeinden 17
2.3 MONAMO 17
2.4 SWEET 18
2.5 Pilot- und Demonstrationsprogramm 18
2.6 Innovation im regionalen Personenverkehr (RPV) 18
2.7 Energiestrategie 2050 im öV (ESöV 2050) 18
2.8 Förderprogramm Nachhaltige Entwicklung 18
2.9 Automatisiertes Fahren 19
2.10 Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung 19
2.11 Innosuisse 19
2.12 Innotour 19
2.13 Neue Regionalpolitik (NRP) 20
2.14 Forschungs- und Entwicklungsfonds, VöV 20
3. Informations-/Vernetzungs- und Beratungsangebote 20
3.1 Branchenverband CHACOMO 20
3.2 Shared Mobility Agenda 2030 20
3.3 Shared Mobility Accelerator 21
3.4 Shared Mobility Booster 21
3.5 Blueprint Shared Micromobility 21
3.6 Blueprint Mobility Hubs und geteilte Mobilität 21
3.7 Sumo 21
3.8 Mobilservice 21
3.9 Mobility Management Suisse 21
3.10 SBB 22
3.11 Schrittmacher.in 22
3.12 Openmobility 22
3.13 Fahrzeuge teilen statt besitzen 22
3.14 Netzwerk Mobilität und Raum Schweiz 22
D. Arbeitsgruppenergebnisse 23
1. Finanzielle Förderung 23
2. Information und Anreize 23
3. Nutzung öffentlicher Flächen 24
4. Physische Vernetzung 24

5. Digitale Vernetzung 24
6. Tarifstruktur 24
7. Abbau von regulatorischen Hürden 25
8. Einführung von einheitlichen Normierungen/Standards 25
9. Generelle Koordinierung 25
10. Flexibilisierung des Konzessionswesens 26
11. Gleichbehandlung der Mobilitätsformen 26
12. Kategorisierung 26
13. Einbezug von Nachhaltigkeitsaspekten 26
14. Wahrnehmung der Vorbildfunktion des Gemeinwesens 27
15. Bedarfsgerechte Forschung 27
16. Zusammenfassende Bemerkungen 27
E. Skizze möglicher Lösungsansätze 29
1. Vorgehen bei der Auswahl 29
2. Geprüfte und nicht berücksichtigte Ansätze 29
3. Spezifische Lösungsvorschläge 31
3.1 Zusätzliche Informationsleistungen 31
3.2 Erarbeitung eines Zielbildes/einer Mobilitätsstrategie 31
3.3 Anpassung des Konzessionssystems 32
3.4 Gewährung von Ausnahmeregelungen für Shared-Mobility-Angebote 33
3.5 Einführung neuer Normierungen/Standards 34
3.6 Einbezug der Shared-Mobility-Angebote in die Kundeninformationen des öffentlichen Verkehrs 35
3.7 Einbezug der Shared-Mobility-Angebote in den Vertrieb bzw. die Tarifstruktur des öffentlichen Verkehrs 36
3.8 Flexibilisierung der Finanzierungsvorgaben Agglomerationsprogramme 36
3.9 Finanzierung über die Leistungsvereinbarungen nach Art. 51 EBG 37
3.10 Institutionelle Anbindung in der Bundesverwaltung 38
3.11 Vorbildfunktion der öffentlichen Hand 39

Verzeichnis der im Rahmen der Recherche verwendeten Literatur

FRÜH ALFRED/BRAUN BINDER NADJA/SCHIBLI ROBERT, Data Governance für Smart Mobility aus rechtlicher Perspektive, sui generis 2022, S. 15 ff.

FRÜH ALFRED/SCHIBLI ROBERT/BRAUN BINDER NADJA, Mobility-as-a-Service, AJP 2023, S. 39 ff.

HEPP MARCEL/STÜCKELBERGER UELI, Die Konzession im Strassenverkehr, in: Schaffhauser René, Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht, Bern 2011.

HOCHSTRASSER MICHAEL, Der Beförderungsvertrag. Die Beförderung von Personen und Gütern nach schweizerischem Recht und im Vergleich mit ausgewählten internationalen Übereinkommen, Habil. Zürich 2015.

IMHOF SEBASTIAN et al., Integration von On-demand Verkehren in das Gesamtverkehrssystem Schweiz: Regulatorische Hindernisse und Lösungsansätze, in: Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2021, St. Gallen 2021.

KIENER REGINA/KÄLIN WALTER/WYTTENBACH JUDITH, Grundrechte, 4. Auflage, Bern 2024.

SCHREIBER MARKUS, Mobilität und Gesellschaft/E-Mobility in der Schweiz: Zur rechtlichen Förderung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, in: Bernet Stephanie/Gertsch Gabriel/Harasgama Rehana/Schister Roman (Hrsg.), Mobilität – Mobilité – Mobility, Recht der mobilen Gesellschaft, Zürich/St. Gallen 2015.

TSCHANNEN PIERRE/MÜLLER MARKUS/KERN MARKUS, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Auflage, Bern 2022.

Verzeichnis der im Rahmen der Recherche verwendeten Dokumente und Materialien

Bericht des Bundesrats über die zentralen Rahmenbedingungen für die digitale Wirtschaft vom 11. Januar 2017.

Bericht des Bundesrats über die Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr, März 2023.

Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates 22.3638 Michel vom 15.6.2022 «Verkehrsdrehscheiben und Veloinfrastruktur im ländlichen Raum stärken» vom 4. September 2024.

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung der Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), 2024.

Botschaft zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005, BBl 2005 2415.

Botschaft zur Volksinitiative «Gleiche Rechte für Behinderte» und zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen behinderter Menschen vom 11. Dezember 2000, BBl 2001 1715.

Bundesamt für Justiz, Erläuterungen zur Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV), November 2003.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen. Stärken der Verkehrsmittel gezielt nutzen, November 2021 (Stand April 2023).

Bundesamt für Strassen, Verkehrsflächen für den Langsamverkehr, Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens vom 28. Juni 2023.

Bundesamt für Verkehr, Erläuternder Bericht Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) (Stand 1. Juli 2024).

Bundesamt für Verkehr, Erläuternder Bericht Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), 2024.

Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023.

Bundesamt für Verkehr, Regulationen, Unterstützungen, Vernetzung: Stand heute. Bestehende und geplante (regulatorische) Grundlagen, Unterstützungen für Projekte und Informations-/Beratungsangebote rund um «Shared Mobility und deren Vernetzung mit dem Langsamverkehr und klassischen öV» vom 5. Juli 2024.

Bundesamt für Verkehr, Wichtigste Punkte zur Eruierung der Konzessions- oder kantonalen Bewilligungspflicht gemäss Personenbeförderungsgesetz.

Energie Schweiz, Shared Mobility Agenda 2030. Synthesebericht, Juni 2022.

Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz, Bericht der Begleitgruppe On-demand, Mai 2021.

Mobilitätsakademie des TCS (Hrsg.), Blueprint Mobility Hubs und geteilte Mobilität. Zur Planung und Gestaltung von intermodalen Schnittstellen und Shared Mobility-Zonen.

Mobilitätsakademie des TCS (Hrsg.), Blueprint Shared Micromobility. Zur Integration von stationsunabhängigem eScooter- und eBike-Sharing in den Stadtverkehr, August 2023.

PÄRLI KURT, Gutachten «Arbeits- und sozialversicherungsrechtliche Fragen bei Uber Taxifahrer/innen» vom 10. Juli 2016.

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

Verband öffentlicher Verkehr, Verkehrsdrehscheiben: Eine Planungshilfe für lokale Akteure, Band 1: Grundlagen, Handlungsansätze und Methoden; Band 2: Beispiele, Bern August 2023.

Internetquellen: Alle im Rahmen dieser Arbeit verwendeten Links wurden zuletzt am 8. Januar 2025 überprüft.

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AETR	Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 (SR 0.822.725.22)
AG	Aargau
AJP	Aktuelle Juristische Praxis
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ArG	Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz, ArG) vom 13. März 1964 (SR 822.11)
ARPV	Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) vom 16. Oktober 2024 (SR 745.16)
Art.	Artikel
ARV 1	Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) vom 19. Juni 1995 (SR 822.221)
ARV 2	Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) vom 6. Mai 1981 (SR 822.222)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AZG	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Arbeitszeitgesetz, AZG) vom 8. Oktober 1971 (SR 822.21)
AZGV	Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Verordnung zum Arbeitszeitgesetz, AZGV) vom 29. August 2018 (SR 822.211)
BAV	Bundesamt für Verkehr
BBl	Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3)
BehiV	Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung, BehiV) vom 19. November 2003 (SR 151.31)
BeSA	beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFE	Bundesamt für Energie
BIF	Bahninfrastrukturfonds

BIFG	Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG) vom 21. Juni 2013 (SR 742.140)
BPT	Berufsmässiger Personentransport
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) vom 18. April 1999 (SR 101)
bzw.	beziehungsweise
CHACOMO	Swiss Alliance for Collaborative Mobility
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CO_2-Gesetz	Bundesgesetz über die Reduktion der CO_2-Emissionen (CO_2-Gesetz) vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71)
CZV	Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV) vom 15. Juni 2007 (SR 741.521)
DBG	Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG) vom 14. Dezember 1990 (SR 642.11)
DSG	Bundesgesetz über den Datenschutz (Datenschutzgesetz, DSG) vom 25. September 2020 (SR 235.1)
DSV	Verordnung über den Datenschutz (Datenschutzverordnung, DSV) vom 31. August 2022 (SR 235.11)
EBG	Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
ESöV 2050	Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr
et al.	et alii
etc.	et cetera
f./ff.	folgende/fortfolgende
FIFG	Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG) vom 14. Dezember 2012 (SR 420.1)
FPV	Fahrplanverordnung (FPV) vom 4. November 2009 (SR 745.13)
GA	Generalabonnement
ggfs.	gegebenenfalls
Habil.	Habilitation
Hrsg.	Herausgeberschaft
i.V.m.	in Verbindung mit
insb.	insbesondere
Kap.	Kapitel

KlG	Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KlG) vom 30. September 2022 (SR 814.310)
KPFV	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) vom 14. Oktober 2015 (SR 742.120)
lit.	litera
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) vom 22. März 1985 (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) vom 7. November 2007 (SR 725.116.21)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MODI	Mobilitätsdateninfrastruktur
MODIG	Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (Entwurf)
MONAMO	Modelle nachhaltige Mobilität
NAFG	Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) vom 30. September 2016 (SR 725.13)
NRP	Neue Regionalpolitik
öV	öffentlicher Verkehr
OV-UVEK	Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (OV-UVEK) vom 6. Dezember 1999 (SR 172.217.1)
PAVV	Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019 (SR 725.116.214)
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) vom 20. März 2009 (SR 745.1)
Rn.	Randnote
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
RPV	Regionaler Personenverkehr
RPV	Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr
RUMBA	Ressourcen- und Umweltmanagement der Bundesverwaltung
RVOG	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG) vom 21. März 1997 (SR 172.010)
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV) vom 25. November 1998 (SR 172.010.1)

S.	Seite(n)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
sog.	sogenannt(e)
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
SSV	Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 (SR 741.21)
StHG	Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz, StHG) vom 14. Dezember 1990 (SR 642.14)
STUG	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) vom 20. März 2009 (SR 744.10)
STUV	Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV) vom 2. September 2015 (SR 744.103)
SuG	Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG) vom 5. Oktober 1990 (SR 616.1)
SVG	Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
SWEET	SWiss Energy research for the Energy Transition
TAFV 1	Verordnung über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV 1) vom 19. Juni 1995 (SR 741.412)
TCS	Touring Club Schweiz
u.a.	unter anderem
u.U.	unter Umständen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VAböV	Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) vom 23. März 2016 (SR 151.342)
VböV	Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) vom 12. November 2003 (SR 151.34)
vgl.	vergleiche
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VPB	Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) vom 4. November 2009 (SR 745.11)
VRV	Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962 (SR 741.11)

VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) vom 19. Juni 1995 (SR 741.41)
VZV	Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV) vom 27. Oktober 1976 (SR 741.51)
z.B.	zum Beispiel
ZHAW	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften

A. Ausgangspunkt und Fragestellung

Ausgangslage:
Die Motion 22.3632 Schaffner «Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote» beauftragt den Bundesrat mit der Erarbeitung eines Aktionsplans. Der Aktionsplan soll zum einen den Abbau regulatorischer Hürden für neue, klimaneutrale Mobilitätsangebote in den Blick nehmen und zum anderen Optionen zur Förderung der Vernetzung dieser neuen Mobilitätsangebote aufzeigen. Der Prozess der Ausarbeitung des Aktionsplans erfolgte zunächst unter Abstützung auf eine Arbeitsgruppe, die zum Ziel hatte, eine Untersuchung der Ist-Situation, der bestehenden rechtlichen Hürden und der möglichen Anpassungen des Rechtsrahmens vorzunehmen.

Begrifflichkeiten:
Unter den vorliegend zu untersuchenden Shared-Mobility-Angeboten werden gemeinschaftlich genutzte bzw. geteilte Mobilitätsformen verstanden. Die gemeinschaftliche Nutzung kann sich dabei auf das Fahrzeug (sog. car-sharing, bike-sharing etc.) oder/und auf die Fahrt (sog. car-pooling oder ridesharing) beziehen.[1]

Die physische Vernetzung von Mobilitätsangeboten bezieht sich gemäss der vorliegenden Untersuchung auf die Möglichkeit, unterschiedliche Formen der Mobilität oder Leistungen verschiedener Anbieter von Mobilitätsleistungen zu einer Transportkette zu vereinen.

Die digitale Vernetzung von Mobilitätsangeboten meint die Integration von Angaben und Informationen zu den Leistungen verschiedener Anbieter in einheitlichen oder miteinander verbundenen Informationsplattformen oder -applikationen.

Gegenstand:
Vor diesem Hintergrund hat die vorliegende Untersuchung die Analyse die nachfolgenden Fragen zum Gegenstand:

- Systematische Erfassung und Darstellung der Antworten der Arbeitsgruppenmitglieder unter Gliederung nach: Regulatorische Lücken/Hürden, Förderung der Vernetzung, bestehende (finanzielle) Unterstützungsmöglichkeiten.
- Vollständige Zusammenstellung der Rechtsgrundlagen auf Bundesebene im unmittelbaren Zusammenhang mit Shared Mobility für Pilotprojekte und reguläre Angebote sowie mit der physischen Vernetzung dieser (neuen) Mobilitätsangebote und dem Langsamverkehr.
- Gegenüberstellung der von der Arbeitsgruppe genannten (rechtlichen) Lücken/Hürden mit der aktuellen Situation und Erarbeitung einer Übersicht der tatsächlich bestehenden Lücken.
- Fazit bezüglich Hürden/Lücken und Unterstützungsmöglichkeiten sowie ein Vorschlag zur Handhabung dieser Divergenzen zwischen Ist- und Soll-Zustand (z.B. Gesetzesanpassungen, Leitfaden, Handlungsempfehlungen etc.).

Die Erfassung und Kategorisierung der Antworten der Mitglieder der Arbeitsgruppe findet sich in einer diesem Bericht beiliegenden Tabelle. Der vorliegende Bericht umfasst eine Zusammenstellung der einschlägigen Rechtsgrundlagen auf Bundesebene (B.), eine Übersicht der

[1] Vgl. zum Ganzen BAV, Grundlagen für die Analysephase, «Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Verkehrsangebote» vom 5. Juli 2024, S. 3.

bestehenden Unterstützungsangebote im Bereich Shared Mobility (C.), eine thematisch geordnete Gegenüberstellung der Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe mit Blick auf mögliche rechtliche Lücken und Hürden (D.) sowie gestützt auf diese Darstellungen eine Skizze möglicher Lösungsansätze (E.).

B. Analyse der Rechtsgrundlagen

1. Personenbeförderungsregal

1.1 Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz; PBG)

Gegenstand des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) bildet die dem Regal unterstehende Personenbeförderung (Art. 1 Abs. 1 PBG). Das Personenbeförderungsregal umfasst gemäss Art. 4 PBG das ausschliessliche Recht des Bundes, Reisende regelmässig und gewerbsmässig zu befördern. Fahrten, die nicht regelmässig und/oder nicht gewerbsmässig durchgeführt werden, unterstehen nicht dem Regal und mithin auch nicht dem Personenbeförderungsgesetz (Art. 1 Abs. 2 PBG). Sie bedürfen daher weder einer Konzession noch einer kantonalen Bewilligung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes.

Ob ein Angebot im Zusammenhang mit Shared Mobility unter das Personenbeförderungsregal und damit auch unter das PBG fällt, ist für jedes Angebot einzeln – und nicht etwa pro Unternehmen – zu beurteilen. Die Bestimmungen sind grundsätzlich auch auf Pilotprojekte anwendbar, diesbezüglich sind im Einzelfall und nach Absprache spezifische Ausnahmen und/oder Anpassungen möglich.[2]

Das Personenbeförderungsgesetz regelt insbesondere, welche Personenbeförderungsangebote eine Konzession des Bundes voraussetzen und wann eine kantonale Bewilligung benötigt wird. Das Gesetz enthält die grundlegenden Voraussetzungen für die Erteilung, den Entzug und den Widerruf der Konzessionen und Bewilligungen (Art. 9 ff. PBG), die Grundpflichten der Unternehmen (Art. 12 ff. PBG) sowie die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebotes (Art. 28 PBG).

Beförderungsangebote von geringerer Bedeutung wie beispielsweise Schüler- und Arbeitnehmertransporte oder der Bedarfsverkehr ohne Erschliessungsfunktion erfordern nach Art. 7 Abs. 2 PBG und Art. 7 der dazugehörigen Verordnung (VPB) eine kantonale Bewilligung. Mit ei- ner solchen werden zwar nicht die gleichen Rechte wie mit einer Konzession eingeräumt, die Bewilligungserteilung bringt aber auch weniger Pflichten mit sich.[3] Neben der Personenbeförderung von geringerer Bedeutung fallen auch jene Angebote in die Zuständigkeit der Kantone, die nicht vom Personenbeförderungsregal erfasst werden, weil sie entweder nicht regel- oder gewerbsmässig durchgeführt werden, oder in der dazugehörigen Verordnung über die Personenbeförderung explizit ausgenommen werden (Art. 5 PBG und Art. 8 VPB, z.B. das Taxiwesen).[4]

In Art. 16 PBG wird der direkte Verkehr geregelt. Gemäss Abs. 1 ist im Fern-, Regional- und Ortsverkehr bei Verbindungen, die über das Netz verschiedener Unternehmen führen, in der Regel

---

[2] Vgl. spezifisch zu den On-Demand-Angeboten als Teil der Angebote im Bereich Shared Mobility: Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 3.

[3] Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2, BBl 2005 2415 ff., 2485.

[4] Siehe dazu auch Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 4.2.

ein einziger Transportvertrag anzubieten. Im Fern- und Regionalverkehr ist zwingend ein direkter Verkehr anzubieten, soweit ein Bedürfnis besteht. Art. 56 VPB präzisiert Art. 16 PBG hinsichtlich des direkten Verkehrs im konzessionierten Verkehr. Die Bestimmungen zum direkten Verkehr sind allenfalls relevant im Hinblick auf geforderte rechtliche Anpassungen betreffend Öffnung und Verknüpfung der Shared Mobility Netze.

Per 1. Januar 2025 wurde das Personenbeförderungsgesetz revidiert und an die heutigen Bedürfnisse angepasst. Änderungen wurden insbesondere hinsichtlich klarerer Verantwortlichkeiten und effizienterer Abläufe im regionalen Personenverkehr beschlossen. Aus den Änderungen des PBG resultieren verschiedene Verordnungsanpassungen, die ebenfalls per 1. Januar 2025 in Kraft getreten sind.[5]

Das BAV plant zudem, dass On-Demand-Angebote künftig unabhängig von der Fahrzeuggrösse grundsätzlich nicht mehr unter das Personenbeförderungsregal fallen sollen. Eine Konzessionspflicht würde für solche Angebote sodann einzig noch bestehen, wenn sie von Bund und/oder Kantonen im Sinne von Art. 28 PBG bestellt werden.[6]

1.2 Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)

Die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) regelt gemäss Art. 1 VPB die Erteilung der Konzessionen und Bewilligungen (lit. a), die Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal (lit. b) und die Einzelheiten der Transportverträge über die regelmässige und gewerbsmässige Beförderung (lit. c). Regelmässige gewerbsmässige Angebote des Personentransports benötigen grundsätzlich eine Konzession, wenn sie eine Erschliessungsfunktion aufweisen (Art. 6 VPB) und nicht ausdrücklich vom Personenbeförderungsregal ausgenommen sind (Art. 8 VPB).

Im Zuge der Reform des regionalen Personenverkehrs und der Rechnungslegung wurde neben dem Personenbeförderungsgesetz per 1. Januar 2025 auch die Verordnung über die Personenbeförderung revidiert.[7] Eine Erschliessungsfunktion liegt nach dem revidierten Art. 5 Abs. 1 VPB bei Linien vor, die der Groberschliessung oder im Ortsverkehr der Feinerschliessung dienen. Angebote mit Zielen ausserhalb von Siedlungsgebieten, die überwiegend touristischen Zwecken dienen, haben keine Erschliessungsfunktion. Da On-Demand-Angebote oftmals in Siedlungsräumen erbracht werden, wird die Erschliessungsfunktion und damit eine Konzessionspflicht im Grundsatz regelmässig zu bejahen sein.[8]

Regelmässige gewerbsmässige Angebote unterstehen nicht dem Personenbeförderungsregal und mithin auch nicht dem PBG, wenn eine der in Art. 8 VPB konkretisierten Ausnahmen greift. Von Bedeutung ist dabei insbesondere Art. 8 Abs. 1 lit. a VPB, wonach Angebote ausgenommen sind, welche mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die einschliesslich Fahrerin bzw. Fahrer für maximal neun Personen ausgelegt sind. Da Taxis in der Regel nicht für mehr als neun Personen bestimmt sind, fallen sie trotz Gewerbsmässigkeit und oft auch Regelmässigkeit unter die Ausnahme nach Art. 8 Abs. 1 lit. a VPB.[9]

Weiter können zurzeit grundsätzlich ins Personenbeförderungsregal fallende Angebote gemäss Art. 8 Abs. 1 lit. b VPB während höchstens 14 aufeinanderfolgenden Tagen innerhalb eines

[5] https://www.admin.ch/de/nsb?id=102807
[6] Regulationen, Unterstützungen, Vernetzung: Stand heute, Kap. 2.2.2.
[7] https://www.admin.ch/de/nsb?id=102807
[8] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 4.2.1 und 4.2.2.
[9] HOCHSTRASSER, Rn. 48.

Jahres angeboten werden, ohne dass dazu eine Konzession oder Bewilligung erforderlich ist. Das BAV plant eine Erhöhung dieser maximalen Dauer von Pilotprojekten auf 90 Tage.[10]

Zur Verhinderung der Umgehung einer Konzessions- oder Bewilligungspflicht kann ein Angebot selbst bei Vorliegen einer Ausnahme nach Art. 8 VPB dem Personenbeförderungsregal unterstellt werden. Dazu prüft das BAV im Einzelfall, ob die Fahrten in Bezug auf ihre Funktionalität und Kapazität mit bestehenden Fahrten oder Fahrtenketten des Linienverkehrs vergleichbar und auf deren Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet sind (Art. 8 Abs. 2 und 3 VPB).[11]

In Art. 10 VPB werden die Gebietskonzessionen geregelt. Diese könnten im Zusammenhang mit Shared Mobility relevant sein, sofern eine Flexibilisierung dieser Konzessionen zugunsten von Shared-Mobility-Angeboten geprüft würde. Namentlich wäre im Hinblick auf eine Abweichung von der Gewährung einer Monopolstellung für Gebietskonzessionen Art. 10 Abs. 2 VPB anzupassen.

1.3 Verordnung über die Abgeltung und Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV; totalrevidiert)

Im Rahmen der Reform des regionalen Personenverkehrs und der Rechnungslegung wurde per 1. Januar 2025 die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) totalrevidiert[12] und in «Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr» (ARPV) umbenannt.[13] Im Zuge der Totalrevision der ARPV wurden die weiterhin relevanten Bestimmungen übernommen und der Geltungsbereich der ARPV ausgeweitet.[14]

Die ARPV regelt unter anderem die Abgeltung der ungedeckten Kosten der von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr (Art. 1 lit. a ARPV). Unter den regionalen Personenverkehr fällt gemäss Art. 2 lit. a ARPV der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften (Art. 5 Abs. 3 VPB) und des Personenverkehrs mit benachbarten, auch ausländischen Regionen.

Bund und Kantone können Transportunternehmen bei der Erbringung von Mobilitätsangeboten gemäss Art. 3 ARPV finanziell unterstützen, wenn es sich um Angebote im Linienverkehr, im Bedarfsverkehr oder mit linienverkehrsähnlichen Fahrten auf der Basis einer Konzession (Art. 6 PBG), einer Bewilligung (Art. 8 PBG) oder einem Staatsvertrag handelt. Der Bund beteiligt sich gemäss Art. 28 Abs. 2 PBG jedoch nicht an der Finanzierung von Angeboten des Ortsverkehrs sowie von Angeboten ohne Erschliessungsfunktion. Solche Mobilitätsangebote können hingegen von den Kantonen oder Gemeinden bestellt und finanziert werden, wobei deren Regelungen Rechnung zu tragen ist.[15]

Eine Bestellung und Mitfinanzierung der zu fördernden Mobilitätsangebote durch Bund und Kantone ist möglich, wenn es sich um ein Angebot des regionalen Personenverkehrs handelt und die Abgeltungsvoraussetzungen nach Art. 29 PBG und Art. 7 ARPV erfüllt sind. Der Umfang

---

[10] Regulationen, Unterstützungen, Vernetzung: Stand heute, Kap. 2.2.1.

[11] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 4.2.3.

[12] https://www.admin.ch/de/nsb?id=102807

[13] Erläuternder Bericht Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), Kap. 1 und 2.1.

[14] Erläuternder Bericht Verordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes/Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), Kap. 2.1.

[15] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 5.5.

des bestellten Angebotes bestimmt sich nach Art. 8 ARPV, insbesondere massgeblich ist die Nachfrage (Art. 8 Abs. 1 ARPV). Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Bestellung (Art. 39 ARPV).

1.4 Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV)

Die Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) stützt sich auf Art. 7 Abs. 2 der revidierten ARPV und bezweckt gemäss Art. 1 RPV die Festlegung der Voraussetzungen der minimalen Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr. Sie findet gemäss Art. 2 RPV Anwendung auf alle Linien des regionalen Personenverkehrs, die gemeinsam von Bund und Kantonen gestützt auf Art. 28 Abs. 1 PBG bestellt wurden. Die RPV regelt die Voraussetzungen sowie die Prüfung der minimalen Wirtschaftlichkeit der Angebote.

1.5 Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZG)

Das Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Arbeitszeitgesetz; SR 822.21) trägt als Spezialgesetz dem Bedürfnis nach einer spezifischen Regelung im Bereich des öffentlichen Verkehrs Rechnung, damit ein sicherer und effizienter Betrieb sowie der Schutz der Mitarbeitenden gewährleistet werden kann.[16]

Dem Arbeitszeitgesetz unterstehen gemäss Art. 1 Abs. 1 AZG Personenbeförderungsangebote, die unter die Konzessionspflicht des PBG fallen. Für Unternehmen, die *nebst* einer konzessionspflichtigen Personenbeförderung auch berufsmässig Transporte ausserhalb des Beförderungsregals anbieten, sind für die gesamte Tätigkeit die Grenzen der ARV 2 massgebend (Art. 4 Abs. 4 ARV 2).[17] Bietet ein Unternehmen hingegen *ausschliesslich* kantonal bewilligungspflichtige Personenbeförderung im Sinne des PBG oder berufsmässige Transporte ausserhalb des Beförderungsregals an, fällt es nicht unter den Geltungsbereich des AZG. Zu berücksichtigen sind diesfalls die kantonalen Arbeitszeitvorgaben.[18]

Das Arbeitszeitgesetz regelt insbesondere die Arbeits- und Ruhezeiten (Art. 3 ff.), die Gesundheitsvorsorge, Unfallverhütung sowie den Sonderschutz von Jugendlichen und Frauen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Art. 15 ff.). Weil sich die verschiedenen Mobilitätsformen kollektiver Mobilität stark unterscheiden, variieren je nach Angebot auch die zulässigen Arbeitszeiten und es kommen andere Gesetzesbestimmungen zur Anwendung. Darüber hinaus sind gegebenenfalls abweichende kantonale Vorgaben zu beachten.[19]

1.6 Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZGV)

Die Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZGV; SR 822.211) stützt sich auf das Arbeitszeitgesetz und konkretisiert dieses auf Verordnungsebene.

Die Verordnung zum Arbeitszeitgesetz bestimmt insbesondere, dass Unternehmen für sämtliche Angebote dem AZG und der AZGV unterstehen, wenn sie *neben* der konzessionspflichtigen Personenbeförderung auch kantonal bewilligungspflichtige Personentransporte im Sinne des Personenbeförderungsregals anbieten (Art. 1 Abs. 1 lit. c AZGV).

---

[16] https://www.bav.admin.ch/de/arbeitszeitgesetz

[17] Zur ARV 2 vgl. Kapitel 3.4.

[18] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 5.3.2; vgl. Kapitel 1.6 zur AZGV.

[19] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 5.3.2.

1.7 Fahrplanverordnung (FPV)

Transportunternehmen, denen eine Personenbeförderungskonzession nach Art. 6 PBG erteilt wurde, sind gemäss Art. 13 PBG zur Aufstellung von Fahrplänen verpflichtet. Konkretisiert wird diese Fahrplanpflicht in der Fahrplanverordnung (FPV; SR 745.13).

Neben konzessionierten Transportunternehmen (Art. 1 Abs. 1 lit. a FPV) unterstehen auch jene Transportunternehmen der Verordnung, die sich freiwillig der Verordnung unterstellen (Art. 1 Abs. 1 lit. b FPV). Gemäss Art. 1 Abs. 2 FPV kann das BAV den Transportunternehmen für nicht allgemein zugängliche Angebote Ausnahmen von der Fahrplanpflicht gewähren.

Mit dem Fahrplan wird nach Art. 2 Abs. 1 FPV das verbindliche, gesamtschweizerisch abgestimmte Angebot des öffentlichen Verkehrs für eine bestimmte Zeitdauer (Fahrplanperiode) festgelegt. Beim On-Demand-Linienverkehr verlangt die Fahrplanpflicht eine Publikation der Betriebszeiten, des Linienverlaufs sowie der verfügbaren Buchungskanäle. Beim On-Demand-Flächenverkehr muss zusätzlich zu den Betriebszeiten und den verfügbaren Buchungskanälen auch das befahrene Gebiet publiziert werden.[20]

2. Vorschriften im Bereich Eisenbahn

2.1 Eisenbahngesetz (EBG)

Das Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) regelt in Art. 37 die übergeordneten Aufgaben für den Eisenbahnverkehr oder den gesamten öffentlichen Verkehr (Systemaufgaben), welche das BAV an Infrastrukturbetreiberinnen oder Dritte übertragen kann (Abs. 1). Der Einbezug von Shared-Mobility-Angeboten in die Kundeninformationen des öffentlichen Verkehrs könnte über die entsprechende Systemaufgabe verwirklicht werden.

Art. 51 EBG regelt die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund (vertreten durch das BAV) und den Eisenbahnunternehmen. Die mit den Vereinbarungen verbundenen Abgeltungen könnten auch auf Anlagen und Einrichtungen für Shared Mobility ausgeweitet werden.

Art. 62 EBG normiert die Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur. Anlagen und Einrichtungen für Shared Mobility oder generell die Verkehrsinfrastruktur im Umfeld der Bahnhöfe sind nicht ausdrücklich erwähnt. Nebenbetriebe, die für Einrichtungen von Shared Mobility ggfs. eine Rolle spielen können, sind in Art. 39 bzw. Art. 62 Abs. 2 lit. d EBG geregelt.

2.2 Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV)

Die Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) legt in den Art. 20 ff. die Grundsätze der Finanzierung fest. Gegenstand der Finanzierung sind insbesondere die Bauten, Anlagen und Einrichtungen nach Artikel 62 Abs. 1 EBG.

3. Vorschriften zur Personenbeförderung auf der Strasse

3.1 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)

Das Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; SR 744.10) regelt die Zulassungsbewilligung (sog. Lizenz) für Strassentransportunternehmen im Personen-

[20] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 6.2 (Fahrplanpflicht).

verkehr sowie die Voraussetzungen zu deren Erteilung. Bei der Lizenz handelt es sich um eine grundlegende Voraussetzung, damit die Tätigkeit eines Strassentransportunternehmens im Personenverkehr aufgenommen werden darf (Art. 3 Abs. 1 STUG). Eine beglaubigte Kopie der Zulassungsbewilligung hat gemäss Art. 3 Abs. 3 STUG auf jedem Fahrzeug des Unternehmens mitgeführt zu werden.

Ein Unternehmen gilt gemäss Art. 2 lit. a STUG als Strassentransportunternehmen im Personenverkehr, wenn es «eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene gewerbsmässige Personenbeförderung mit Motorfahrzeugen ausführt, die nach ihrem Bau und ihrer Ausrüstung geeignet und dazu bestimmt sind, ausser dem Lenker oder der Lenkerin mehr als acht Personen zu befördern». Nicht von Art. 2 lit. a STUG erfasst werden die ausschliessliche Beförderung von Personen mit Motorfahrzeugen zu nicht gewerbsmässigen Zwecken sowie die Beförderung seiner Angestellten durch ein Unternehmen des Nichttransportgewerbes.

Vorbehalten bleibt gem. Art. 1 Abs. 2 STUG jedoch das Erfordernis einer Konzession bzw. kantonalen Bewilligung und das damit einhergehende Recht, Reisende regelmässig und gewerbsmässig im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes zu befördern.

3.2 Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV)

Ergänzt wird das STUG durch die Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV; SR 744.103). Die STUV enthält gemäss Art. 1 Abs. 1 Regelungen betreffend die Erteilung der Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen (Art. 2 ff.), die Erteilung des Fachausweises zum Nachweis der fachlichen Eignung als Leiterin oder Leiter eines Strassentransportunternehmens (Art. 6 ff.) sowie das Erfordernis und die Erteilung der Fahrerbescheinigung (Art. 8 ff.).

3.3 Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1)

Die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1; SR 822.221) regelt die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen sowie deren Kontrolle und die Pflichten der Arbeitgeber (Art. 1 Abs. 1 ARV).[21]

Für On-Demand-Angebote ausserhalb des Personenbeförderungsregals, die mit Fahrzeugen mit mehr als 17 Plätzen inklusive Führersitz durchgeführt werden, gelten in Bezug auf die Fahrerinnen und Fahrer grundsätzlich die Bestimmungen der Chauffeurverordnung (Art. 3 Abs. 1 lit. b und Art. 4 Abs. 2 lit. a ARV 1). Zu beachten sind dabei insbesondere die maximal zulässige Dauer der Lenk- und Arbeitszeiten der Führerinnen und Führer (Art. 5 und 6) sowie die Mindestdauer der Pausen (Art. 8) und Ruhezeiten (Art. 9 und 11). Wo die ARV 1 keine spezifische Regelung enthält, kommt gemäss Art. 71 lit. a ArG das Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz ArG; SR 822.11) zur Anwendung.

[21] Bei ARV 1 und 2 sind Anpassungen aufgrund der nachfolgenden Motionen wahrscheinlich: Motion 16.3066 Nantermod «Taxis, Uber und andere Fahrdienste. Für einen faireren Wettbewerb» vom 9. März 2016; Motion 16.3068 Derder «Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote» vom 9. März 2016: vgl. dazu Bericht Bundesrat Rahmenbedingungen, Kap. 5.3.1.

3.4 Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leich-ten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)

Die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222) regelt die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der nicht der Chauffeurverordnung (ARV 1) unterstellten berufsmässigen Führer von Motorfahrzeugen zum Personentransport sowie ihre Kontrolle und die Pflichten ihrer Arbeitgeber (Art. 1 Abs. 1 ARV 2).

On-Demand-Angebote werden regelmässig als berufsmässige Personentransporte im Sinne von Art. 3 Abs. 1bis ARV 2 zu qualifizieren sein. Sofern die dazu eingesetzten Fahrzeuge mitsamt Führerin bzw. Führer nicht mehr als 17 Plätze aufweisen (und damit die ARV 1 nicht anwendbar ist), fallen die Angebote grundsätzlich unter die ARV 2.[22] Im Übrigen sind Personentransporte mit Mietfahrzeugen samt Chauffeur gemäss Art. 3 Abs. 1ter ARV 2 den berufsmässigen Personentransporten gleichgestellt.

Die ARV 2 regelt insbesondere die Höchstarbeitszeiten der Lenkerinnen und Lenker (Art. 5 ff.), die Mindestdauer der Pausen (Art. 8) und Ruhezeiten (Art. 9 ff.) sowie weitere Arbeitgeberpflichten (Art. 17 f.). Bei Fehlen spezifischer Regelungen kommt wiederum das Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz, ArG; SR 822.11) zur Anwendung (Art. 71 lit. a ArG).

3.5 Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV)

Die Chauffeurzulassungsverordnung (CZV; SR 741.521) regelt gemäss Art. 1 «die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Transport von Personen und Gütern auf der Strasse, ihre Weiterbildung sowie die Anforderungen an die Weiterbildungsstätten».

Wer Personentransporte mit Motorwagen der Kategorie D bzw. Unterkategorie D1 (Fahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätze ausser dem Führersitz)[23] durchführen will, benötigt gemäss Art. 2 Abs. 1 CZV einen Fähigkeitsausweis. Art. 3 CZV enthält zahlreiche Ausnahmen von diesem Grundsatz, beispielsweise für Personentransporte zu privaten Zwecken (Art. 3 lit. a CZV) oder ausschliesslich werkinternem Verkehr (Art. 3 lit. h CZV).

Die CZV regelt insbesondere die Voraussetzungen und Erteilung der Fähigkeitsausweise (Art. 6 ff.) sowie die Prüfungen (Art. 10 ff.) und die Weiterbildungspflicht (Art. 16 ff.). Zudem enthält Art. 25 CZV eine Strafbestimmung bei Durchführung von Personentransporten ohne den vorgeschriebenen Fähigkeitsausweis.

4. Allgemeine Vorschriften zum Strassenverkehr

4.1 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) enthält u.a. Bestimmungen über die Fahrzeugzulassung sowie die Ausnahmebewilligung gemäss Art. 106 Abs. 5 SVG. Nach diesem Artikel kann der Bundesrat beim Auftreten neuer technischer Erscheinungen auf dem Gebiet des

[22] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 4.2.3.
[23] Die Ausweiskategorien sind in Art. 3 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) geregelt.

Strassenverkehrs vorläufige Massnahmen treffen. Dies könnte im Zusammenhang mit gewissen Arten von Shared Mobility (z.B. bei Fahren mit automatisierten Fahrzeugen) von Relevanz sein.

Art. 57 Abs. 5 Bst. b SVG ermächtigt den Bundesrat, das Tragen von Schutzhelmen im Zusammenhang mit bestimmten Mobilitätsformen vorzuschreiben (vgl. Art. 3*b* VRV, folgender Absatz).

4.2 Verkehrsregelnverordnung (VRV)

Die Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) schreibt in Art. 3*b* das Tragen von Schutzhelmen für Führer und Mitfahrer von Motorrädern mit oder ohne Seitenwagen, von Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen sowie für Führer von Motorfahrrädern vor (Abs. 1). Die Bestimmung enthält Ausnahmeregelungen (Abs. 2), welche im Hinblick auf Shared-Mobility-Angebote allenfalls angepasst werden könnten, um der in der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Erleichterung für Anbieter Rechnung zu tragen.

4.3 Signalisationsverordnung (SSV)

Die Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) enthält spezifische Bestimmungen für Mitfahrgemeinschaften. Es können verschiedene Erleichterungen für solche Mitfahrgemeinschaften vorgesehen werden, namentlich die Benützung von Bus-Streifen (Art. 65 Abs. 15 i.V.m. Art. 34 Abs. 1 und Art. 74*b* SSV) sowie spezieller Parkfelder (Art. 65 Abs. 16 i.V.m. Art. 79 Abs. 4 lit. e SSV).[24] Für die Umsetzung zuständig sind jeweils die kantonalen oder kommunalen Behörden.

4.4 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) erlaubt Stehplätze in Motorwagen (von wenigen anderen Konstellationen abgesehen) nur in Gesellschaftswagen und Kleinbussen, welche für konzessionierte Angebote zugelassen sind. Die Zulassungsbehörde kann im Nahverkehr nötigenfalls auch in anderen Fällen Stehplätze bewilligen (Art. 107 Abs. 2 VTS).

Zudem sollen die Vorschriften für Richtungsblinker in der laufenden Teilrevision der VTS angepasst werden (vgl. geplanten Art. 180 Abs. 1 VTS).[25] Diese Anpassung soll namentlich für E-Trottinette Erleichterungen im Zusammenhang mit Richtungsblinkern bringen.

4.5 Verordnung über die technischen Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV 1)

Die Verordnung über die technischen Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV 1; SR 741.412) enthält, gestützt auf das SVG, Vorschriften zu den Anforderungen an Fahrzeuge.

4.6 Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV)

Die Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) unterstellt in Art. 25 die berufsmässigen Personentransporte (BPT) einer Bewilligungspflicht, wobei in Abs. 2 Ausnahmen vorgesehen sind. Im Zusammenhang mit Shared-Mobility-Angeboten wären gegebenenfalls weitere

[24] Zur Benutzung von Bus-Streifen und Busfahrbahnen durch On-Demand-Angebote vgl. auch Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 5.2.3.

[25] Vgl. Bundesamt für Strassen, Verkehrsflächen für den Langsamverkehr, Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens vom 28. Juni 2023, S. 31 f.

Ausnahmekategorien zu schaffen, um der in der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Aufhebung des Erfordernisses eines BPT-Fahrausweises nachzukommen.

5. Vorschriften zur Beseitigung der Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen

5.1 Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG)

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG; SR 151.3) schafft gemäss Art. 1 Abs. 2 BehiG «die Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und weiterzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben». Ziel des BehiG ist daher eine Gleichstellung der Menschen mit Behinderungen mit solchen ohne Beeinträchtigungen. Zuständig für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes sind die Transportunternehmen beziehungsweise die Haltestelleneigentümer.[26]

Unter den Geltungsbereich fallen gemäss Art. 3 lit. b Ziff. 3 BehiG öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs sowie Fahrzeuge, die dem Personenbeförderungsgesetz unterstehen. Gemäss Art. 3 lit. e BehiG unterstehen dem Gesetz zudem grundsätzlich alle von jedermann beanspruchbaren Dienstleistungen konzessionierter Unternehmen. Auch bei der Ausgestaltung von Angeboten ausserhalb des Personenbeförderungsregals ist auf eine behindertengerechte Ausgestaltung Rücksicht zu nehmen. So untersagt Art. 6 BehiG den Privaten, die Dienstleistungen öffentlich anbieten, die Diskriminierung von Behinderten aufgrund ihrer Behinderung.[27] Ebenfalls zu beachten sind weitergehende oder präzisierende Anforderungen der Kantone im Sinne von Art. 4 BehiG.

Im Rahmen einer Verhältnismässigkeitsprüfung vorgesehen ist jedoch stets eine Abwägung des Interesses an der Durchsetzung der im BehiG vorgesehenen Massnahmen mit entgegenstehenden Interessen (Art. 11 f. BehiG). Demnach kann trotz Benachteiligung von Behinderten auf die Anordnung der Beseitigung verzichtet werden, wenn der Nutzen für die Betreffenden in einem Missverhältnis steht, insbesondere zum wirtschaftlichen Aufwand, zu Interessen des Umwelt-, Natur und Heimatschutzes oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit (Art. 11 Abs. 1 BehiG). Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Einhaltung der Vorgaben des BehiG so hohe Kosten verursachen würde, dass der Betrieb faktisch verunmöglicht wird.[28] Bei Verzicht auf die Anordnung der Beseitigung einer Benachteiligung muss eine im Einzelfall angemessene Ersatzlösung angeboten werden (Art. 12 Abs. 3 BehiG).

Umgesetzt wird das BehiG auf Verordnungsstufe hinsichtlich öffentlichen Verkehres mit der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV). Diese wird wiederum durch die UVEK-Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) präzisiert. In den übrigen Punkten wird das BehiG mit der Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV) umgesetzt.[29]

---

[26] Siehe Bericht des Bundesrates «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr» in Erfüllung des Postulates 20.3874 Reynard vom 19. Juni 2020, S. 3.

[27] Vgl. zu Herausforderungen und Lösungsansätzen IMHOF SEBASTIAN et al., S. 70 f.

[28] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 5.4.1.

[29] Bundesamt für Justiz, Erläuterungen zur Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV), November 2003.

5.2 Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV)

Die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34) stützt sich auf das BehiG und regelt die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, damit dieser den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen entspricht (Art. 1 Abs. 1 VböV). Dazu bestimmt sie gemäss Art. 1 Abs. 2 VböV die funktionalen Anforderungen an die Einrichtungen, die Fahrzeuge und die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs.

Unter den Geltungsbereich der Verordnung fallen gemäss Art. 2 VböV unabhängig von den Eigentumsverhältnissen die für Fahrgäste zugänglichen Einrichtungen, Fahrzeuge und Dienstleistungen der konzessionierten Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs.[30] Art. 2 Abs. 3 VböV enthält eine nicht abschliessende Aufzählung solcher Bereiche.

Die VböV umschreibt die funktionalen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in den Artikel 4 bis 7 grundsätzlich und allgemein, um den Verordnungstext zu entlasten und die nötige Flexibilität für Anpassungen – beispielsweise an europäische Standards oder den Stand der Technik – zu erhalten. Gestützt auf Art. 8 VböV findet sich eine detailliertere Regelung der technischen Anforderungen an die Gestaltung der Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge in der UVEK-Verordnung VAböV.[31]

Gemäss Art. 3 Abs. 1 VböV sollen Menschen mit Behinderungen, die den öffentlichen Raum grundsätzlich selbständig benützen können, auch die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können. Zu beachten ist jedoch stets das Verhältnismässigkeitsprinzip gemäss Art. 11 BehiG. Wird die Autonomie nicht durch technische Massnahmen gewährleistet, muss zwingend nach einer Ersatzlösung gesucht werden (Art. 12 Abs. 3 BehiG). Unternehmen des öffentlichen Verkehrs erbringen die Ersatzlösung gemäss Art. 3 Abs. 2 VböV in der Regel durch den Einsatz von Personal.

5.3 Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV)

Die Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342) stützt sich auf Art. 8 VböV und regelt die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung der Einrichtungen und Fahrzeuge (Art. 1 Abs. 1 VAböV). Damit die in der Verordnung vorgesehenen Bestimmungen zur Anwendung gelangen, dürfen sie dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz nach Art. 11 Abs. 1 BehiG nicht zuwiderlaufen (Art. 1 Abs. 3 VAböV).

Grundsätzlich haben alle Fahrzeuge eines Mobilitätsangebotes in ihrem Anwendungsbereich die in der VAböV festgehaltenen Anforderungen einzeln zu erfüllen. Sollte dies unverhältnismässige Folgen nach sich ziehen, ist das Angebot im Gesamten behindertengerecht auszugestalten. Ein Angebot muss folglich eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen enthalten, die bei Bedarf zum gleichzeitigen Transport von sowohl mobilitäts-eingeschränkten Personen als auch von nicht-eingeschränkten Personen eingesetzt werden können (Inklusion).[32]

---

[30] UVEK/BAV, Erläuterungen zur Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34), Stand 1.7.2024, Art. 1 Abs. 1.

[31] UVEK/BAV, Erläuterungen zur Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34), Stand 1.7.2024, Art. 1 Abs. 1.

[32] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 5.4.2.

Die VAböV enthält im zweiten Abschnitt allgemeine Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung und im dritten Abschnitt besondere Anforderungen für den Bus- und Trolleybusverkehr. Aufgrund ihrer Ausgestaltung wird bei On-Demand-Angeboten mehrheitlich eine Hilfestellung durch das Personal im Sinne einer BehiG-Ersatzlösung erforderlich sein.[33]

5.4 Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiV)

Die Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV; SR 151.31) stützt sich auf das BehiG und setzt dieses auf Verordnungsstufe um. Dabei bleibt betreffend Massnahmen im öffentlichen Verkehr gemäss Art. 1 Abs. 2 BehiV jedoch die VböV vorbehalten. Art. 6 BehiV beinhaltet Vorgaben zum Vorgehen bei Interessenabwägungen, die namentlich bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit gemäss Art. 11 Abs. 1 BehiG von Bedeutung sind.

Mit Blick auf innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote sind insbesondere Art. 9 und 10 BehiV betreffend Dienstleistungen im Internet bzw. Massnahmen für Sprach-, Hör- oder Sehbehinderte zu beachten. Personen mit den genannten Beeinträchtigungen sollen dieselben Informationen abrufen können wie nicht beeinträchtigte Personen. Auch bei den Buchungsmöglichkeiten ist daher auf eine Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes zu achten, damit auch Menschen mit einer Beeinträchtigung die gewünschten Angebote bestellen können.[34]

6. Vorschriften zum Datenschutz

6.1 Bundesgesetz über den Datenschutz (Datenschutzgesetz, DSG)

Das Datenschutzgesetz (DSG; SR 235.1) bezweckt den Schutz der Persönlichkeit und Grundrechte natürlicher Personen, über die Personendaten bearbeitet werden (Art. 1 DSG). Im Zusammenhang mit Shared-Mobility-Angeboten stellen sich insbesondere Fragen betreffend persönlicher Daten wie z.B. Standortdaten/Nutzungsdaten. In Art. 5 ff. DSG werden allgemeine Bestimmungen zum Datenschutz festgehalten, wovon – gemäss Vorschlag aus der Arbeitsgruppe – bei Shared-Mobility-Angeboten abgewichen werden können soll.

Art. 54 PBG regelt die Bearbeitung von Personendaten durch die Unternehmen in der Personenbeförderung respektive die Anwendbarkeit gewisser Vorschriften des DSG auf diese Unternehmen.[35]

6.2 Verordnung über den Datenschutz (Datenschutzverordnung, DSV)

Die Datenschutzverordnung (DSV; SR 235.11) konkretisiert das DSG an verschiedenen Stellen und ist daher potenziell ebenfalls relevant, wenn es um die datenschutzrechtlichen Standards in Zusammenhang mit Shared-Mobility-Angeboten geht.

---

[33] Bundesamt für Verkehr, Leitfaden zu On-Demand-Angeboten, 10. Oktober 2023, Kap. 5.4.2.

[34] BAV-Leitfaden zu On-Demand-Angebote BAV, Kap. 6.2 (Transportpflicht).

[35] Im Rahmen der Revision des PBG und verschiedener Verordnungen wurden u.a. die Datenschutzbestimmungen angepasst, siehe Revision des Personenbeförderungsgesetzes und verschiedener Verordnungen, Stand 7.11.2024; vgl. auch den neuen Art. 79*a* VPB zur Datenbearbeitung durch Unternehmen.

7. Vorschriften zur Finanzierung

7.1 Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG)

Das Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG; SR 420.1) ist potentiell von Bedeutung im Zusammenhang mit der Förderung von Forschungsprojekten betreffend Shared Mobility.

7.2 Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz)

Das Subventionsgesetz (SuG; SR 616.1) soll sicherstellen, dass Finanzhilfen und Abgeltungen im gesamten Bereich des Bundes nur gemäss den einschlägigen Voraussetzungen gewährt werden (Art. 1 Abs. 1). Die einschlägigen Voraussetzungen sind unter Umständen auch bei der Unterstützung von Shared-Mobility-Angeboten durch den Bund zu beachten.

7.3 Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)

Das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG; SR 725.13) ist potenziell relevant im Zusammenhang mit möglichen Finanzierungsmodellen von Shared Mobility über die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs (vgl. Art. 5 Abs. 1 lit. b NAFG). Der Einsatz der Mittel basiert gemäss Art. 2 Abs. 3 NAFG auf einer Gesamtschau des Verkehrs, die – neben anderen Aspekten – wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht (lit. b) und den Schutz der Umwelt beachtet (lit. d).

7.4 Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)

Das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2) regelt im 4. Kapitel bzw. den Art. 17*a* ff. die Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen. Der Bund leistet auf dieser Grundlage Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen (Art. 17*a* Abs. 1 MinVG). Diese Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (Art. 17*a* Abs. 2 MinVG). Die Beiträge sind an eine Reihe von Voraussetzungen geknüpft, welche die Trägerschaft in einem Agglomerationsprogramm nachzuweisen hat (Art. 17*c* MinVG). Die Bestimmungen sind potenziell relevant im Zusammenhang mit möglichen Finanzierungsmodellen von Shared Mobility-Infrastruktur über das Agglomerationsprogramm.

7.5 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)

Die Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; SR 725.116.21) konkretisiert in den Art. 18*a* ff. die in der MinVG vorgesehenen Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen. Gemäss Art. 18*a* MinVV werden die Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen (Art. 17*a* MinVG), im Rahmen eines Entwicklungsprogramms (Programm Agglomerations-

verkehr) unterstützt. Der Umsetzung dienen Leistungsvereinbarungen, welche das UVEK mit der Trägerschaft abschliesst (Art. 24 MinVV). Die Bestimmungen sind potenziell relevant im Zusammenhang mit möglichen Finanzierungsmodellen von Infrastrukturen für Shared Mobility über das Agglomerationsprogramm.

7.6 Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)

Die Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV; SR 725.116.214) konkretisiert die Bestimmungen aus MinVG und MinVV betreffend Agglomerationsprogramme. So werden etwa die Anforderungen an Agglomerationsprogramme (Art. 1*b* ff. PAVV), das Prüfverfahren (Art. 10 ff. PAVV) oder die Umsetzung der Agglomerationsprogramme (Art. 18 ff. PAVV) genauer definiert. Die Bestimmungen sind potenziell relevant im Zusammenhang mit möglichen Finanzierungsmodellen von Infrastrukturen für Shared Mobility (z.B. vorgängig etwa bezüglich Verkehrsdrehscheiben[36]) über das Agglomerationsprogramm.

8. Vorschriften zu steuerlichen Anreizen

8.1 Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG)

Das Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) sieht in Art. 26 Abs. 1 lit. a vor, dass Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zu einem Maximalbetrag von 3200 Franken als Berufskosten abgezogen werden können. Diese Abzüge können im Zusammenhang mit der Nutzung von Shared-Mobility-Angeboten beim Pendeln relevant sein.

8.2 Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz, StHG)

Das Steuerharmonisierungsgesetz (StHG; SR 642.14) gestattet in Art. 9 Abs. 1 im Rahmen der möglichen Abzüge die Festsetzung eines Maximalbetrags für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Die angesprochenen Abzüge können im Zusammenhang mit der Nutzung von Shared-Mobility-Angeboten beim Pendeln relevant sein.

9. Organisatorische Vorschriften

9.1 Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG)

Das Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG; SR 172.010) regelt in Art. 37 ff. die übergeordnete Organisation der Departemente und bildet somit die Grundlage für die nachstehenden Erlasse dieses Kapitels.

Überdies enthält das RVOG die generellen Rechtsgrundlagen für die Informationstätigkeit der Verwaltung (u.a. Art. 10, 10*a*, 11, 34, 40 und 54 RVOG), welche im Zusammenhang mit Informationsleistungen rund um den Bereich Shared Mobility von Relevanz sein könnten.

9.2 Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV)

Die Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV; SR 172.010.1) listet in Anhang 1 die Verwaltungseinheiten der Bundesverwaltung auf. Diese Auflistung (insbesondere betreffend UVEK) gibt den Rahmen für die nachstehende Organisationsverordnung vor.

[36] Ein entsprechendes Programm wurde 2021 lanciert und 2024 offiziell beendet, vgl. dazu https://www.are.admin.ch/de/verkehrsdrehscheiben

Zudem enthält die RVOV in Art. 23 ff. Bestimmungen zu Information und Kommunikation im Rahmen der Regierungs- und Verwaltungstätigkeit, welche im Zusammenhang mit Informationsleistungen rund um den Bereich Shared Mobility von Relevanz sein könnten.

9.3 Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (OV-UVEK)

Die Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (OV-UVEK; SR 172.217.1) listet in den Art. 5 ff. die Ämter und Verwaltungseinheiten (teils mit ihren jeweiligen Zielen und Funktionen) auf. Die Bestimmungen könnten relevant sein, sollte eine institutionelle Anbindung von Shared Mobility in Erwägung gezogen werden – je nach Ausgestaltung als Stelle in einem Bundesamt oder als separate Organisationseinheit.

10. Vorschriften zum Klimaschutz

10.1 Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KlG)

Das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KlG; SR 814.310) statuiert in Art. 3 Abs. 1, dass der Bund dafür zu sorgen hat, dass die Wirkung der in der Schweiz anfallenden von Menschen verursachten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 Null beträgt (Netto-Null-Ziel). Dies entspricht auch der Stossrichtung der Motion 22.3632 Schaffner «Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote», womit sich ein übergeordneter Konnex zum Themenkomplex Shared Mobility ergibt. Art. 10 KlG unterstreicht die Vorbildfunktion von Bund und Kantonen hinsichtlich des Ziels von Netto-Null-Emissionen, was sich in gewisser Weise mit dem in der Arbeitsgruppe geäusserten Wunsch deckt, das Gemeinwesen solle seine Mitarbeitenden zur Nutzung von Shared-Mobility-Angeboten animieren.

10.2 Bundesgesetz über die Reduktion der CO_2-Emissionen (CO_2-Gesetz)

Das CO_2-Gesetz (SR 641.71) regelt in Art. 41*a* die Förderung von elektrischen Antriebstechnologien. Gemäss Abs. 1 richtet der Bund Beiträge in der konzessionierten Personenbeförderung an die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb aus.

11. Weitere Vorschriften

11.1 Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG)

Das Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700) regelt in Art. 13 die Sachpläne und bildet somit auch Grundlage für den im Zusammenhang mit Shared Mobility stehenden Sachplan Verkehr, der namentlich auch die Interdependenz zwischen Raumnutzung und Mobilität in den Blick nimmt.

11.2 Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG, Entwurf)

Zur Verbesserung des Informationsflusses und der optimalen Betreibung der Infrastrukturen und Angebote des öffentlichen sowie privaten Verkehrs hat der Bundesrat den Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) beschlossen. Am 2. Februar 2022 wurde der entsprechende Entwurf für ein Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) in

die Vernehmlassung geschickt.[37] Die im Entwurf zum MODIG vorgesehene Dateninfrastruktur für Mobilitätsdaten soll der einfacheren Vernetzung und Bereitstellung sowie dem Austausch der verschiedenen öffentlichen und privaten Akteure dienen.[38]

[37] https://www.bav.admin.ch/de/nsb?id=87009
[38] Daten für ein effizientes Mobilitätssystem - BAV

C. Bestehende Unterstützungsangebote

1. Programm Agglomerationsverkehr (PAV)

Im Rahmen dieses Programms beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen.[39] Zu den bisher mitfinanzierten Projekten gehören statt zahlreicher weiterer Vorhaben etwa die Verkehrsdrehscheibe in Wohlen (AG), die seit 2021 das nationale Bahnnetz besser mit der Regionalbahn und dem Busnetz verknüpft.[40]

Federführung: ARE

2. Weitere bestehende Unterstützungsangebote für (Pilot-)Projekte «Mobilität»[41]

Seitens Bund bestehen verschiedene *Förderinstrumente zur Unterstützung von Pilotprojekten im Bereich «nachhaltige Mobilität»* (ausschliessliche Forschungsprogramme werden nicht betrachtet).

2.1 Projektförderung für nachhaltige Mobilität in Unternehmen

Unternehmen haben ein grosses Potential, die unternehmensbedingte Mobilität nachhaltiger zu gestalten. *EnergieSchweiz* unterstützt Projekte, die Verhaltensänderungen hin zu einer nachhaltigen Mobilität anstreben. Darunter werden Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, geteilte Mobilität/Sharing/Shuttles und Mobilitätshubs verstanden.[42]

Federführung: BFE

2.2 Programm Projektförderung für Städte und Gemeinden

Das Programm «Projektförderung» unterstützt Städte, Gemeinden und Regionen bei innovativen Projekten rund um die Energiestrategie 2050 und das Pariser Klimaabkommen (unterschiedliche Fördergefässe etwa für besonders ambitionierte Gebietskörperschaften, für fortschrittliche Städte und Gemeinden oder für temporäre Projekte). Förderbeiträge gibt es für Energieeffizienz in Gebäuden, erneuerbare Energien, Mobilität und Prozesse.[43]

Federführung: BFE

2.3 MONAMO

Im Rahmen von MONAMO (Modelle nachhaltige Mobilität in Gemeinden und Regionen) werden mit Unterstützung von *EnergieSchweiz* innovative Ansätze für eine nachhaltige Gemeindemobilität entwickelt und erprobt.[44]

Federführung: BFE

---

[39] Programm Agglomerationsverkehr

[40] Bundesrat will 1,6 Milliarden Franken in Verkehrsprojekte der Agglomerationen investieren; vgl. auch die vom VöV herausgegebene Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben.

[41] Die Ausführungen in diesem Kapitel wurden unter punktueller Aktualisierung weitgehend übernommen aus Regulationen, Unterstützungen, Vernetzung: Stand heute, Kap. 2.3.

[42] https://www.energieschweiz.ch/foerderung/projektfoerderung/nachhaltige-mobilitaet/

[43] https://www.energieschweiz.ch/gemeinden/foerderung-gemeinden/

[44] https://www.energieschweiz.ch/gemeinden/foerderung-gemeinden/monamo/; siehe auch EnergieSchweiz für Gemeinden: Förder- gelder und Beratung

2.4 SWEET

Das Förderprogramm «SWiss Energy research for the Energy Transition» (SWEET) hat das Ziel, Innovationen zu fördern, die wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung der Energiestrategie 2050 und der Erreichung der Schweizer Klimaziele beitragen.[45]

Federführung: BFE

2.5 Pilot- und Demonstrationsprogramm

Das BFE fördert mit dem Pilot- und Demonstrationsprogramm (P+D-Programm) die Entwicklung und Erprobung von neuen Technologien, Lösungen und Ansätzen im Bereich der sparsamen und effizienten Energienutzung, der Energieübertragung und -speicherung sowie der Nutzung erneuerbarer Energien. Beim Innovationsgehalt wird vor allem die grundsätzliche Neuartigkeit einer Technologie, einer Lösung oder eines Ansatzes bewertet und weniger die Innovation eines allfälligen kommerziellen Produkts. Die neue Technologie soll sich vom Stand der Technik abheben und einen Mehrwert für die Allgemeinheit schaffen.[46] Gegenwärtig werden im Zuge der laufenden Sparmassnahmen des Bundes keine weiteren Finanzbeiträge mehr gewährt.

Federführung: BFE

2.6 Innovation im regionalen Personenverkehr (RPV)

Über den Kredit für den regionalen Personenverkehr (RPV) werden Innovationen gefördert, die zur Reduktion von Kosten beitragen und einen Mehrwert für öV-Benutzende stiften. Ziel des Programms ist es, den Regionalverkehr effizienter und attraktiver zu gestalten.[47]

Ausblick: Dieser Rahmen wurde per 2025 ausgeweitet, sodass auch der Ortsverkehr unterstützt werden kann.

Federführung: BAV

2.7 Energiestrategie 2050 im öV (ESöV 2050)

Im Rahmen der Umsetzung der Energiestrategie des Bundes im öV kann das BAV Forschungs- und Innovationsprojekte der Branche, die zur Senkung des Energieverbrauchs oder der CO_2-Emissionen beitragen oder die Nutzung erneuerbarer Energien fördern, unterstützen. Das Programm nimmt den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz in den Blick, wobei in erster Linie die Transportunternehmen angesprochen sind, um ihre Energie- und Emissionsbilanz zu verbessern.[48]

Federführung: BAV

Je nach Themengebiet können weitere Unterstützungs-/Förderstellen zur Verfügung stehen:

2.8 Förderprogramm Nachhaltige Entwicklung

Das Programm unterstützt innovative Projekte von Gemeinden, Kantonen und privaten Institutionen in der ganzen Schweiz. Diese Projekte tragen zur Erreichung der Ziele bei, welche in der Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030 des Bundesrates priorisiert worden sind.[49] Die

[45] Förderprogramm SWEET
[46] Pilot- und Demonstrationsprogramm
[47] Innovation im öV - BAV
[48] Energiestrategie 2050
[49] Förderprogramm Nachhaltige Entwicklung

Projektausschreibungen erfolgen im Jahresrhythmus und haben jeweils ein unterschiedliches Thema zum Gegenstand.

Federführung: ARE

2.9 Automatisiertes Fahren

Das Fahren mit automatisierten Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen ist zurzeit nicht erlaubt. Im Rahmen von Pilotversuchen mit automatisierten Fahrzeugen kann eine Ausnahmebewilligung erteilt werden.[50]

Ausblick: Um automatisiertes Fahren zu ermöglichen, hat das ASTRA ein Konzept für die anzupassenden Verkehrsregeln und Zulassungsfragen der Fahrzeuge und der Fahrerinnen oder der Fahrer erarbeitet. Die dazu nötigen Anpassungen der betroffenen Rechtsgrundlagen wurden erarbeitet und in eine Revision des SVG integriert. Die SVG-Revision wurde 2023 beschlossen und wird gemeinsam mit den zugehörigen Verordnungsänderungen auf den 1. März 2025 in Kraft treten. Damit ist es Lenkerinnen und Lenkern von automatisierten Fahrzeugen inskünftig erlaubt, auf Autobahnen einen Autopiloten zu verwenden und die Lenkvorrichtung loszulassen. Auf behördlich genehmigten Strecken ist überdies auch der Einsatz von führerlosen Fahrzeugen zulässig.[51]

Federführung: ASTRA

2.10 Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung

Bei den Modellvorhaben fördert der Bund neue Ansätze und Methoden: Lokale, regionale und kantonale Akteure erhalten einen Anreiz, Lösungsideen in den vom Bund gesetzten Schwerpunkten zu entwickeln und vor Ort zu erproben. Das Erreichte sowie das Gelernte sollen verankert und Vorbild für andere Vorhaben werden.[52]

2.11 Innosuisse

Innosuisse finanziert wissenschaftsbasierte Innovationsprojekte mit, die Industriepartner sowie private oder öffentliche Organisationen zusammen mit einem Forschungspartner durchführen. Sie entwickeln gemeinsam neuartige Produkte, Dienstleistungen oder Prozesse. Innosuisse fördert Projekte in sehr verschiedenen Themengebieten,[53] darunter «New Mobility».[54]

Federführung: Innosuisse

2.12 Innotour

Mit diesem Instrument werden nationale, aber auch regionale und lokale Vorhaben im Tourismus gefördert. Die Innovationsförderung ist die wichtigste Stossrichtung von Innotour. Die Innovationsförderung ist darauf ausgerichtet, die Wettbewerbsfähigkeit der Tourismusdestinationen zu steigern. Überdies zielt das Programm auf Zusammenarbeit und Wissensaufbau und -

[50] Pilotversuche
[51] Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vom 17. März 2023 sowie Verordnung vom 13. Dezember 2024 über das automatisierte Fahren (VAF).
[52] Modellvorhaben Nachhaltige Raumentwicklung
[53] Innosuisse – Ihre Partnerin für Innovation.
[54] Mobility Lab

diffusion ab, wozu auch die Informationstätigkeit des SECO in diesem Bereich sowie die Verbesserung statistischer Grundlagen zählt.[55]

Federführung: SECO

2.13 Neue Regionalpolitik (NRP)

Mit der Neuen Regionalpolitik (NRP) unterstützen Bund und Kantone die Bergregionen sowie den weiteren ländlichen Raum und die Grenzregionen im Bereich der regionalwirtschaftlichen Entwicklung. Ziel ist es, die lokale Wirtschaft zu stärken, die Wertschöpfung zu steigern und damit die regionalen Disparitäten zu verringen. Im Vordergrund steht die Innovationsförderung, der Strukturwandel im Tourismus und die digitale Transformation der Wirtschaft.[56] In diesem Rahmen werden teilweise auch Mobilitätsprojekte unterstützt, die nicht unmittelbar mit wirtschaftlichen Belangen zusammenhängen

Federführung: SECO

2.14 Forschungs- und Entwicklungsfonds, VöV

Der Forschungs- und Entwicklungsfonds hat zum Ziel, Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Bereich des Schienenverkehrs und des Strassen-öV, mit Schwerpunkt im Bereich Technik, ganz oder teilweise zu finanzieren, sofern dafür nicht eine andere Finanzierung gefunden werden kann. Ordentliche Mitglieder des VöV haben die Möglichkeit Beitragsgesuche für den forschungs- und Entwicklungsfonds einzureichen.[57]

Federführung: VöV

3. Informations-/Vernetzungs- und Beratungsangebote[58]

3.1 Branchenverband CHACOMO

Die Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO) ist der Schweizer Branchenverband für die geteilte Mobilität. Der Verband verfolgt das Ziel, die Anliegen der kollaborativen oder geteilten Mobilität gegenüber der öffentlichen Hand stärker zu vertreten. Er betreibt ein Marktmonitoring (cf. 3.3), stellt Informationen zur Verfügung und verantwortet Aufgaben im Bereich der Vernetzung, der politischen Arbeit und der Forschungskooperation. CHACOMO wurde durch die Mobilitätsakademie TCS gegründet, welche auch die Geschäftsstelle führt und als Projektträgerin von «Shared Mobility Accelerator» und «Shared Mobility Booster» fungiert.

3.2 Shared Mobility Agenda 2030

Die Shared Mobility Agenda 2030 ist das zentrale Grundlagendokument von *EnergieSchweiz* für die Marktentwicklung von Shared Mobility in der Schweiz. An die Massnahmen der Agenda knüpfen verschiedene Marktentwicklungsprogramme an, namentlich die Programme «Shared Mobility Accelerator» und «Shared Mobility Booster».

---

[55] Innotour

[56] Neue Regionalpolitik (NRP)

[57] Forschungs- und Entwicklungsfonds - voev.ch.

[58] Die Ausführungen in diesem Kapitel wurden teilweise übernommen aus Regulationen, Unterstützungen, Vernetzung: Stand heute, Kap. 2.4.

3.3 Shared Mobility Accelerator

Von *EnergieSchweiz* unterstütztes Programm zu Aufbau und Betrieb eines Marktmonitorings,[59] zur Erarbeitung von planerischen Grundlagen und Leitfäden (Shared Mobility Blueprints) sowie zur Durchführung von anbieterübergreifenden Kampagnen.[60]

3.4 Shared Mobility Booster

Von *EnergieSchweiz* unterstütztes Programm, welches Grundlageninformationen im Zusammenhang mit Shared Mobility sowie Coaching und anbieterübergreifendes Marketing für Gemeinden umfasst.[61]

3.5 Blueprint Shared Micromobility

Mit dem «Blueprint Shared Micromobility» wird den Akteuren der öffentlichen Hand eine Unterstützung geboten für eine optimale Integration der Shared Mobility in die lokale Mobilitätsstrategie sowie die Verkehrsplanung und deren regulatorische Instrumente.[62]

3.6 Blueprint Mobility Hubs und geteilte Mobilität

Mit dem «Blueprint Mobility Hubs und geteilte Mobilität»[63] werden Empfehlungen und Überlegungen zur Planung und Gestaltung von Shared Mobility in urbanen Mobility Hubs (Synonym von «Verkehrsdrehscheibe») zuhanden der planenden Stellen in Städten, öffentlichen Verkehrsunternehmen und weiterer interessierter Akteure formuliert.

3.7 Sumo

Sumo ist eine Pilotinitiative von *EnergieSchweiz*. Sie bietet verschiedene Formate, um Unternehmen bei der Förderung von nachhaltiger Mobilität zu unterstützen.[64]

3.8 Mobilservice

Mobilservice bietet eine Plattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement in der Schweiz.[65] Sie umfasst u.a. Informationen und Beispiele zu Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Areal und Wohnsiedlungen.[66] Die Plattform informiert ebenfalls über Veranstaltungen und Ausschreibungen für Projekte.[67]

3.9 Mobility Management Suisse

Mobility Management Suisse bietet Dienstleistungen zum Mobilitätsmanagement an, insbesondere in Bezug auf ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept bei Bauprojekten oder die Gestaltung von Mobilitätsprozessen in Organisationen.[68]

---

[59] https://www.chacomo.ch/de/Zahlen-und-Fakten.php.
[60] https://www.mobilityacademy.ch/akademie-de/projekte/moak-projekte/Shared-mobility-accelerator.php.
[61] https://www.sharedmobilitybooster.ch.
[62] Mobilitätsakademie des TCS (Hrsg.), Blueprint Shared Micromobility. Zur Integration von stationsunabhängigem eScooter- und eBike-Sharing in den Stadtverkehr, August 2023, S. 5.
[63] Mobilitätsakademie des TCS (Hrsg.), Blueprint Mobility Hubs und geteilte Mobilität. Zur Planung und Gestaltung von intermodalen Schnittstellen und Shared Mobility-Zonen.
[64] sumo – Netzwerk für nachhaltige Mobilität in Unternehmen
[65] Mobilservice
[66] Beispiele für Unternehmen - Mobilservice
[67] Veranstaltungen - Mobilservice
[68] Mobility Management Suisse | Mobility Management Suisse

3.10 SBB

Die SBB bietet an, den Geschäfts-, Pendel- und Kundenverkehr von Unternehmen zu analysieren und Mobilitätsmassnahmen zu planen und umzusetzen.[69]

3.11 Schrittmacher.in

Schrittmacher.in ist ein gemeinsames Projekt der SBB, ZHAW, Q_PERIOR, metron und urbanista.ch und bietet Rezepte für die Verkehrswende an.[70]

3.12 Openmobility

Die Genossenschaft openmobility unterstützt den Aufbau eines offenen und transparenten Systems zur Etablierung einer nachhaltigen Mobilität mit möglichst vielen Akteuren. Durch die Etablierung einer digitalen Plattform sollen bestehende Angebote verschiedener Akteure vernetzt, besser ausgelastet und einfacher zugänglich gemacht werden.[71]

3.13 Fahrzeuge teilen statt besitzen

Der Bekanntmachung von Angeboten im Zusammenhang mit Shared Mobility dient beispielsweise die Seite «Shared Mobility: Fahrzeuge teilen statt besitzen» von *EnergieSchweiz*.[72] Diese enthält eine Shared Mobility-Karte, die alle Arten von Shared-Mobility-Angeboten mit aktuellen Verfügbarkeiten anzeigt. Überdies enthält die Seite Links zu Angeboten des Carsharings (klassisch und Peer-to-Peer), Ridesharing und Ridepooling sowie E-Bike-, E-Scooter- und E-Rollersharing.

3.14 Netzwerk Mobilität und Raum Schweiz

Das offene Netzwerk Mobilität und Raum Schweiz soll den Austausch zwischen den Mobilitäts- und Raumentwicklungs-Verantwortlichen fördern. Das ARE organisiert alle zwei Jahre einen Netzwerkanlass sowie mehrmals pro Jahr online stattfindende Mittagsforen.[73]

---

[69] Mobilitätsberatung | SBB Geschäftskunden
[70] Rezepte für die Verkehrswende | schrittmacher.in
[71] https://openmobility.info/#bindingvalues
[72] https://www.energieschweiz.ch/mobilitaet/shared-mobility/
[73] https://www.are.admin.ch/de/netzwerk-mobilitaet-und-raum-schweiz

D. Arbeitsgruppenergebnisse

Nachfolgend werden die Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe thematisch gegliedert. Die sachliche Zuordnung erfolgt dabei qualitativ nach den wichtigsten Themenkreisen, welche in den Rückmeldungen besonderen Rückhall gefunden hatten. Diese Darstellung soll es erlauben, zu ersehen, welche Belange seitens der Mitglieder der Arbeitsgruppe als relevante Handlungsfelder ausgemacht werden und wie die entsprechenden Massnahmen ausgestaltet sein könnten.

Diese thematische Gliederung und Ordnung der eingebrachten Ansätze und Ideen dient in einem nächsten Schritt als Grundlage für die erarbeiteten spezifischen Lösungsvorschläge für mögliche Massnahmen bzw. Anpassungen des Rechtsrahmens.

1. Finanzielle Förderung

Die Rückmeldungen der Arbeitsgruppe manifestieren ein verbreitetes Bedürfnis nach finanzieller Förderung im Zusammenhang mit Shared Mobility. Begründet wird dies etwa durch die Subventionierung des öffentlichen Verkehrs, welche eine Konkurrenzierung erschwert oder generell durch die hohen Kosten, welche im Zusammenhang mit Shared Mobility entstehen. Ausgangspunkt dieser Bestrebungen ist das Ziel, effiziente und umweltschonende Formen der Mobilität zu stärken und dadurch insbesondere den motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Angestrebt wird eine Förderung insbesondere in den Bereichen *Infrastruktur* (Finanzierung von Bike und Ride-Anlagen, Verkehrsdrehscheiben, Mobility Hubs) und *Betrieb* (Finanzierung von Planungen Dritter und Mikromobilität sowie Förderung von Automatisierungen der Angebote, fossilfreier Angebote, Shared Mobility, Bürgerbussen und kombinierter Angebote). Des Weiteren würde auch eine Förderung der *Entwicklung* (im Sinne einer Innovationsförderung) oder von *Einzelpersonen* (etwa im Rahmen der finanziellen Unterstützung von Carpooling) begrüsst.

Allgemein wird bemängelt, dass die Fördertöpfe zwar zahlreich, aber zu klein dimensioniert seien. Im Zusammenhang mit der finanziellen Belastung der Gemeinwesen wird zudem auch auf die diesbezüglich begrenzten Möglichkeiten von Randregionen hingewiesen.

2. Information und Anreize

Es wird gefordert, dass der Bund gegenüber Privaten, gegenüber (potentiellen) Anbietern von Leistungen im Bereich von Shared Mobility oder gegenüber Kantonen oder Gemeinden zusätzliche Informationsleistungen in der Form von Leitfäden (z.B. «wie führe ich Carsharing in meiner Gemeinde ein»), Sensibilisierungskampagnen, Dokumentationen oder der Verbesserung bestehender Informationsangebote erbringen sollte.

Bemängelt werden zudem fehlende Anreize für die Nutzung und die Bereitstellung von Shared-Mobility-Angeboten. Um die Nutzung anzukurbeln wird vorgeschlagen, Fehlanreize zu beseitigen (etwa zu günstige Parkkarten der Gemeinden für Anwohnerinnen und Anwohner) und die Bevölkerung für Shared Mobility zu sensibilisieren. Dazu gehört auch das Schaffen eines Kostenbewusstseins für Mobilität, da neue Angebote wie On-Demand-Leistungen die Kosten nicht verstecken könnten (im Gegensatz etwa zum bestellten öffentlichen Verkehr, der von Abgeltungen profitiert, im Gegenzug jedoch zur Einhaltung zusätzlicher Anforderungen verpflichtet ist). In diesem Sinne sind nicht bestellte On-Demand-Angebote heute dem eigenwirtschaftlichen Teil des öffentlichen Verkehrs gleichgestellt.

Für die Bereitstellung von Shared Mobility ist gemäss den Rückmeldungen zwischen Privatpersonen, welche den MIV nutzen, und kommerziellen Anbietern zu unterscheiden. Bei Privatpersonen fehlten Anreize dafür, weitere Personen im Fahrzeug mitzunehmen oder Carsharing zu praktizieren. Solche Anreize könnten etwa dadurch geschaffen werden, dass bei entsprechender Nutzung Bus-Streifen oder spezielle Parkplätze benutzt werden dürfen oder indem Carsharing mit steuerlichen Vorteilen gefördert würde. Kommerziellen Anbietern könnte der Einstieg vereinfacht werden, indem beispielsweise mögliche Business Cases aufgezeigt werden.

3. Nutzung öffentlicher Flächen

Gemäss den eingegangenen Rückmeldungen werden generell Anpassungen in Recht und Praxis bei der Nutzung des öffentlichen Grundes gewünscht. Eine oft vorgebrachte Hürde im Zusammenhang mit der weiteren Etablierung der Angebote betrifft die zu hohen Kosten/Gebühren im Zusammenhang mit dem Parken von Shared-Mobility-Fahrzeugen. So sollen demnach namentlich öffentliche Parkplätze/Flächen für Sharing-Angebote geöffnet und zu günstigen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden.

4. Physische Vernetzung

Es zeigt sich ein grosses Bedürfnis nach der physischen Vernetzung von Shared-Mobility-Angeboten und deren Einbindung in das Gesamtverkehrsangebot. Dazu gehört in erster Linie die Integration von Shared Mobility in Verkehrsdrehscheiben (Bahnhöfe). So sollen die Distanzen beim Umsteigen kurzgehalten und die Attraktivität der Angebote (nicht zuletzt für Personen mit eingeschränkter Mobilität) erhöht werden. Ein Programm des Bundes gemeinsam mit den Kantonen, Städten und Gemeinden zu Verkehrsdrehscheiben wurde am 16. August 2024 nach dreijähriger Laufzeit offiziell abgeschlossen. Inskünftig sollen diese Anliegen Eingang in die zentralen Planungsdokumente (Richtpläne, Gesamtverkehrskonzepte für die Agglomerationsprogramme) finden, wobei die finanzielle Partizipation des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme dazu beitragen soll, solche Verkehrsdrehscheiben zu realisieren.[74]

5. Digitale Vernetzung

Die Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe zeugen von einem verbreiteten Bedürfnis nach einer zusätzlichen digitalen Vernetzung von Shared-Mobility-Angeboten und deren Einbindung in das Gesamtverkehrsangebot. Zentrale Aspekte hierfür sei namentlich ein einheitlicher Zugangspunkt zu allen Mobilitätsangeboten, beispielsweise durch eine gesamtschweizerische App, die unterschiedliche Verkehrsträger umfassen würde.[75] Denkbar ist indessen auch die Einräumung des Zuganges zu den Daten der unterschiedlichen Anbieter unter Vorgabe der anwendbaren Datenstandards. Vereinzelt wird in diesem Zusammenhang gefordert, dass bei der Zurverfügungstellung der Daten der Grundsatz der Freiwilligkeit zur Anwendung gelangen sollte.

6. Tarifstruktur

In engem sachlichem Zusammenhang zur Schaffung eines einheitlichen digitalen Zugangspunktes bzw. zum Austausch der Daten steht die Vereinheitlichung der Tarife für Shared Mobility, die

[74] ASTRA, Medienmitteilung vom 16. August 2024.

[75] Gegenwärtig bereits verfügbar sind die Daten über Verkehrsleistungen mit Personenbeförderungskonzession sowie der Fahrplanpflicht freiwillig unterstehende Angebote: https://opentransportdata.swiss/de/.

Schaffung von überregionalen oder nationalen Abonnementen oder die Einbindung der Angebote in die Tarifstruktur des öffentlichen Verkehrs.

Vorgeschlagen werden dazu namentlich übergreifende Abonnemente («Roaming»), eine Art einheitliches Generalabonnement für die Angebote der Shared Mobility oder ein einheitlicher Vertrieb. Angedacht wird auch eine Kopplung mit den Tarifen des öffentlichen Verkehrs, u.U. unter Einbindung in den direkten Verkehr, so dass beispielsweise die Option geschaffen werden könnte, dem klassischen GA eine Erweiterung um Shared-Mobility-Angebote beizufügen.

7. Abbau von regulatorischen Hürden

Grundsätzlich wird die Befürchtung geäussert, dass unterschiedliche Arten von rechtlichen Vorgaben für die Anbieter von Shared Mobility abschreckend wirken können. Vor diesem Hintergrund werden z.B. Abweichungen von der Helmpflicht (Art. 57 Abs. 5 lit. b SVG i.V.m. Art. 3*b* Abs. 1 VRV), von den datenschutzrechtlichen Anforderungen (Art. 5 ff. DSG und Art. 54 PBG), die Aufhebung des Erfordernisses eines BPT-Fahrausweises (Art. 25 ff. VZV) oder eines Fahrtenschreibers (Art. 3 ff. ARV 1 und Art. 3 ff. ARV 2) vorgeschlagen. Bemängelt werden zudem regulatorische Hürden zur Schaffung von Sharing-Flächen und Zulassungen (namentlich wird die fehlende Zulassung von grösseren Cargobikes als Hemmnis betrachtet).

Gleichzeitig wird seitens der Arbeitsgruppe auch die Forderung eingebracht, die Anforderungen und Rahmenbedingungen im Bereich von Shared Mobility hätten dem Gleichbehandlungsgrundsatz zu entsprechen, namentlich im Vergleich zum öffentlichen Verkehr. In diesem Punkt zeigt sich ein gewisses Spannungsfeld in den Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe (vgl. auch 11. zur Gleichbehandlung der Mobilitätsformen).

8. Einführung von einheitlichen Normierungen/Standards

Gewissermassen spiegelbildlich zum geforderten Abbau von Regulierungen werden auch Bereiche vorgeschlagen, wo es gemäss der Einschätzung von Teilnehmenden der Arbeitsgruppe zusätzlicher Normierungen oder Standards bedarf. Namentlich im Bereich der Markierungen und Signalisationen zeigt sich ein breit abgestütztes Bedürfnis nach Anpassung. So wird insbesondere eine spezifische und einheitliche Signalisierung von Parkfeldern für Shared Mobility gefordert.

Im Zusammenhang mit On-Demand-Angeboten wird darauf hingewiesen, dass tiefere Hürden für die Erbringung entsprechender Leistungen zwar grundsätzlich befürwortet werden, allerdings unter Sicherstellung einer angemessenen Regulierungsmöglichkeit auf kommunaler/kantonaler Ebene. Ansonsten würde Mehrverkehr in urbanen Gebieten drohen.

Auf einer übergeordneten Ebene wird ein «Zielbild für Shared Mobility», ein «Zielbild Vernetzung» bzw. eine einheitliche Mobilitätsstrategie gewünscht.

9. Generelle Koordinierung

Die Rückmeldungen zeigen ein Bedürfnis nach Koordination zwischen Gemeinden und Kantonen in gewissen Bereichen von Shared Mobility. Namentlich betreffend Parkplatzsharing oder Bikesharing wird eine solche Abstimmung gewünscht, um damit ein einheitlicheres Vorgehen zu ermöglichen und Anbietern mit Aktivitäten in unterschiedlichen Gemeinden und Kantonen die Tätigkeit zu erleichtern. Diese Koordination wird in einem übergeordneten Sinn verstanden und soll demnach vom Bund wahrgenommen werden.

10. Flexibilisierung des Konzessionswesens

Es wird vorgeschlagen, das heutige Konzessionsregime für gewerbsmässige Beförderung mit regelmässigen Fahrten gemäss Art. 6 PBG zu flexibilisieren. So soll es einerseits möglich sein, Gebietskonzessionen auch ohne Vorgaben für feste oder virtuelle Haltestellen zu vergeben. Andererseits wird vorgeschlagen, für bestimmte Gebiete und zeitlich beschränkt auch überlappende Konzessionen an mehrere Konzessionäre zuzulassen.

11. Gleichbehandlung der Mobilitätsformen

Die Rückmeldungen der verschiedenen Akteure zeigen ein starkes Bedürfnis nach Gleichbehandlung der unterschiedlichen Mobilitätsformen. Naturgemäss werden dabei je nach Akteur andere Akzente gesetzt.

So wird auf der einen Seite moniert, dass durch die Subventionierung des öV-Angebotes Shared Mobility unattraktiv würde. Damit zusammen hängt die Forderung nach Massnahmen, die es Privaten erleichtern würden, neben der öV-Landschaft Fuss zu fassen.

Auf der anderen Seite besteht (vor allem seitens der Vertreterinnen und Vertreter des öffentlichen Verkehrs) die Befürchtung, dass Massnahmen einseitig zugunsten von Shared-Mobility-Angeboten ergriffen werden. Demzufolge wird gefordert, dass durch die Anpassungen keine Ungleichbehandlung entstehen dürfe (etwa betreffend Fahrzeuge und Fahrzeugpersonal oder betreffend Einhaltung der Standards des BehiG). Überdies wird der Wunsch geäussert, dass Shared-Mobility-Angebote wie auch der öffentliche Verkehr grundsätzlich möglichst allen Menschen zugänglich sein sollten, dies betrifft insbesondere auch Kinder und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. In diesem Sinne wird gefordert, dass die Vorgaben des BehiG eingehalten werden und dass die Distanzen beim Umstieg an Verkehrsdrehscheiben kurzgehalten werden (vgl. auch 4. zur physischen Vernetzung sowie 7. zum Abbau von regulatorischen Hürden).

Punktuell wird auch auf die Ungleichbehandlung anderer Mobilitätsformen, namentlich der Taxis, hingewiesen. Hier wird kritisiert, dass Taxis gegenüber Angeboten von Shared Mobility (wie etwa Ridepooling) bevorzugt würden, insbesondere im Bereich der Standflächen vor den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, welche bislang nur den Taxis vorbehalten sind.

12. Kategorisierung

Unklarheit besteht, wie die Shared-Mobility-Angebote eingeordnet bzw. kategorisiert werden sollen. Diskutiert wird eine mögliche Einordnung der Shared-Mobility-Angebote als öffentlicher Verkehr, etwa was Tarife, Fahrpläne oder den Betrieb anbelangt. Diese Angebote könnten mithin als Teil des Service Public verstanden werden. In diesem Sinne wird die Idee aufgebracht, dass, in Anlehnung an den klassischen öffentlichen Verkehr, die Kantone ein Minimalangebot definieren und bei einem Anbieter bestellen würden. Die Gemeinden könnten darüber hinaus weitergehende Leistungen bestellen (und finanzieren).

13. Einbezug von Nachhaltigkeitsaspekten

Verschiedentlich wird der Wunsch geäussert, dass im Rahmen der Diskussionen rund um Shared Mobility auch Aspekte der Nachhaltigkeit miteinbezogen werden. Namentlich soll die Thematik der Elektrifizierung von Fahrzeugen systematisch Berücksichtigung finden. Dazu gehören nicht zuletzt Vereinfachungen von Prozessen rund um die Einrichtung von Ladestationen bei

(gepachteten) Parkplätzen. Zudem soll eine gesetzliche Grundlage für CO_2-Emissionen berücksichtigendes Mobility Pricing geschaffen werden.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass z.B. Self-Service-Mikromobilität unter Umständen derzeit mehr CO_2-Emissionen ausstossen kann als die Verkehrsmittel, die sie ersetzt (kürzere Lebensdauer, Betrieb etc.). Eine Förderung sollte in diesem Sinne auch mit einer Verpflichtung zur Emissionsreduktion verknüpft sein.

14. Wahrnehmung der Vorbildfunktion des Gemeinwesens

Vereinzelt wird gefordert, dass die Gemeinwesen – Bund, Kantone und Gemeinden – mit gutem Beispiel vorangehen und ihre Mitarbeitenden zur Nutzung von Share-Mobility-Angeboten animieren sollten.

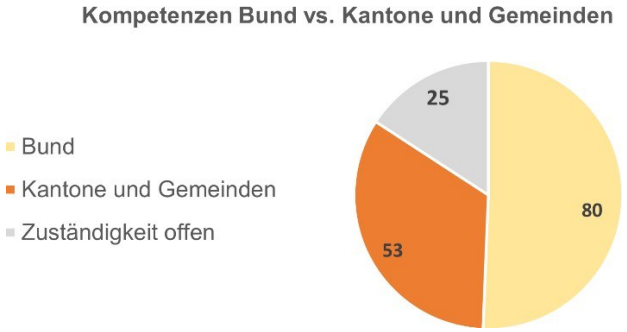
15. Bedarfsgerechte Forschung

Gemäss den Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe besteht einerseits das Bedürfnis nach bedarfsgerechter Forschung, etwa im Bereich Potenzial, Machbarkeit und Wirkung von Carpooling-Parkflächen. Es wird aber andererseits auch kritisiert, dass in gewissen Bereichen (On-Demand-Angebote oder Automatisierung des Fahrens) zu viele sehr ähnliche Pilotprojekte durchgeführt würden.

16. Zusammenfassende Bemerkungen

Im Überblick dieser thematisch geordneten Rückmeldungen zeigt sich ein breites Spektrum an vorgeschlagenen Ansätzen und Massnahmen. Dabei fällt zunächst auf, dass die Vorschläge inhaltlich vor allem den kommerziellen Bereich von Shared Mobility beschlagen. Weit weniger Aufmerksamkeit seitens der Arbeitsgruppe haben *Massnahmen im Bereich des MIV* – etwa zur Förderung von Fahrgemeinschaften etc. – gefunden.

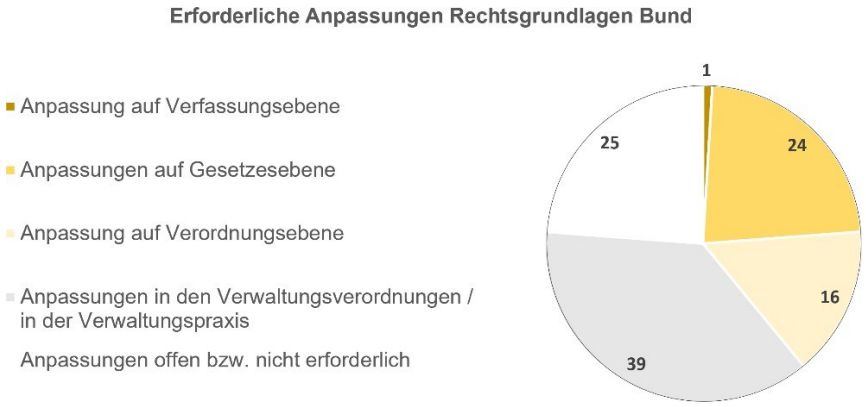
Sodann springt der Umstand ins Auge, dass eine beträchtliche Anzahl der insgesamt 158 Anmerkungen und Vorschläge der Arbeitsgruppe Massnahmen betrifft, die im *Kompetenzbereich der Kantone und Gemeinden* angesiedelt sind (53).[76] Gestützt auf diese summarische Einschätzung der Bundesebene zuzuordnen sind 80 Vorschläge, während für 25 Vorschläge die Klassierung offen ist bzw. keine Massnahmen notwendig sind.



[76] Vgl. dazu die dem Bericht beiliegende Auflistung der Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe; hierzu ist anzumerken, dass die entsprechenden Zuordnungen mangels konkreter und detaillierter Ausformulierung der Vorschläge und Ideen sowie aufgrund des Umstandes, dass deren Umsetzung oftmals auf unterschiedlichen Wegen und mittels diverser Ansätze und Massnahmen möglich ist, lediglich als unscharfe Einschätzung zu betrachten sind.

Im Zusammenhang mit Massnahmen auf Kantons- und Gemeindeebene sind die Möglichkeiten des Bundes naturgemäss beschränkt. Dies bedeutet selbstredend nicht, dass die entsprechenden Massnahmen nicht angezeigt oder gar wünschenswert wären; der entsprechende Handlungsbedarf besteht jedoch in erster Linie auf Ebene der Kantone und/oder Gemeinden. Auf Bundesebene denkbar sind immerhin Massnahmen in der Form von Fachinformationen, Empfehlungen oder weiteren Formen von Handreichungen im Rahmen der generellen Bundeskompetenzen im Verkehrsbereich.

Auch soweit primär die Bundesebene betroffen ist, zeigt sich eine breite Spanne in Bezug auf die zur Umsetzung der Massnahmen erforderlichen *Rechtsanpassungen*: Während in zahlrei- chen Fällen (39) lediglich die Praxis der Verwaltung oder allenfalls verwaltungsinterne Weisun- gen angepasst werden müssten, sind in anderen Konstellationen Verordnungs- (16) oder Gesetzesänderungen (24) erforderlich. Die Verwirklichung jedenfalls eines Vorschlages würde sogar eine Änderung des Verfassungsrahmens bedingen (ein umfassendes Mobility Pricing setzt eine Anpassung des Grundsatzes der gebührenfreien Benutzung von Strassen [Strassenfreiheit] gemäss Art. 82 Abs. 3 BV voraus). Selbiges wäre jedenfalls teilweise für die aktuell der Zuständigkeit der Kantone oder Gemeinden unterstehenden Belange der Fall.



In engem Zusammenhang zu den erforderlichen Rechtsanpassungen steht die *Fristigkeit der Umsetzung* der angesprochenen Massnahmen. Während sich Anpassungen der Verwaltungspraxis oder Änderungen der verwaltungsinternen Weisungen vergleichsweise zeitnah realisieren lassen, ist für Verordnungsänderungen und insbesondere für Gesetzesanpassungen von einem weiteren zeitlichen Horizont auszugehen.

In einer ersten Beurteilung und Einordnung der Rückmeldungen zeigt sich, dass im vorliegenden Rahmen nicht sämtliche Vorschläge für die Auswertung weiterverfolgt werden können, namentlich da die Vorschläge teilweise kantonale und kommunale Kompetenzen betreffen oder auf private Initiativen abzielen. Andernorts mangelt es an der Umsetzbarkeit im geltenden Verfassungsrahmen oder es zeigen sich divergierende Ansichten betreffend einzelne Vorschläge seitens der unterschiedlichen Mitglieder der Arbeitsgruppe. Aus diesen Gründen ist nachfolgend eine Auswahl der Rückmeldung vorzunehmen, um damit zu den vorzuschlagenden Lösungsansätzen zu gelangen.

E. Skizze möglicher Lösungsansätze

1. Vorgehen bei der Auswahl

Nachdem die eingegangenen Rückmeldungen vorgängig thematisch eingeordnet und kategorisiert wurden, ist in einem nächsten Schritt eine Auswahl derjenigen Ansätze zu treffen, die im Rahmen der geltenden Kompetenzverteilung und im gegenwärtigen verfassungsrechtlichen Kontext seitens des Bundes sinnvollerweise tatsächlich umgesetzt werden könnten. Anwendung finden dabei insbesondere die nachfolgenden Selektionskriterien. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt und im vorliegenden Rahmen nicht weiterverfolgt werden demzufolge namentlich jene Vorschläge, die

- das *kantonale und kommunale Recht* oder private Initiativen betreffen,
- nicht im geltenden *Verfassungsrahmen* verwirklicht werden können,
- *divergierende Rückmeldungen* seitens der unterschiedlichen Mitglieder der Arbeitsgruppe erhalten haben
- sich aufgrund laufender Rechtssetzungsvorhaben *bereits in Umsetzung befinden* oder
- im aktuellen Regelungskontext *nicht als sachgerecht* beurteilt werden.

Unter Anwendung dieser Kriterien wird nachfolgend eine Reihe von spezifischen Lösungsvorschlägen dargestellt, die sich – in variierenden Zeithorizonten – auf Bundesebene verwirklichen lassen. Der grösste Teil der nachfolgenden spezifischen Lösungsvorschläge geht auf die Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe zurück (3.1–3.7 und 3.11). Da es sich unseres Erachtens darüber hinaus teilweise anbietet, die von der Arbeitsgruppe manifestierten Stossrichtungen durch anderweitige Massnahmen mit engem sachlichem Bezug zu den Vorbringungen aus der Arbeitsgruppe umzusetzen, erlauben wir uns, den Lösungsvorschlägen zusätzlich einzelne Massnahmen aus der Sicht der Auftragnehmenden beizufügen (3.8, 3.9 und 3.10). Zunächst aber werden einige der geprüften, aber letztlich nicht berücksichtigten Ansätze skizziert.

2. Geprüfte und nicht berücksichtigte Ansätze

- In den Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe wurde vereinzelt die Idee vorgebracht, die Angebote im Bereich Shared Mobility **vollständig in den öffentlichen Verkehr zu integrieren**, namentlich auch in Bezug auf die damit verknüpften Finanzierungsmöglichkeiten. Dabei ist indessen zu beachten, dass die Angebote im Bereich Shared Mobility oftmals eher im Bereich des Ortsverkehrs sein dürften und folglich auch gemäss der Mechanik des öffentlichen Verkehrs nicht von Abgeltungen des Bundes profitieren können (Art. 28 Abs. 2 PBG). Zudem und insbesondere würde der vollständige Einbezug in den (konzessionierten) öffentlichen Verkehr für die entsprechende Leistungserbringung eine breite Palette an Vorgaben und Pflichten (Transport-, Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht, Einbindung in den direkten Verkehr, Datenschutz etc.) nach sich ziehen. Dieser Rahmen wäre der Flexibilität und Attraktivität dieser Leistungen wohl eher abträglich. Überdies steht die eher rigide Natur des auf Stetigkeit und Regelmässigkeit ausgerichteten öffentlichen Verkehrs auch in konzeptioneller Hinsicht in einem deutlichen Kontrast zu zahlreichen Leistungen im Bereich Shared Mobility. Demzufolge erschiene eine vollständige Integration dieser Leistungen in den öffentlichen Verkehr jedenfalls im gegenwärtigen Kontext wenig zielführend.
- Um diese Nachteile zu vermeiden, besteht eine weitere Gestaltungsoption darin, **eine teilweise Integration** der Shared-Mobility-Angebote in das Regime des (konzessionierten) öffentlichen Verkehrs anzupeilen, die in ihrer Breite über das bereits heute bestehende Integrationsmass

(konzessionierte On-Demand-Angebote) hinausgeht. Entsprechend liesse sich das anwendbare Pflichtenkorsett passgenau reduzieren. Hierbei stellen sich indessen Fragen der Gleichbehandlung zwischen den unterschiedlichen Anbietern von Transportleistungen. Überdies ist fraglich, ob sämtliche der angesprochenen Angebote derselben Anpassungen des Regelungsregimes bedürfen. Da dies nicht der Fall sein dürfte, droht ein Flickenteppich der Regelungsmuster. Folglich ist auch diese Handhabung als wenig sachgerecht zu qualifizieren.

- Sodann könnte auch die **Schaffung einer neuen Kategorie von Transportleistungen** zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr ins Auge gefasst werden. Auch hierbei stellt sich die Frage, ob ein einheitliches Regelungsregime den potentiell divergierenden Anforderungen der unterschiedlichen Angebote im Bereich Shared Mobility gerecht werden kann. Da sich dieser Sektor überdies weiterhin im Wandel befindet und ein Urteil über die langfristigen Konturen der Angebote und deren Bedürfnisse nur schwerlich abzugeben ist, die Einrichtung eines neuen Regelungsregimes aber umgekehrt einen beträchtlichen Aufwand bedeuten würde, ist gegenwärtig der Zeitpunkt für eine solche rechtliche Institutionalisierung auf Bundesebene wohl noch verfrüht. Dies steht indessen möglichen kantonalen und kommunalen Regelungsregimen im Rahmen des geltenden Bundesrechts nicht entgegen.

- Eine Vielzahl der vorgeschlagenen Massnahmen beschlägt die **kommunalen und kantonalen Zuständigkeiten**. Darunter finden sich zahlreiche vielversprechende Ideen und Ansätze, die entsprechend im Rahmen der bundesstaatlichen Aufgabenteilung auf Ebene der Kantone und Gemeinden umgesetzt werden können. Angesprochen wurden namentlich Vorkehrungen in der Raumplanung, im Baurecht, in der Planung und Bewirtschaftung des öffentlichen Grundes, etwa bezüglich der Gebührenerhebung (Zuständigkeit Gemeinden), oder mit Blick auf Privilegierungen von Shared-Mobility-Angeboten, beispielsweise bei der Nutzung von separaten Fahrstreifen für Mitfahrgemeinschaften etc.

- In der Arbeitsgruppe wurde die Forderung nach **Herstellung umfassender Kostenwahrheit im Verkehr** artikuliert, um damit für gleich lange Spiesse zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern zu sorgen. Diese Massnahme liesse sich mittels eines weitgefassten Mobility-Pricing Modells umsetzen. Ein solcher Schritt würde eine umfängliche Revision des Rechtsrahmens des öffentlichen und privaten Verkehrs bedingen, bis hin zur Aufhebung der Strassenfreiheit gemäss Art. 82 Abs. 3 BV. Die Massnahme geht demzufolge sowohl in rechtlicher wie auch in faktischer Hinsicht über den vorliegend zur Disposition stehenden Rahmen hinaus.

- Schliesslich wurden an verschiedenen Stellen Forderungen nach zusätzlichen Instrumenten zur **finanziellen Förderung von Angeboten im Bereich Shared Mobility** vorgebracht. Gleichzeitig wurde seitens der Mitglieder der Arbeitsgruppe angemerkt, es bestünde bereits heute eine unübersichtliche Vielzahl an Fördergefässen. Leitplanke für die Verwirklichung solcher Finanzierungsbestrebungen sollte der Grundsatz der Subsidiarität sein, wonach der Bund nur jene Aufgaben übernimmt, welche die Kraft der Kantone übersteigt (Art. 43*a* Abs. 1 BV). Aufgrund des Grundsatzes der fiskalischen Äquivalenz ist überdies sicherzustellen, dass die Kosten staatlicher Leistungen durch jene Gemeinwesen getragen werden, bei denen der damit einhergehende Nutzen anfällt (Art. 43*a* Abs. 2 BV). Nimmt man diese Vorgaben zum Massstab, so sollte die Finanzierungslast für Angebote von Shared Mobility aufgrund der eher lokalen Dimensionen dieser Leistungen schwergewichtig durch die Gemeinden und Kantone getragen werden. Etwas anders präsentiert sich die Situation indessen mit Blick auf die erforderlichen Infrastrukturen, weisen diese doch einen engen räumlichen und sachlichen Bezug zu den teilweise vom Bund getragenen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Haltestellen und Bahnhöfe) sowie zur Verkehrsentwicklung in den Städten und Agglomerationen auf, für die mit dem Programm Agglomerationsverkehr bereits ein grundsätzlich passendes Gefäss für eine Bundesfinanzierung besteht. In Bezug auf

diese beiden Aspekte werden folglich spezifische Lösungsvorschläge der Auftragnehmenden unterbreitet, welche den Interessen und Anliegen des Shared Mobility Bereiches Rechnung tragen würden (3.8 und 3.9).

3. Spezifische Lösungsvorschläge

3.1 Zusätzliche Informationsleistungen

Inhalt: In der Arbeitsgruppe ist verschiedentlich die Forderung erhoben worden, der Bund solle gegenüber Privaten, gegenüber (potentiellen) Anbietern von Shared-Mobility-Angeboten oder gegenüber Kantonen oder Gemeinden zusätzliche **Informationsleistungen** in der Form von Leitfäden, Sensibilisierungskampagnen oder Dokumentationen erbringen bzw. die bestehenden Informationsangebote verbessern. Thematisch sollen sich diese Angaben auf Sachbereiche wie mögliche Business Cases für Angebote in diesem Bereich, Kosten und Auswirkungen der Mobilität oder die Vorteile der Nutzung von Shared-Mobility-Angeboten im Vergleich zu anderweitigen Transportoptionen erstrecken.

Einordnung: Entsprechende Informationsangebote bestehen heute teilweise bereits und werden durch Private, Kantone, Gemeinden sowie auch durch den Bund bereitgestellt.[77] Weitergehende Informations- und Sensibilisierungsleistungen könnten unter Umständen einen Beitrag zur Verbesserung der Sichtbarkeit und der Koordination des vorhandenen Wissens leisten, wobei jeweils im Einzelfall abzuwägen ist zwischen dem Aufwand der Informationsbeschaffung und -bereitstellung einerseits und dem zu erwartenden Nutzen für die angestrebten Ziele andererseits.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Soweit fachbezogene Informationsaktivitäten mit einem direkten Bezug zu Zuständigkeiten der Bundesverwaltung angesprochen sind, dürften die bestehenden, generellen Rechtsgrundlagen für die Informationstätigkeit der Verwaltung (u.a. Art. 10, 10*a*, 11, 34, 40 und 54 RVOG und Art. 23 ff. RVOV) in der Regel ausreichen. Werden hingegen eigentliche Kampagnen zur Information und Sensibilisierung für einen breiten Kreis an Adressatinnen und Adressaten, in grossem Umfang, in regelmässiger Folge oder in einer bedeutenden sachlichen Breite angestrebt, so wäre die Frage der rechtlichen Abstützung vertieft zu prüfen und es müsste ggfs. eine entsprechende Gesetzesgrundlage geschaffen werden.

Umsetzungshorizont: Soweit die gesetzlichen Grundlagen im geltenden Recht ausreichen, könnten die vorgeschlagenen Informationsleistungen seitens des Bundes – entsprechende Ressourcen vorausgesetzt – relativ zeitnah erbracht werden. Es handelt sich somit um eine kurzfristig umsetzbare Massnahme. Sind hingegen Rechtsanpassungen erforderlich, so lassen sich die Tätigkeiten erst mittelfristig umsetzen.

3.2 Erarbeitung eines Zielbildes/einer Mobilitätsstrategie

Inhalt: In der Arbeitsgruppe wurden Forderungen nach einem «Zielbild für Shared Mobility», einem «Zielbild Vernetzung» bzw. nach einer übergreifenden «Mobilitätsstrategie» für die Schweiz kundgetan.

Einordnung: Sowohl ein bereichsspezifisch ausgerichtetes Zielbild als auch eine umfassende Strategie für die künftige Entwicklung der Mobilität in der Schweiz könnten eine Ergänzung der

[77] Vgl. beispielsweise die Publikationen zum Themenkreis Langsamverkehr des ASTRA: Publikationen Langsamverkehr (admin.ch).

bestehenden Grundlagenpapiere des Bundes wie der Verkehrsperspektiven 2050 oder des Sachplans Verkehr Teil Programm darstellen. Gerade aus der Perspektive der Ko-Modalität dürfte es angezeigt sein, entweder eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise einzunehmen oder aber jedenfalls die Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern einer vertieften Betrachtung zu unterziehen. Eine umfassende Mobilitätsstrategie Schweiz würde überdies die Gelegenheit bieten, den Sachbereich Mobilität zusätzlich mit den Belangen der Raumplanung, der Energiepolitik und des Umwelt- und Klimaschutzes abzugleichen und eine Kongruenz der Interessen dieser unterschiedlichen Bereiche anzustreben.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Im Grundsatz liessen sich die genannten Grundlagenarbeiten als behördeninterne Arbeitsinstrumente mit einer Informationswirkung für die Öffentlichkeit gestützt auf den geltenden Rechtsrahmen verwirklichen. In Abhängigkeit namentlich von der angepeilten Bindungswirkung könnte sich indessen eine umfänglichere rechtliche Abstützung anbieten, auch um den erarbeiteten Grundlagenpapieren eine zusätzliche Legitimation und Ausstrahlung zu verleihen. Die Modalitäten und die konkrete Ausgestaltung einer solchen rechtlichen Grundlage wären im Einzelnen zu prüfen.

Umsetzungshorizont: Wird die erstgenannte Variante gewählt, lässt sich die Massnahme soweit ersichtlich ohne Rechtsanpassungen umsetzen, womit die Arbeiten vergleichsweise zeitnah an die Hand genommen werden könnten. Wird hingegen wie vorgeschlagen eine solidere gesetzliche Abstützung angestrebt, so würde sich der Zeithorizont entsprechend verschieben. Aufgrund des langfristigen Charakters der Massnahme erscheint ihre Umsetzung nicht übermässig dringend und liesse sich folglich im Zusammenhang mit anderen geplanten Rechtsänderungen vollziehen.

3.3 Anpassung des Konzessionssystems

Inhalt: In der Arbeitsgruppe wurde der Vorschlag unterbreitet, das heutige Konzessionsregime für die gewerbsmässige Beförderung mit regelmässigen Fahrten gemäss Art. 6 PBG einer Flexibilisierung zuzuführen. Vorgeschlagen wird zum einen, das bereits bestehende Instrument der Gebietskonzession (Art. 10 VPB) auch ohne die Vorgabe fester oder virtueller Haltestellen zu vergeben. Damit soll den Anbietern die Möglichkeit eingeräumt werden, in Abhängigkeit der Kundenbedürfnisse über die spezifische Ausgestaltung ihrer Angebote (Tür-zu-Tür; Haltestellen) zu entscheiden. Zum anderen wird vorgeschlagen, für bestimmte Gebiete und zeitlich beschränkt auch überlappende Konzessionen an mehrere Konzessionäre zuzulassen.

Einordnung: Im Zusammenhang mit der Konzessionspflicht von On-Demand-Angeboten besteht gegenwärtig auf Bundesebene einerseits das Vorhaben, Pilotprojekten, die im Grundsatz dem Personenbeförderungsregal unterstehen, für eine Dauer von bis zu 90 Tagen pro Jahr Ausnahmen zu gewähren. Bislang besteht diese Möglichkeit lediglich für Projekte, die für höchstens 14 aufeinanderfolgende Tage pro Jahr angeboten werden (Art. 5 PBG i.V.m. Art. 8 Abs. 1 lit. b VPB).[78] Denkbar wäre auch, befristete Pilotprojekte stets – aber lediglich einmalig – vom Konzessionserfordernis auszunehmen, damit der notwendige Zeithorizont geschaffen werden kann, um tatsächlich zu relevanten Erkenntnissen zu gelangen. Andererseits plant das BAV, On-Demand-Angebote inskünftig unabhängig von der Fahrzeuggrösse grundsätzlich nicht mehr dem Personenbeförderungsregal zu unterstellen. Auch diese Angebote wären indessen weiterhin an die Vorgaben des BehiG gebunden. Eine Konzessionspflicht würde für solche Angebote demnach einzig noch bestehen, wenn sie von Bund und/oder Kantonen im Sinne von Art. 28 PBG bestellt

[78] Regulationen, Unterstützungen, Vernetzung: Stand heute, Kap. 2.2.1.

werden.[79] Aktuell geprüft wird auch die Ermöglichung virtueller Haltestellen im konzessionierten Bereich; Tür-zu-Tür Verbindungen hingegen sind im geltenden Rechtsrahmen aufgrund der Vorgaben des BehiG sowie in Abgrenzung zu Transportleistungen im Taxibereich sowie den konzessionierten Angeboten nicht möglich bzw. weniger naheliegend.

Da Konzessionen auch im Kontext der gegenwärtig geplanten Ausnahmen für On-Demand-Angebote im Bereich der Shared Mobility insgesamt weiterhin ihren Platz haben werden, stellt sich die Frage nach den Möglichkeiten für eine Flexibilisierung der Konzessionsanforderungen, wie sie von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe teilweise vorgeschlagen werden. Solche Erleichterungen könnten beispielsweise die datenschutzrechtlichen Vorgaben oder auch die Transport-, Fahrplans-, Betriebs- oder Tarifpflicht betreffen. Eine entsprechende Aufweichung des Konzessionsregimes würde indessen Fragen in Bezug auf die Gleichbehandlung der unterschiedlichen Marktakteure aufwerfen. Zudem steht eine Flexibilisierung jedenfalls teilweise auch in konzeptioneller Hinsicht im Widerspruch zum Konzessionsregime, das von einer gewissen Stetigkeit und Rigidität geprägt ist.

Sollten sich die Shared-Mobility-Angebote auf längere Sicht zu einer gefestigten Mobilitätsform entwickeln, die von anderen konzessionierten Transportangeboten abweichende Anforderungen aufweist, so liesse sich die Einrichtung eines separaten Regelungsregimes ins Auge fassen. Für diesen Rechtsrahmen würde sich die Form einer eidgenössischen Bewilligung anbieten. Vorteil dieser Herangehensweise wäre die einfachere Abgrenzung der unterschiedlichen Angebotskategorien und die Vermeidung einer Auffächerung der Anforderungen im Rahmen des bestehenden Konzessionssystems. Im Vergleich zu einer Ausweitung der kantonalen Bewilligungssysteme gemäss Art. 7 Abs. 2 PBG und Art. 7 VPB würde sich diesbezüglich überdies der Vorteil eines schweizweit einheitlichen Rechtsrahmens bieten, was insbesondere grösseren Anbietern die Möglichkeit einer einfacheren Skalierung ihrer Dienstleistungen eröffnen würde.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Je nach Umfang der angepeilten Anpassungen des Konzessionssystems präsentiert sich der rechtliche Änderungsbedarf in unterschiedlicher Weise. Die sich bereits in Erarbeitung befindenden Revisionen lassen sich jedenfalls durch Verordnungspassungen umsetzen; weiterreichende Eingriffe ins Konzessionssystem wie eine Abweichung von der Gewährung einer Monopolstellung für Gebietskonzessionen würden detaillierte Abklärungen sowie ebenfalls mindestens eine Verordnungsanpassung (Art. 10 Abs. 2 VPB) voraussetzen. Die Schaffung eines Spezialregimes in der Form einer eidgenössischen Bewilligung schliesslich bedingte die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (insb. Art. 7) sowie der Personenbeförderungsverordnung. Im Einzelnen wäre der Änderungsbedarf genauer zu prüfen.

Umsetzungshorizont: Während sich die erstgenannten Anpassungen wiederum vergleichsweise kurzfristig verwirklichen lassen, würde die Errichtung eines eidgenössischen Bewilligungssystems umfängliche konzeptuelle Vorarbeiten sowie umfassende Gesetzes- und Verordnungsänderungen voraussetzen. In sachlicher Hinsicht dürfte sich die Schaffung einer solchen Ordnung im Moment indessen (noch) nicht aufdrängen (vgl. vorne 2., 3. Spiegelstrich), so dass die entsprechenden Arbeiten im Bedarfsfall zu einem späteren Zeitpunkt an die Hand genommen werden könnten.

3.4 Gewährung von Ausnahmeregelungen für Shared-Mobility-Angebote

Allgemeines: Seitens der Akteure des Sektors wurde in verschiedener Hinsicht der Abbau punktueller regulatorischer Hürden im Zusammenhang mit Shared-Mobility-Angeboten gefordert. In

[79] Regulationen, Unterstützungen, Vernetzung: Stand heute, Kap. 2.2.2.

diesem Zusammenhang ist generell zu beachten, dass solche Abweichungen nur gewährt werden können, soweit damit die mit den entsprechenden Regelungen verfolgten Schutzinteressen nicht übermässig beeinträchtigt werden. Überdies und insbesondere ist bei der Gewährung entsprechender Ausnahmen dem Gleichbehandlungsgrundsatz Rechnung zu tragen; unterschiedliche Regelungen setzen demzufolge gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung das Vorliegen vernünftiger Gründe in den zu regelnden Verhältnissen voraus.[80]

Inhalt: Vorgeschlagen werden beispielsweise Abweichungen von der Helmpflicht (Art. 57 Abs. 5 lit. b SVG i.V.m. Art. 3b Abs. 1 VRV), von den datenschutzrechtlichen Anforderungen (Art. 5 ff. DSG), die Aufhebung des Erfordernisses eines BPT-Fahrausweises (Art. 25 ff. VZV) oder eines Fahrtenschreibers (Art. 3 ff. ARV 1 und Art. 3 ff. ARV 2), soweit äquivalente technische Einrichtungen gegeben sind.

Bewertung: Während für die erstgenannten Massnahmen angesichts der bestehenden Schutzbedürfnisse die Gewährung von Ausnahmen weniger naheliegend erscheint, könnte eine Lockerung des Erfordernisses eines BPT-Fahrausweises oder die Modifikation der Fahrtenschreiberpflicht jedenfalls einer vertieften Prüfung zugeführt werden. Die Verankerung entsprechender Erleichterungen des rechtlichen Rahmens wäre vor dem Hintergrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes für sämtliche Leistungserbringer zu prüfen.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Im nationalen Recht besteht zur Verwirklichung dieser Massnahmen jedenfalls Anpassungsbedarf auf Verordnungsstufe; überdies sind auch die Vorgaben des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) zu beachten. Die Einzelheiten der angestrebten Regelungen wären demnach detailliert zu prüfen.

Umsetzungshorizont: Der einschlägige Zeithorizont ist abhängig von den konkreten Massnahmen. Vorausgesetzt ist jeweils eine vertiefte Prüfung sowie jedenfalls Anpassungen auf Verordnungsebene, so dass sich die Änderungen in mittlerer Frist vornehmen lassen.

3.5 Einführung neuer Normierungen/Standards

Inhalt: Vereinzelt wurde in der Arbeitsgruppe die Schaffung neuer Normierungen gefordert, mit dem Ziel, bedürfnisgerechte Instrumente für Shared-Mobility-Angebote bereitzustellen. Ein breit abgestütztes Bedürfnis zeigte sich namentlich im Bereich der Markierungen und Signalisationen. So wurden insbesondere eine spezifische und einheitliche Signalisierung von Parkfeldern für Shared Mobility gefordert. In Bezug auf die Bereitstellung von Daten wurde ebenfalls der Wunsch nach der Schaffung von Standards bzw. Interoperabilitätsvorgaben geäussert, um die virtuelle Vernetzung der Angebote voranzubringen.

Einordnung: Da sich die vorgeschlagenen Anpassungen betreffend Signalisation auf Bundesebene soweit ersichtlich relativ einfach umsetzen lassen und überdies ein ausgewiesenes Bedürfnis an dieser Massnahme zu bestehen scheint, sollte ihre Umsetzung geprüft werden. Im Bereich der digitalen Standards kann auf die laufenden Arbeiten im Bereich Systemaufgaben bezüglich der Kundeninformationen sowie auf die geplanten Rechtsanpassungen im Zuge des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) verwiesen werden (vgl. dazu auch 3.6).

[80] BGE 145 II 206 E. 2.4.1; vgl. dazu statt vieler TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, S. 196 oder KIENER/KÄLIN/WYTTENBACH, S. 513.

Rechtliche Anpassungen: Anzupassen wäre die Signalisationsverordnung, wobei unter Umständen auf die Erfahrungen mit dem Symbol für «Mitfahrgemeinschaft» gemäss Art. 65 Abs. 15 und 16 sowie Art. 79 Abs. 4 lit. e SSV zurückgegriffen werden kann.

Umsetzungshorizont: Die vorgeschlagenen Massnahmen setzen zwar Verordnungsänderungen voraus, lassen sich aber aufgrund der beschränkten Komplexität des Vorhabens relativ zeitnah umsetzen.

3.6 Einbezug der Shared-Mobility-Angebote in die Kundeninformationen des öffentlichen Verkehrs

Inhalt: In der Arbeitsgruppe mehrfach gefordert wurde die Integration der Angaben zur Verfügbarkeit der bestehenden Shared-Mobility-Angebote in die Kundeninformationen des öffentlichen Verkehrs; angestrebt wird insbesondere die Einfügung in die virtuellen Informationsleistungen (Internet-Applikationen, Karten etc.) der hergebrachten Anbieter des öffentlichen Verkehrs.

Bewertung: Abgesehen vom Umstand, dass zur Umsetzung dieses Vorschlages zahlreiche Einzelfragen zu klären sind (Formen der Zusammenarbeit, Kreis der einbezogenen Angebote, Verantwortlichkeiten, Schnittstellen etc.), scheint die Ausgangsprämisse, dass eine solche virtuelle Verknüpfung einem Bedürfnis der Kundinnen und Kunden entspricht, durchaus plausibel. Idealerweise würde diese Integration gestützt auf die Zusammenarbeit zwischen der Branche des öffentlichen Verkehrs und den Anbietern der Shared-Mobility-Leistungen spontan zu Stande kommen. Andernfalls lässt sie sich entweder durch eine ausdrückliche gesetzliche Verpflichtung oder/und durch einen – teilweise bereits bestehenden – Einbezug in die Systemaufgabe Kundeninformation gemäss Art. 37 EBG bewerkstelligen. Im Falle der Ausgestaltung als Systemaufgabe wäre eine entsprechende Abgeltung vorzusehen, wie dies heute gemäss Art. 13 Abs. 2 Ziff. 1 Leistungsvereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und der SBB 2021–2024 teilweise bereits der Fall ist.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Wird eine entsprechende Verpflichtung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zur Integration der Angaben angestrebt, so sind entsprechende gesetzliche Vorkehren angezeigt (PBG oder EBG). Ein weitergehender Einbezug im Rahmen der Systemaufgabe hingegen würde soweit ersichtlich lediglich eine allfällige zusätzliche Ergänzung des Vertrages für die Erbringung von übergeordneten Aufgaben im Bereich Kundeninformationen bedingen, soweit über den aktuell vereinbarten Rahmen (Verknüpfungen mit weiteren Mobilitätsangeboten, genannt SKI+) hinausgegangen werden soll. Ohnehin ist geplant, die Basisinfrastruktur im Bereich der Mobilitätsdaten inskünftig gestützt auf ein neues Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) zu errichten, so dass den vorgebrachten Anliegen im Zuge der laufenden Gesetzgebungsarbeiten Rechnung getragen werden kann.

Umsetzungshorizont: Soweit die Massnahmen im geltenden Rechtsrahmen vorgenommen werden sind sie grundsätzlich zeitnah umsetzbar. Für die technische Umsetzung dieses Vorhabens hingegen dürfte der Zeitbedarf umfangreicher ausfallen. Die Verwirklichung der auf MODIG abzustützenden Vorhaben würde jedenfalls einige Jahre in Anspruch nehmen.

3.7 Einbezug der Shared-Mobility-Angebote in den Vertrieb bzw. die Tarifstruktur des öffentlichen Verkehrs

Inhalt: Die Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe manifestieren verbreitet das Bedürfnis, die bestehenden Shared-Mobility-Angebote digital zu vernetzen und in die Vertriebs- und Tarifstruktur des öffentlichen Verkehrs einzubeziehen. Vorgeschlagen wird beispielsweise die Etablierung übergreifender Abonnemente («Roaming»), die Schaffung eines einheitlichen Ticketingsystems oder die Einrichtung eines zentralen Zugangspunktes für sämtliche Mobilitätsangebote.

Einordnung: Die Einfügung von Shared-Mobility-Angeboten in die Vertriebsstrukturen des öffentlichen Verkehrs würde voraussichtlich beträchtliche Vorteile für die Nutzerinnen und Nutzer bringen. Mit einer Integration in die Tariflandschaft des öffentlichen Verkehrs könnte versucht werden, an die als Erfolgsgeschichte zu bezeichnende Etablierung des direkten Verkehrs als übergreifende Tarifstruktur anzuknüpfen. In diesem Zusammenhang ist gleichzeitig zu beachten, dass eine Integration in den direkten Verkehr auch beträchtliche Einschränkungen der Freiheitsgrade für die Angebote von Shared Mobility nach sich ziehen würde. Es wäre demzufolge gestützt auf die konkrete Ausgestaltung des Integrationsmodells eine Abwägung vorzunehmen. Zu berücksichtigen sind überdies sowohl für die Einbindung in den Vertrieb als auch in die Tarifstruktur die technischen und organisatorischen Herausforderungen einer solchen Integration.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Soweit sich die Akteure der Branche nicht freiwillig zu einer stärkeren Koordination bzw. Integration solcher Angebote in die Vertriebs- und Tarifstruktur entschliessen, ist es denkbar, entsprechende rechtliche Verpflichtungen ins Auge zu fassen. Dazu wäre soweit ersichtlich eine spezifische gesetzliche Grundlage erforderlich. Für eine tarifliche Integration müsste eine Anpassung des direkten Verkehrs gemäss Art. 16 PBG und Art. 56 VPB ins Auge gefasst werden.

Umsetzungshorizont: Die verpflichtende Integration in den Vertrieb des öffentlichen Verkehrs sowie in dessen Tarifstruktur setzt massgebliche konzeptuelle Vorarbeiten und Gesetzesänderungen voraus. Sie würde demzufolge einige Jahre in Anspruch nehmen.

3.8 Flexibilisierung der Finanzierungsvorgaben Agglomerationsprogramme

Inhalt: In der Arbeitsgruppe wurde teilweise die Forderung nach zusätzlichen Möglichkeiten zur finanziellen Förderung von Shared Mobility Leistungen in Bezug auf die erforderliche Infrastruktur erhoben (Bike-and-Ride-Parkplätze; Parkplätze für Cargo-Fahrräder; Schaffung sogenannter Shared Mobility Hubs an den Bahnhöfen; Parkplätze für Motorfahrzeuge der Shared Mobility an Bahnhöfen etc.). Die Schaffung neuer, separater Fördergefässe für Shared Mobility auf Bundesebene ist erstens als wenig stufengerecht zu qualifizieren, da die fraglichen Infrastrukturen zumeist einen lokalen Charakter aufweisen, und würde zweitens der ebenfalls in der Arbeitsgruppe vorgebrachten Anmerkung widersprechen, dass bereits heute eine Fragmentierung der Förderlandschaft zu beobachten ist (vgl. dazu auch sogleich 3.9). Eine Option zur finanziellen Unterstützung solcher Anliegen wäre dahingegen, eine (vermehrte) Ankoppelung an die Agglomerationsprogramme des Bundes vorzusehen.

Bewertung: Im heutigen rechtlichen Rahmen für die Agglomerationsprogramme wie er durch NAFG, MinVG, MinVV und PAVV gebildet wird, besteht bereits in vielerlei Hinsicht die Möglichkeit zur Förderung von Infrastrukturen im Bereich Shared Mobility (z.B. u.a. Finanzierung sog. multimodaler Drehscheiben) und Langsamverkehr. Indessen ist es durchaus denkbar, durch eine zusätzliche Flexibilisierung bestimmter Anforderungen neue Unterstützungsmöglichkeiten für

Angebote der Shared Mobility zu schaffen. Möglich wäre beispielsweise eine zusätzliche Öffnung des Perimeters der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA-Perimeter) bzw. eine weitergehende Beteiligung an der Finanzierung von Anlagen auch ausserhalb dieses Perimeters oder die Beteiligung an der Finanzierung der «digitalen Infrastruktur» für Shared-Mobility-Angebote (spezialisierte Apps).

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Entsprechende Flexibilisierungen sind soweit ersichtlich teilweise bereits unter Anpassung der einschlägigen Verwaltungsverordnungen (u.a. Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr [RPAV]) möglich, setzen aber u.U. auch Anpassungen auf Verordnungsebene (MinVV, PAVV) oder gar auf Gesetzesebene voraus. Die entsprechenden Erfordernisse wären mit Blick auf die konkret geplanten Massnahmen zu prüfen.

Umsetzungshorizont: Soweit eine Flexibilisierung der Finanzierungsvorgaben lediglich Anpassungen auf Ebene der Verwaltungsverordnungen voraussetzt, ist sie zeitnah umsetzbar. Weitergehende Ausweitungen der Finanzierungsmöglichkeiten müssten vertieft geprüft und rechtlich verankert werden, womit ein längerer Zeithorizont einherginge.

3.9 Finanzierung über die Leistungsvereinbarungen nach Art. 51 EBG

Inhalt: Wie die Zusammenstellung der bestehenden Förderungsgefässe (vgl. C) zeigt, besteht heute eine Vielzahl an Unterstützungs- und Finanzierungsangeboten für unterschiedliche Bereiche von Shared Mobility. Die Rückmeldungen der Arbeitsgruppe zeigen jedoch, dass insbesondere im Hinblick auf die physische Verknüpfung dieser Angebote mit jenen des hergebrachten öffentlichen Verkehrs durchaus noch Verbesserungspotential besteht. Ein zentraler Aspekt betrifft die Anbindung in Bezug auf die jeweiligen Infrastrukturen. Auf dieser Grundlage wird die Forderung erhoben, an den Bahnhöfen vermehrt geeignete Einrichtungen und Anlagen für Shared Mobility (Motorfahrzeuge, Fahrräder, Cargo-Fahrräder und Mikromobilität) bereitzustellen, um damit insbesondere auch die Verknüpfung zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr zu fördern.

Bewertung: Da die Angebote und Möglichkeiten der Shared Mobility zunehmend zu einem «Zubringer» für den hergebrachten öffentlichen Verkehr bzw. zu einem Scharnier zwischen öffentlichem Verkehr und MIV werden, wäre es im Grundsatz auch aus der Perspektive der Eisenbahn wünschenswert, die mit dieser Verknüpfung einhergehenden Vorteile zu konsolidieren und auszubauen.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Die Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur gemäss Art. 62 EBG erwähnt Anlagen und Einrichtungen für Shared Mobility oder generell die Verkehrsinfrastruktur im Umfeld der Bahnhöfe nicht ausdrücklich. Prima facie dürfte diese Infrastruktur vom Wortlaut von Art. 62 Abs. 1 EBG (zwingend der Eisenbahninfrastruktur zuzurechnende Elemente) bzw. Art. 62 Abs. 2 EBG (potentiell der Eisenbahninfrastruktur zuzurechnende Elemente) eher nicht erfasst sein. Ausdrücklich ausgenommen ist sie indessen ebenso wenig (Art. 62 Abs. 3 EBG). Die gegenwärtige Leistungsvereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und der SBB für die Jahre 2021–2024 schliesst die Abgeltung von «Bau und Betrieb von Anlagen für den Busverkehr sowie für den privaten Strassenverkehr (z.B. Park&Ride-Anlagen)» indessen ausdrücklich von der Abgeltung aus. Folglich lassen sie sich gegenwärtig nicht aus den Mitteln des Bahninfrastrukturfonds finanzieren (Art. 1 Abs. 1 und Art. 3 BIFG). Zu diesem Schluss gelangt auch der Bericht des Bundesrates vom 4. September 2024 zum Postulat Michel, auch in Bezug auf Haltestellen städtischer Buslinien und Veloverleihstationen.[81] Einfache Abstellplätze für Fahrräder können

[81] Bundesrat, Bericht Postulat Michel, S. 10 f.

hingegen gemäss der aktuellen Praxis hälftig über den BIF finanziert werden.[82] Mit Blick auf den Gesetzeswortlaut scheint es indessen nicht gänzlich ausgeschlossen, etwa Abstellplätze für Fahrräder, Cargo-Fahrräder oder Einrichtungen für die Mikromobilität vollständig den Publikumsanlagen gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. d EBG zuzurechnen. Allenfalls geprüft werden könnte auch eine Ausgestaltung als Nebenbetriebe im Sinne von Art. 39 bzw. Art. 62 Abs. 2 lit. d EBG.

Jedenfalls eine rechtlich vollständig tragfähige Ausweitung der Abgeltung in Verbindung mit den Leistungsvereinbarungen gemäss Art. 51 EBG auf Anlagen und Einrichtungen für Shared Mobilty und damit die Heranziehung von Mitteln aus dem Bahninfrastrukturfonds würde jedoch eine Präzisierung der Konturierung der Eisenbahninfrastruktur nach Art. 62 EBG voraussetzen.

Umsetzungshorizont: Da die Ausweitung der Finanzierungsmöglichkeiten aus dem BIF Änderungen auf Gesetzesebene voraussetzt, nähme die Massnahme mehrere Jahre in Anspruch. Ggfs. könnten entsprechende Änderungen des gesetzlichen Rahmens auch dazu genutzt werden, eine weitergehende Flexibilisierung der Finanzierungen aus dem BIF vorzunehmen, um damit bestehende Fehlanreize (etwa zwischen Eisenbahn- und Strassenbahnlösungen) zu beseitigen. Eine grundsätzliche Ausrichtung auf eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung des öffentlichen Verkehrs würde jedoch eine Änderung von Art. 87*a* BV bedingen.

3.10 Institutionelle Anbindung in der Bundesverwaltung

Inhalt: Aus den Rückmeldungen der Akteure der Branche wird deutlich, dass die Thematik Shared Mobility in den Kantonen und Gemeinden in ungleichem Umfang Behandlung findet und ein unterschiedliches Mass an Aufmerksamkeit geniesst. Zudem fehlt eine Bündelung des diesbezüglichen Wissens, der erlangten Erkenntnisse und der gewählten Herangehensweisen in den verschiedenen Gebietskörperschaften. Innerhalb der Bundesverwaltung weist der Sachbereich Bezugspunkte zu unterschiedlichen Bundesämtern auf (ASTRA, ARE, BFE, insb. BAV), verfügt aber nicht über eine eigentliche institutionelle Verankerung.

Bewertung: Vor dem Hintergrund dieser dünnen institutionellen Anbindung der Thematik sowie des damit möglicherweise einhergehenden fragmentierten Umganges der Verwaltung mit dem Phänomen Shared Mobility sowie mit dessen Rolle und Entwicklungspotential im Rahmen der Gesamtmobilität stellt sich die Frage, ob dem Sachbereich Shared Mobility als vergleichsweise jungem Themenfeld nicht eine institutionelle Anbindung innerhalb der Bundesverwaltung verschafft werden sollte. Noch zweckdienlicher schiene es, in diesem Rahmen über die verkehrsträgerbasierte Perspektive hinaus eine generelle institutionelle Verankerung des Themas Mobilität vorzunehmen.

Dafür kommt einerseits eine Anbindung der Thematik *Shared Mobility* in der Organisation eines der beiden Verkehrsämter in Frage. Hierbei ist indessen zu beachten, dass der Themenbereich gewisse Spannungsfelder und Zielkonflikte zwischen den unterschiedlichen verkehrlichen Anliegen in sich birgt. Vor diesem Hintergrund ist demzufolge in Erwägung zu ziehen, die organisatorische Anbindung andernorts vorzunehmen, wobei das Bundesamt für Raumentwicklung im Vordergrund stehen würde. Voraussetzung wäre diesfalls indessen eine enge Einbindung in die Tätigkeiten des BFE, des ASTRA sowie des BAV.

Eine weitere grundlegendere Möglichkeit, diese institutionelle Anbindung zu vollziehen, besteht in der Schaffung einer separaten Organisationseinheit, die eine übergreifende Perspektive *sämtlicher Mobilitätsthemen* – sowie unter Umständen auch der Blick auf deren Interdependenz mit

[82] Bundesrat, Bericht Postulat Michel, S. 11.

der Raumplanung, dem Energiebereich und dem Umwelt- und Klimaschutz – einnimmt. Eine solche «Stelle für Gesamtmobilität» wäre, zwecks Wahrung einer übergreifenden und unvoreingenommenen Betrachtung, idealerweise ausserhalb der betroffenen Bundesämter, allenfalls direkt beim Generalsekretariat des UVEK anzusiedeln.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Der Schwerpunkt der hier vorgeschlagenen Anpassungen des institutionellen Gefüges würde im Bereich des Organisatorischen und der Ressourcen zu liegen kommen. Bezüglich rechtlicher Vorkehren wäre namentlich eine Anpassung der Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (OV-UVEK) oder allenfalls der RVOV ins Auge zu fassen.

Umsetzungshorizont: In rechtlicher Hinsicht liesse sich eine entsprechende institutionelle Anbindung des Themas Shared Mobility in der Bundesverwaltung ebenso wie die Schaffung einer «Stelle für Gesamtmobilität» vergleichsweise einfach verwirklichen. In faktischer Hinsicht sind diese organisatorischen Massnahmen zweifellos etwas aufwändiger, liessen sich aber durchaus vergleichsweise zeitnah verwirklichen.

3.11 Vorbildfunktion der öffentlichen Hand

Inhalt: In vereinzelten Rückmeldungen wurde der Wunsch geäussert, der Bund solle mit gutem Beispiel vorangehen und seine Mitarbeitenden zur Nutzung von Shared-Mobility-Angeboten animieren.

Einordnung: Hierbei handelt es sich um eine niederschwellige Massnahme, die im Übrigen im Einklang steht mit der Verpflichtung aus Art. 10 Abs. 1 KlG, wonach Bund und Kantone in Bezug auf die Erreichung des Netto-Null-Ziels eine Vorbildfunktion wahrzunehmen haben.

Rechtlicher Anpassungsbedarf: Zur Umsetzung dieser Massnahme ist in erster Linie auf interne Informationen gegenüber den Angestellten des Bundes sowie gegebenenfalls auf die Bereitstellung möglicher Verhaltensanreize abzustellen. Überdies wäre zu prüfen, ob und inwieweit die notwendige Infrastruktur zur Nutzung solcher Angebote, namentlich für den Arbeitsweg, bereits vorhanden ist oder ob noch entsprechender baulicher oder organisatorischer Anpassungsbedarf besteht. Die Umsetzung dieses Themas kann im Rahmen des Ressourcen- und Umweltmanagements der Bundesverwaltung (RUMBA) erfolgen, das Pendelfahrten in der Periode 2024–2027 bereits als sog. «Satellitenthema» führt (vgl. vorne Kapitel C 3.7). Um die damit angestrebte Vorbildwirkung auch weitergehend nach aussen zu tragen, kann auf das gegenwärtig laufende Projekt sumo des BFE im Bereich Unternehmensmobilität zurückgegriffen werden.

Umsetzungshorizont: Die Umsetzung dieser Massnahmen im Bereich Vorbildwirkung betrifft lediglich die Selbstorganisation der Verwaltung und ist im Rahmen des geltenden Rechts möglich. Sie lässt sich demzufolge zeitnah umsetzen.