

Blueprint

Shared Mobility- Promotion im ruhenden und rollenden Verkehr

20 Instrumente, mit denen Städte
und Gemeinden die geteilte Mobilität
nachhaltig fördern können.



Impressum

Eine Publikation der Mobilitätsakademie des TCS im Rahmen des Programms «Shared Mobility Accelerator»

In Zusammenarbeit mit



Mit Unterstützung von



Herausgeber

Mobilitätsakademie des TCS
Poststrasse 1
3072 Ostermundigen
www.mobilityacademy.ch
info@mobilityacademy.ch

Autoren

Dr. Jörg Beckmann, Direktor Mobilitätsakademie des TCS;
Dr. Anna Ludwig, Projektleiterin «Neue Mobilität», Mobilitätsakademie des TCS

Stand

März 2026

Inhaltsverzeichnis

- 1** Shared Mobility-Angebote für die Mitarbeitenden öffentlicher Verwaltungen attraktiver und leichter zugänglich machen.
Seite 7
- 2** Shared Mobility in der strategischen Planung und kommunalen Regulatorik sowie in der Kommunikation und im Rahmen von Kampagnen berücksichtigen und verankern.
Seite 8
- 3** Ausschöpfung der Potenziale für Shared Mobility in der Planung von Arealen und in Baubewilligungsprozessen.
Seite 9
- 4** Bedarfsgerechte Dichte von Abstell- und Parkflächen für Shared Mobility auf dem gesamten Stadtgebiet schaffen.
Seite 10
- 5** Umwandlung von bestehenden Parkflächen zu Abstellflächen für die Shared Mobility (inkl. Ladeinfrastruktur) an strategischen Lagen zu attraktiven Konditionen.
Seite 11
- 6** Flottengrösse optimal bestimmen, um einen effizienten und wirtschaftlich tragbaren Betrieb zu gewährleisten.
Seite 12
- 7** Differenzierte Flottengrößen für unterschiedliche Mobilitätswerkzeuge festlegen.
Seite 13

Inhaltsverzeichnis

- 8** **Faire Gebühren bestimmen.**
Seite 14
- 9** **Zielführende, transparente und diskriminierungsfreie Verfahren festlegen und umsetzen.**
Seite 15
- 10** **Shared Mobility-Angebote mit hohem ökologischem Nutzen aber fehlender Profitabilität an- bzw. kofinanzieren.**
Seite 16
- 11** **Mobilitätshubs bzw. multimodale Anlagen für Shared Mobility (und Elektromobilität) bei Parkflächen, Bahnhöfen, ÖV-Knotenpunkten etc. schaffen.**
Seite 17
- 12** **Privilegierung bei Zufahrtsbeschränkungen zulassen und attraktive Parkgebühren im Stadtzentrum als Anreize für die Nutzung von Shared Mobility gewähren.**
Seite 18
- 13** **Interkommunale Zusammenarbeit bei Shared Mobility-Ausschreibungen sicherstellen.**
Seite 19
- 14** **Strukturelle Integration von Ridepooling-On-Demand-Angeboten in den öffentlichen Verkehr fördern.**
Seite 20

Inhaltsverzeichnis

- 15** Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen und Abschaffung von Hürden für Shared Mobility-Angebote sowie Unterstützung für Pilotprojekte und Reallabors.
Seite 21
- 16** Mobilitätshubs an Stadträndern vorsehen und auf grösseren Parkflächen für Personenwagen Mobilitätshubs für geteilte Mobilität errichten.
Seite 22
- 17** Öffentliche und private Parkplätze auf Sharing-Plattformen zur Verfügung stellen.
Seite 23
- 18** Förderung des Bewusstseins für den ökologischen und persönlichen ökonomischen Nutzen von Shared Mobility.
Seite 24
- 19** Förderung von Kooperationen zur Erhebung und Nutzung von Shared Mobility-Daten zwischen Anbietern und Städten.
Seite 25
- 20** Effiziente Nutzung von Parkplätzen und Parkhäusern, die im Eigentum der öffentlichen Hand sind: Die Parkplätze werden auf Parkplatz-Sharing-Plattformen zur Verfügung gestellt.
Seite 26

Die Shared Mobility-Politik und -Planung in der Schweiz ist aktuell ausschliesslich in der Hand der Städte und Gemeinden. Während sich die nationale Legislative und Exekutive in Frankreich mit einem quantitativen Carsharing-Ziel oder in Deutschland mit einem Carsharing-Gesetz für bestimmte Teilmärkte der Shared Mobility oder für das Ökosystem der kollaborativen Mobilität insgesamt engagiert, haben sich Parlament und Bundesrat seit der Publikation der «Shared Mobility Agenda 2030» zu keinem regulatorischen Impuls durchbringen können.

Diese Lücke können und müssen nun die Städte und Gemeinden füllen. Ihnen obliegt es, den Paradigmenwechsel zu einer polyvalenten Stadtmobilität mit den regulatorischen Instrumenten und planerischen Massnahmen neu aufzusetzen und sich von einem klassischen bipolaren Verkehrsdenken mit der privaten Individualmobilität auf der einen und der öffentlichen Kollektivmobilität auf der anderen Seite zu verabschieden.

Bisher sind die Schweizer Gemeinden diese Aufgabe durchaus engagiert angegangen und nur selten der

Versuchung verfallen, neue Shared Mobility-Angebote schlicht und einfach zu verbieten, so wie die in dieser Hinsicht schlechten Vorbilder Paris oder Madrid. Mit diesem dritten «Shared Mobility Blueprint» ist die «Swiss Alliance for Collaborative Mobility» CHACOMO bestrebt, die kommunalen Akteure mit weiteren Handlungsempfehlungen zur Förderung des Parkplatz-, Car-, Ride-, Cargobike-, Bike- oder Scooter-Sharings zu unterstützen. Oft braucht es für die Umsetzung ausser einer guten Portion politischen Willens (für den es in manchen Schweizer Städten durchaus eindrucksvolle Belege gibt) nur einen «planerischen Triggerpunkt», um der Shared Mobility lokal zum Erfolg zu verhelfen – und ihr zu ermöglichen, ihre Wertversprechen gegenüber der Umwelt, der Wirtschaft und den mobilen Urbaniten einzulösen.

Die folgende Auflistung bietet daher den Planenden und Handelnden in den Parlamenten und Behörden der Schweizer Städte und Gemeinden einen kleinen, aber feinen Werkzeugkasten zur Unterstützung ihres tatkräftigen Engagements für eine nachhaltige Shared Mobility.

1 Shared Mobility-Angebote für die Mitarbeitenden öffentlicher Verwaltungen attraktiver und leichter zugänglich machen.

Erläuterung

Das Teilen von Fahrten, Fahrzeugen und Infrastrukturen kann die öffentliche Verwaltung wirkungsvoll dabei unterstützen, ihre CO₂-Emissionen zu reduzieren und ihren Absenkpfad in Richtung Netto-Null konsequent einzuhalten. Durch den Einsatz von Sharing-Lösungen und die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel können Verwaltungen einen zentralen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und -reduktion leisten. Als öffentliche Institutionen kommt den Verwaltungen dabei eine Schlüsselrolle zu: Sie sollen zeigen, wie eine klimafreundliche Mobilität im Alltag umgesetzt wird und damit Vorbild für andere Organisationen und Unternehmen sein.

Massnahmen

- B2B-Vereinbarungen mit bestehenden Shared Mobility-Anbietern schliessen.
- Shared Mobility-Dienste lokaler Anbieter für Mitarbeitende probeweise offerieren/ rabattieren.
- Abstellflächen an den Arbeitsorten bereitstellen.



2 Shared Mobility in der strategischen Planung und kommunalen Regulatorik sowie in der Kommunikation und im Rahmen von Kampagnen berücksichtigen und verankern.

Erläuterung

Carsharing ist flächeneffizient und wirkt verkehrsreduzierend – zu diesem Schluss kommt eine 2024 publizierte Studie vom Beratungsbüro BSS Volkswirtschaftliche Beratung und des IRAP Institut für Raumentwicklung an der Ostschweizer Fachhochschule (OST). Die zentrale Erkenntnis aus der Studie ist, dass ein einziges Mobility-Fahrzeug in der Schweiz im Durchschnitt 18 private Autos ersetzt. Diese «Vermeidungsquote» ist in Städten wie Zürich, Genf oder Basel sogar noch höher. Dank Carsharing können also massiv Parkierungsflächen eingespart werden. Um dieses Potenzial zu erschliessen, soll Carsharing systematisch als Instrument zur Verkehrsentlastung bzw. Flächeneinsparung in kommunale Richtpläne, Parkierungsregulativen und Mobilitätsstrategien integriert werden. Ein gutes Beispiel findet sich in der Stadt Luzern, deren Parkplatzreglement explizit festhält, dass ein Parkplatz für Carsharing vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte ersetzt.

Massnahmen

- Eine dedizierte Shared Mobility-Strategie mit eindeutigen Leistungsindikatoren entwickeln.
- Die Vermeidungsquote von Carsharing soll in die Strategien, Planungen und Reglemente der Gemeinde integriert werden.
- Anreize für Carsharing sollen geschaffen werden, wie Ausnahmegewilligungen für das Kurzzeitparkieren (bspw. max. 15 Minuten in verkehrsberuhigten Zonen) oder vergünstigte Parkgebühren für geteilte Mobilität.
- Carsharing und geteilte Mobilität sollen über die offiziellen Kommunikationskanäle der jeweiligen Gemeinde beworben werden.

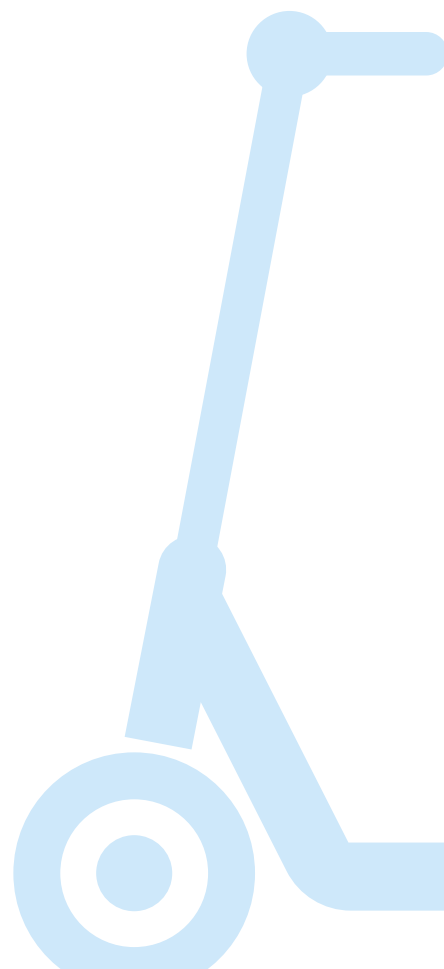
3 Ausschöpfung der Potenziale für Shared Mobility in der Planung von Arealen und in Baubewilligungsprozessen.

Erläuterung

Shared Mobility-Dienste werden von der öffentlichen Hand gezielt und koordiniert im Rahmen von Mobilitätskonzepten gefördert, welche als Auflagen bei Arealplanungen und Baubewilligungen eingefordert werden. Private leisten damit vermehrt einen Beitrag an die Etablierung flächendeckender Car- und Bikesharing-Netze. Die öffentliche Hand erarbeitet Planungshilfen und ein Beratungsangebot für Bauherrschaften.

Massnahmen

- Förderung von Shared Mobility-Diensten im Rahmen von Mobilitätskonzepten.
- Planungshilfen und ein Beratungsangebot für Bauherrschaften analog der Mobilitätskonzepte der öffentlichen Hand.



4 Bedarfsgerechte Dichte von Abstell- und Parkflächen für Shared Mobility auf dem gesamten Stadtgebiet schaffen.

Erläuterung

Für ein starkes, nachgefragtes und erfolgreiches Shared Mobility-Angebot ist eine hohe Dichte an gut sichtbaren und leicht zugänglichen öffentlichen und privaten Abstellflächen zentral. Gerade im Umfeld von Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, wie beispielsweise Bahnhöfen, sollte die Dichte höher ausfallen, um eine optimale Verknüpfung zwischen geteilter Mobilität und dem öffentlichen Verkehrsnetz zu gewährleisten.

Die Erfahrungen unter anderem in der geteilten Mikromobilität zeigen, dass eine zu geringe Dichte an Abstellflächen zu einer sinkenden Parkdisziplin führt, da ohne häufige Parkmöglichkeiten die Wahrscheinlichkeit des regelkonformen Parkens durch die Nutzenden abnimmt. Damit sinkt die Attraktivität des Angebots erheblich. Die Unternehmen reagieren darauf zwangsläufig mit einer Anpassung ihrer Bediengebiete. Bereiche mit geringer Flächendichte und entsprechend niedriger Nachfrage werden aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen. Das Ergebnis ist eine Ausdünnung der Abdeckung und ein Verlust an Mobilitätsoptionen genau in den Quartieren, die von einem erweiterten Umweltverbund besonders profitieren könnten. Eine ausreichende Dichte an Abstellflächen ist somit eine zentrale Voraussetzung für ein funktionierendes Sharing-System.

Massnahmen

- Mindestens 25 Abstellstandorte/km² bei geteilten E-Scootern schaffen, d. h. im Abstand von 200 m und einer Gehminute Entfernung.
- In Bezug auf die Flottengrösse sollten pro Mikromobilitätsfahrzeug etwa drei Abstellplätze vorgesehen werden.
- Integration bestehender Veloabstellanlagen in die Parkflächen-Infrastruktur der geteilten Mikromobilität.

5

Umwandlung von bestehenden Parkflächen zu Abstellflächen für die Shared Mobility (inkl. Ladeinfrastruktur) an strategischen Lagen zu attraktiven Konditionen.

Erläuterung

Damit geteilte Mobilität ihr Potenzial entfalten kann, sollen Abstell- und Parkierungsflächen – idealerweise inkl. Ladeinfrastruktur – an Knotenpunkten des ÖVs zu attraktiven Konditionen bereitgestellt werden. Viele Städte verfügen über zahlreiche private Parkplätze an hervorragender Lage. Durch die Umwandlung solcher Flächen können Mobilitätshubs entstehen und das Netz an Standorten für geteilte Mobilität kann gezielter ausgebaut und optimiert werden. Ein gut sichtbares und leicht zugängliches Angebot erhöht die Anreize für eine Verhaltensänderung, indem sie diese erleichtert. Ausserdem reduziert dies den Suchverkehr.

Massnahmen

- Bereitstellung von Abstell- und Parkierungsflächen inkl. Ladeinfrastruktur an Knotenpunkten des ÖVs.
- Bereitstellung von Abstell- und Parkierungsflächen zu attraktiven Konditionen.



6

Flottengrösse optimal bestimmen, um einen effizienten und wirtschaftlich tragbaren Betrieb zu gewährleisten.

Erläuterung

Eine optimale Flottengrösse ist wichtig, um eine flächendeckende Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen sowohl im Stadtzentrum als auch in den Randbezirken zu gewährleisten. Eine restriktive Begrenzung der Flotten führt unmittelbar zu einer Konzentration des Angebots auf nachfragestarke Gebiete. Zur Wahrung der Wirtschaftlichkeit sind Betreiber dann gezwungen, sich auf die umsatzstärksten Stadtteile zu konzentrieren. In der Folge verschwinden Sharing-Angebote aus aussenliegenden Bezirken und nachfrageschwächeren Stadtteilen. Dadurch wird der Zugang zu nachhaltiger Mobilität ungleich verteilt.

Gleichzeitig erhöhen die Betreiber in diesem Fall oft ihre Tarife, um den Umsatzrückgang aufgrund einer kleineren Flotte auszugleichen. So entsteht ein sich selbst verstärkender Prozess aus Verknappung, steigenden Kosten und sinkender Nutzung. Die Flottengrösse in einer Stadt sollte daher stets evidenz- und datenbasiert sowie nachfrageorientiert festgelegt werden. Dabei haben sich dynamische Modelle, die eine laufende Anpassung der Flottengrösse ermöglichen, als besonders geeignet erwiesen. Sie ermöglichen eine flexible Anpassung gegenüber starren Flottengrenzwerten und können die Dynamik des Marktes, die Einführung neuer Produkte und Technologien sowie die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse der städtischen Bevölkerung besser abbilden.

Massnahmen

- Flottengrösse in Absprache mit den Anbietern definieren, um sowohl Nutzerfreundlichkeit als auch wirtschaftliche Tragfähigkeit sicherzustellen.
- Flottengrössen sind dynamisch, diese sollen nicht kontextunabhängig langfristig definiert werden.

7 Differenzierte Flottengrößen für unterschiedliche Mobilitätswerkzeuge festlegen.

Erläuterung

Wenn Städte eine angebots- oder anbieterspezifische Flottenobergrenze beschliessen, sollten unterschiedliche Mobilitätswerkzeuge je eigene Obergrenzen erhalten (geteilte Autos, Velos, E-Trottis, Cargobikes etc.) Beispielsweise würde eine gemeinsame Flottenobergrenze für E-Trottinette und E-Bikes zu erheblichen Fehlanreizen führen. Da E-Trottinette in der Anschaffung, im Betrieb und in der Wartung deutlich kostengünstiger sind, werden die Unternehmen ihre Flotten bei einer gemeinsamen Begrenzung zu einem Grossteil aus E-Trottinette zusammensetzen. Dies würde die Angebotsvielfalt schwächen und die Einsatzmöglichkeiten für viele Alltagswege unnötig einschränken. Denn Leihfahrräder erreichen andere Zielgruppen, ergänzen den Umweltverbund ideal, bieten längere Reichweiten und sind insbesondere für Alltagswege mit Gepäck besser geeignet. Eine getrennte Betrachtung und Regulierung aller Fahrzeugtypen ist daher essenziell, um Vielfalt und Nutzerorientierung sicherzustellen.

Massnahmen

- Differenzierte Flottengrößen für unterschiedliche Mobilitätswerkzeuge festlegen
- Harmonisierte Bewilligungsverfahren für geteilte Mobilität.

8

Faire Gebühren bestimmen.

Erläuterung

Überhöhte Gebühren schwächen das städtische Mikromobilitätsangebot strukturell. Unternehmen sind dann gezwungen, ihre Investitionen auf den Kernbetrieb zu beschränken. Zukunftsorientierte Massnahmen wie die Elektrifizierung der Logistikflotten, die Weiterentwicklung neuer Fahrzeuggenerationen oder die Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze werden zurückgefahren und in Städte und Märkte mit innovationsfreundlicher Regulierung verlagert.

Massnahmen

- Auf Gebühren für Mikromobilitätsangebote (bspw. pro Fahrzeug) soll möglichst verzichtet werden oder sie sollen so gering wie möglich gehalten werden.
- Die Gebühren für Standortvergaben für Mikromobilitätsangebote sollen möglichst tief ein.



9 Zielführende, transparente und diskriminierungsfreie Verfahren festlegen und umsetzen.

Erläuterung

Unabhängig davon, ob Städte offene Lizenz- oder Vergabeverfahren zur Begrenzung von Bewilligungen einsetzen, ist ein transparentes, faires und diskriminierungsfreies Vorgehen essenziell. Vergabeverfahren, die zur Begrenzung der Bewilligungen eingesetzt werden, müssen so gestaltet sein, dass der Zuschlag anhand nachvollziehbarer und objektiver Kriterien erfolgt. Massgebend sollten dabei ausschliesslich Faktoren sein, die für Nutzerende wie Nicht-Nutzende zentral sind, wie beispielsweise Fahrzeugqualität, Verkehrssicherheit, betriebliche Leistungsfähigkeit, Nachhaltigkeit und eine leistbare Preisgestaltung.

Massnahmen

- Definition von objektiven und nachvollziehbaren Kriterien, wie Fahrzeugqualität, Sicherheit und Nachhaltigkeit etc.
- Bei einer Ausschreibung sollen keine Preisgebote von potenziellen Anbietenden eingefordert werden.

Vor diesem Hintergrund ist es äusserst besorgniserregend, dass in der Schweiz zunehmend intransparente Vergabeverfahren in Betracht gezogen werden, bei denen Bieterverfahren als Element zur Punkteermittlung herangezogen werden. Internationale Erfahrungen zeigen deutlich, dass finanzielle Zusagen, wenn sie direkten Einfluss auf die Punktevergabe haben, häufig genutzt werden, um betriebliche Schwächen in sicherheits- oder qualitätsrelevanten Kategorien auszugleichen. Solche Verfahren begünstigen aufgrund ihrer Intransparenz zudem überhöhte finanzielle Zusagen, die zu steigenden Preisen für Nutzerende führen und damit soziale Ungleichgewichte bei der Nutzung von Shared Mobility-Angeboten verschärfen können. Darüber hinaus erhöhen Vergabeverfahren, die auf Preisgebote setzen, aufgrund ihrer Intransparenz und rechtlichen Unsicherheit das Risiko von Beschwerden und Rechtsstreitigkeiten – mit entsprechenden Verzögerungen und Planungsunsicherheiten für Städte und Betreiber.

10

Shared Mobility-Angebote mit hohem ökologischem Nutzen aber fehlender Profitabilität an- bzw. kofinanzieren.

Erläuterung

Im Rahmen von Public-Private-Partnerships werden vermehrt Geschäftsmodelle von der öffentlichen Hand mitfinanziert, die substantielle gesellschaftliche und/oder ökologische Mehrwerte generieren, aber nicht kostendeckend betrieben werden können. Gerade in peripheren und ländlichen Gebieten können Gemeinden durch Defizitgarantien diese Gebiete für Anbieter attraktiv machen. Dadurch wird eine Ausweitung des Shared Mobility-Netzes möglich und erlaubt ein nutzerfreundliches Angebot als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr.

Massnahmen

- Defizitgarantien durch die Gemeinden in peripheren und ländlichen Gebieten.
- Für Angebote an Standorten mit fehlender Profitabilität zeitlich limitierte Anschubfinanzierungen oder Kofinanzierungen anbieten.



11

Mobilitätshubs bzw. multimodale Anlagen für Shared Mobility (und Elektromobilität) bei Parkflächen, Bahnhöfen, ÖV-Knotenpunkten etc. schaffen.

Erläuterung

Mobilitätshubs und multimodale Anlagen bündeln Shared Mobility-Angebote, machen sie im öffentlichen Raum besser sichtbar und markieren die Schnittstelle zum MIV und zum ÖV. Bei Gemeinden im ländlichen und intermediären Raum fungieren die Gemeinde und ihre öffentlichen Flächen selbst als Mobilitätshubs (Rathaus, Dorfplatz, Bahnhof).

Im urbanen (und intermediären) Raum sollen Knotenpunkte wie Bahnhöfe, Tram- und Bushaltestellen, viel besuchte Orte etc. als Schnittstelle zwischen Shared Mobility, MIV und ÖV fungieren. Während im Stadtzentrum die Mobilitätshubs eine Fortbewegung innerhalb der Stadt mit Shared Mobility-Angeboten als Ergänzung zum ÖV ermöglichen, erleichtern Mobilitätshubs am Stadtrand den Umstieg vom MIV auf den ÖV, um ins Zentrum zu gelangen.

Massnahmen

- Bedarf und Potenzial an viel besuchten Zonen und Knotenpunkten eruieren.
- Bestehende Parkflächen in Mobilitätshubs für geteilte Mobilität anpassen oder umwandeln.
- ÖV-Knotenpunkte mit Angebot für geteilte Mobilität ergänzen.

12

Privilegierung bei Zufahrtsbeschränkungen zulassen und attraktive Parkgebühren im Stadtzentrum als Anreize für die Nutzung von Shared Mobility gewähren.

Erläuterung

Geteilte und gepoolte Fahrzeuge profitieren von Sonderkonditionen bei der Nutzung von Infrastrukturen für den ruhenden und rollenden Verkehr. In autofreien oder verkehrsberuhigten Quartieren und Innenstädten (z. B. Begegnungszonen) kann Shared Mobility eine Ausnahmegewilligung für die Zufahrt oder das Kurzzeitparkieren erhalten, um den Wocheneinkauf zu erleichtern. Dadurch wird nicht nur klimafreundliche geteilte Mobilität gefördert, sondern gleichzeitig das Innenstadtsterben bekämpft.

Ausserdem sollen Nutzende von vergünstigten Parkgebühren bei der Nutzung von geteilter Mobilität, darunter vor allem Roller und Autos, auf öffentlichen Parkplätzen bzw. Parkzonen profitieren.

Massnahmen

- Aufheben von Zufahrtsbeschränkungen für geteilte Mikromobilität.
- Ausnahmegewilligung für Shared Mobility für das Kurzzeitparkieren (bspw. max. 15 Minuten in verkehrsberuhigten Zonen).
- Vergünstigte Parkgebühren für geteilte Mobilität.

13

Interkommunale Zusammenarbeit bei Shared Mobility-Ausschreibungen sicherstellen.

Erläuterung

Durch regionale Zusammenarbeit entsteht Skalierbarkeit von Shared Mobility, was für kleine Gemeinden durch eine gemeinsame Ausschreibung von Sharing-Angeboten vorteilhaft ist. Dies erhöht die Attraktivität für Betreiber durch grössere Einzugsgebiete und einheitliche Regeln.

Durch eine interkommunale Zusammenarbeit entsteht ein kohärentes Netz, indem Nutzende das Angebot in der Gemeinde A mieten und in der Gemeinde B regelkonform und zu gleichen Preisen abstellen können. Dadurch entsteht gemeindeübergreifende Nutzerfreundlichkeit. Ausserdem werden die Gemeinden dadurch administrativ entlastet und sowohl die Kosten als auch das Know-how werden dadurch gebündelt.

Massnahmen

- Bei Shared Mobility-Projekten sollen Gemeinden auch anliegende Gemeinden einbeziehen und Synergien nutzen.
- Eine interkommunale Zusammenarbeit prüfen, bevor eine Ausschreibung vorgenommen wird.



14

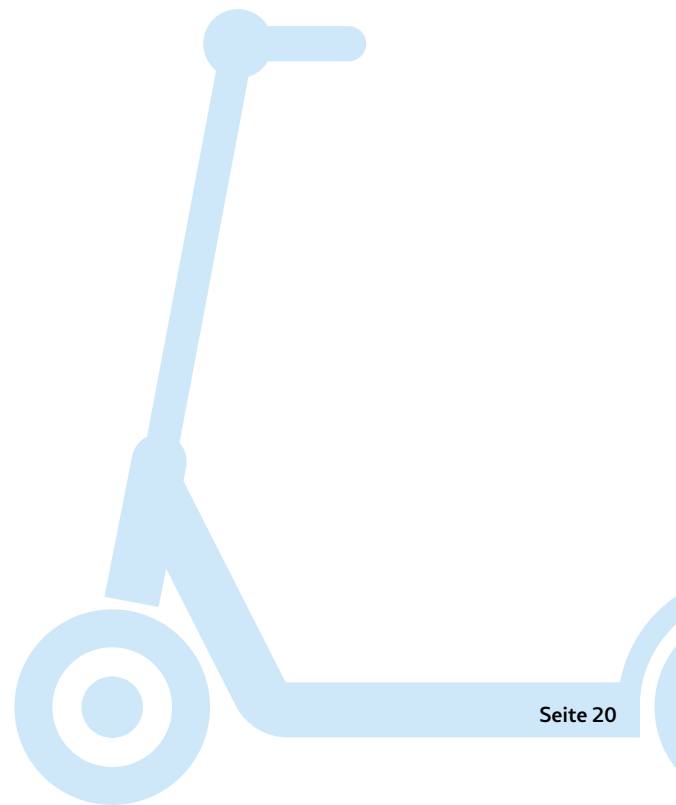
Strukturelle Integration von Ridepooling-On-Demand-Angeboten in den öffentlichen Verkehr fördern.

Erläuterung

Ridepooling ermöglicht ein nutzerfreundliches ÖV-Angebot in Gebieten, wo es wenige ÖV-Verbindungen und einen limitierten Fahrplan gibt. In ländlichen Gebieten oder für Stadt-Land Verbindungen (gerade abends und nachts) verhindert Ridepooling einen leeren ÖV, der fahrplanmässig laufen muss, und erlaubt ein flexibles Angebot nach Bedarf der Nutzenden.

Massnahmen

- Bei wenig genutzten ÖV-Verbindungen ein Ridepooling-On-Demand-Angebot prüfen.
- Bei fehlenden, aber notwendigen oder geplanten ÖV-Anbindungen ein Ridepooling-On-Demand-Angebot prüfen.



15

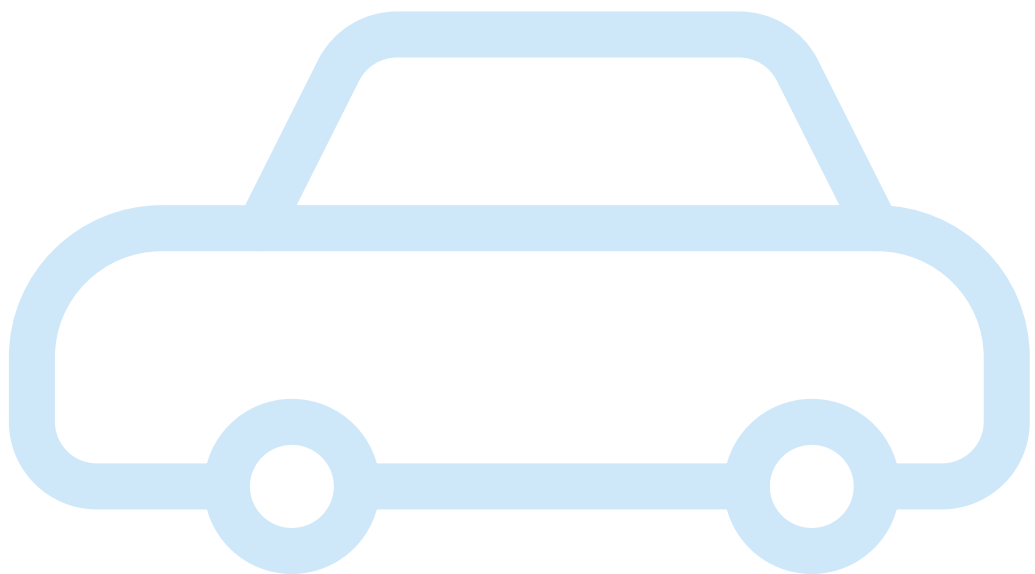
Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen und Abschaffung von Hürden für Shared Mobility-Angebote sowie Unterstützung für Pilotprojekte und Reallabors.

Erläuterung

Der Erkenntnisgewinn durch Testbetriebe und Pilotprojekte ist im jungen und dynamischen Sharing-Markt eine wichtige Grundlage für die Marktentwicklung. Förderlich sind eine ideelle und finanzielle Unterstützung durch Gemeinden und flexible, rechtliche Rahmenbedingungen für zeitlich begrenzte Ausnahmeregelungen für neue Fahrzeugkonzepte, Signalisation und Nutzung des öffentlichen Raums.

Massnahmen

- Im Austausch mit Anbietern für die Gemeinde praktikable, sinnvolle und finanzierbare Lösungen finden.
- Zeitlich beschränkte Pilotprojekte ermöglichen und fördern.



16

Mobilitätshubs an Stadträndern vorsehen und grössere Parkflächen für den motorisierten Individualverkehr in Mobilitätshubs für geteilte Mobilität umwandeln.

Erläuterung

Schweizer Städte bauen zunehmend Parkflächen für Autos im Stadtzentrum ersatzlos ab. Damit Städte jedoch den Mobilitätsbedürfnissen und Gewohnheiten ihrer Bewohnerinnen und Bewohner gerecht werden und gleichzeitig attraktiv bleiben, braucht es ein günstiges, umwelt- und nutzerfreundliches Mobilitätsangebot. Bestehende Parkflächen in den Stadtzentren sollen dabei zu Mobilitätshubs für geteilte Mobilität umgebaut werden.

Ausserdem soll die Tendenz des Abbaus von Parkflächen im Stadtzentrum parallel durch die Planung von Mobilitätshubs am Stadtrand begleitet werden. Dadurch wird die Anzahl Autos in der Stadt verringert und ein Umstieg auf geteilte Mobilität erleichtert. Projekte in Städten wie Pontevedra in Spanien zeigen beispielhaft, dass die Menschen bereit sind, ihre Autos am Stadtrand zu lassen, wenn eine preislich vorteilhafte und praktische Infrastruktur ohne Mobilitätseinschränkungen gegeben ist.

Massnahmen

- Grosse Parkflächen für Autos am Stadtrand statt im Stadtzentrum vorsehen.
- Mobilitätshubs planen, um den Umstieg auf geteilte Mikromobilität vorzusehen.
- Attraktive Tarife vorsehen (bspw. Kombi-Tarif für die Parkgebühr und die Nutzung eines Mikromobilitätsangebots).

17

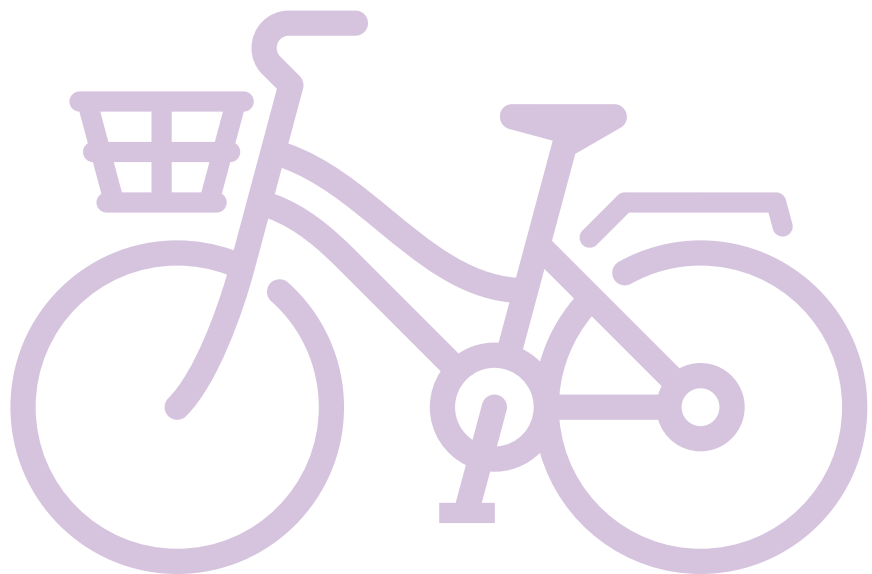
Öffentliche und private Parkplätze auf Sharing-Plattformen zur Verfügung stellen.

Erläuterung

Gemeinden sollen öffentlich betriebene Parkplätze auf Sharing-Plattformen für Parkplätze ausschreiben, damit Nutzende im Voraus die Anzahl verfügbarer Parkplätze kennen und diese auch reservieren können. Ausserdem besteht ein grosses Potenzial in der optimierten Nutzung von privaten Parkplätzen. Die Besitzer von privaten Parkplätzen sollen ermächtigt werden, diese auf Sharing-Plattformen zu vermieten. Dafür sollen die rechtlichen Voraussetzungen für das Teilen privater Parkplätze geschaffen bzw. die rechtlichen Hürden abgebaut werden.

Massnahmen

- Öffentlich betriebene Parkplätze auf Sharing-Plattformen teilen.
- Rechtliche Voraussetzungen schaffen für das Teilen privater Parkplätze.



18

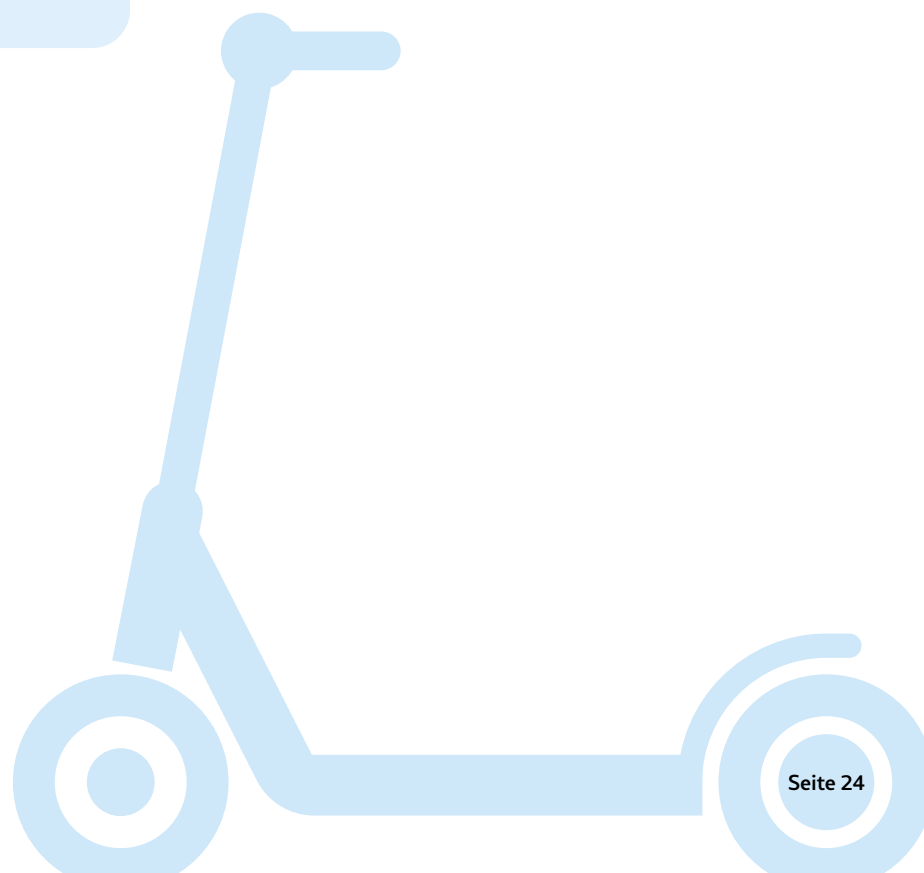
Förderung des Bewusstseins für den ökologischen und persönlichen ökonomischen Nutzen von Shared Mobility.

Erläuterung

Die Nutzung von Shared Mobility bietet massive ökonomische Vorteile auf individueller Ebene und leistet einen wichtigen Beitrag an die Klima- und Verkehrswende. Diese Vorteile werden jedoch oft nur partiell oder verzerrt wahrgenommen. Aktuellen und potenziellen Nutzenden von Shared Mobility-Angeboten werden zukünftig vermehrt das eingesparte CO₂ und die Kosten gegenüber dem MIV und anderen Alternativen aufgezeigt. Mithilfe von Konzepten der "Gamification" können Anreize geschaffen werden, sich möglichst ökologisch fortzubewegen.

Massnahmen

- Sensibilisierungskampagnen für den ökonomischen und ökologischen Nutzen von Shared Mobility bei der Bevölkerung.
- Mithilfe von "Gamification" Anreize schaffen, sich möglichst ökologisch fortzubewegen.



19

Förderung von Kooperationen zur Erhebung und Nutzung von Shared Mobility-Daten zwischen Anbietern und Städten.

Erläuterung

Shared Mobility-Anbieter und Gemeinden gehen Kooperationen für die Erfassung, die Analyse und Verwendung von Mobilitätsdaten ein, um deren Potenziale für die Verkehrsplanung, für das Management des öffentlichen Raums und die Wirtschaftlichkeit der Geschäftsmodelle voll auszuschöpfen. Für die Städte schaffen die Kooperationen Transparenz bezüglich Wirkung der Angebote und Einhaltung festgelegter Spielregeln, zugleich schaffen sie wichtigen Grundlagen und Erkenntnisse für eine angemessene Berücksichtigung von Shared Mobility in der strategischen Verkehrsplanung. Auch für regionale und nationale Planungsbehörden können die Daten von Interesse sein.

Massnahmen

- Anbieter und Gemeinden gehen Kooperationen ein.
- Gemeinden berücksichtigen Shared Mobility in ihren Verkehrs- und Infrastrukturplanungen.
- Shared Mobility wird differenziert in Verkehrsstatistiken erhoben und Anbieter stellen dafür der Gemeinde die Mobilitätsdaten zur Verfügung.

20

Effiziente Nutzung von Parkplätzen und Parkhäusern, die im Eigentum der öffentlichen Hand sind: Die Parkplätze werden auf Parkplatz-Sharing-Plattformen zur Verfügung gestellt.

Erläuterung

Ein grosser Vorteil von Shared Mobility ist, dass sie sich auf die individuellen Bedürfnisse, die je nach Tag und Uhrzeit unterschiedlich sind, zuschneiden lässt. Neben dieser grossen Flexibilität ist sie in einer vernetzten Welt gleichzeitig per App planbar. Dies gilt aber nicht nur für Fahrzeuge, sondern auch für Infrastrukturen. Parkplatz-Sharing ermöglicht es, eine Autofahrt im Voraus planbar zu machen, nicht nur für die Strecke dank GPS, sondern bis hin zum Parkplatz, der im Voraus gebucht werden kann. Dies verhindert Suchverkehr, der gerade in Städten massgeblich zu einem höheren Verkehrsaufkommen und zu Stau führt. Ausserdem erlaubt es, Verkehrsströme zu beeinflussen, indem Autofahrer im Voraus wissen, wo sie ihr Auto abstellen können und ihre weitere Fahrt mit Shared Mobility oder dem ÖV planen.

Massnahmen

- Gemeinden gehen mit Sharing-Plattformen Partnerschaften ein, um eine effiziente und transparente Nutzung ihrer Parkplätze zu gewährleisten.
- Parkvignetten (Macaron) im öffentlichen Raum werden nur nach Nachweis einer fehlenden privaten Parkmöglichkeit erteilt.