



# Shared Mobility

November 2022  
Tom Marty  
Bundesamt für Energie

# Endenergieverbrauch in der Schweiz.

## «Der Verkehr ist der bedeutendste Sektor.»

Energieverbrauch 2020



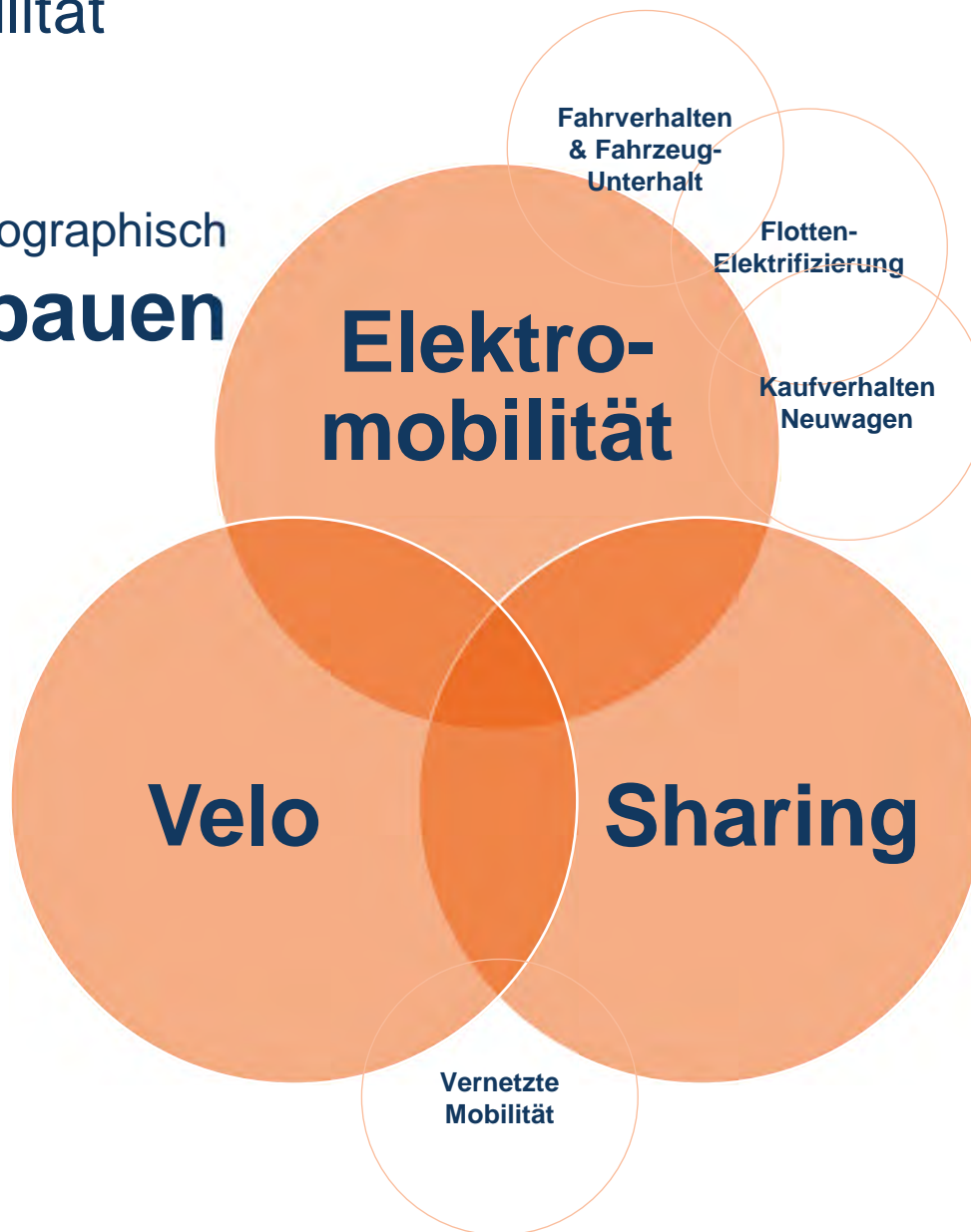
- Verkehr
- Haushalte
- Industrie
- Dienstleistungen
- Statistische Differenz und Landwirtschaft

- Benzin
- Diesel
- Flugtreibstoffe
- Elektrizität
- Übrige (Gas, erneuerbare Energien)

# Handlungsfeld Mobilität

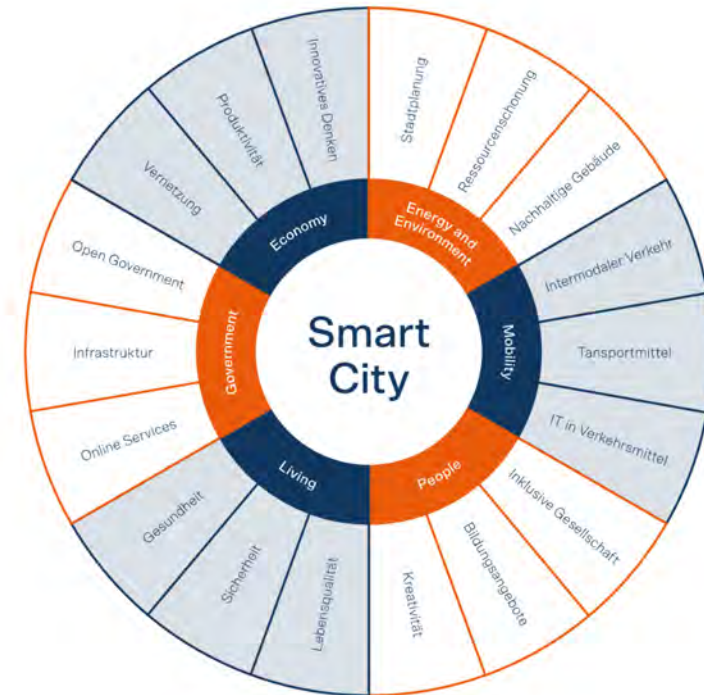
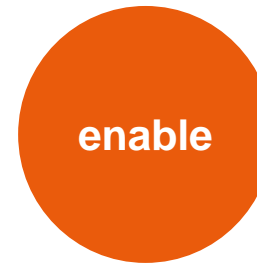
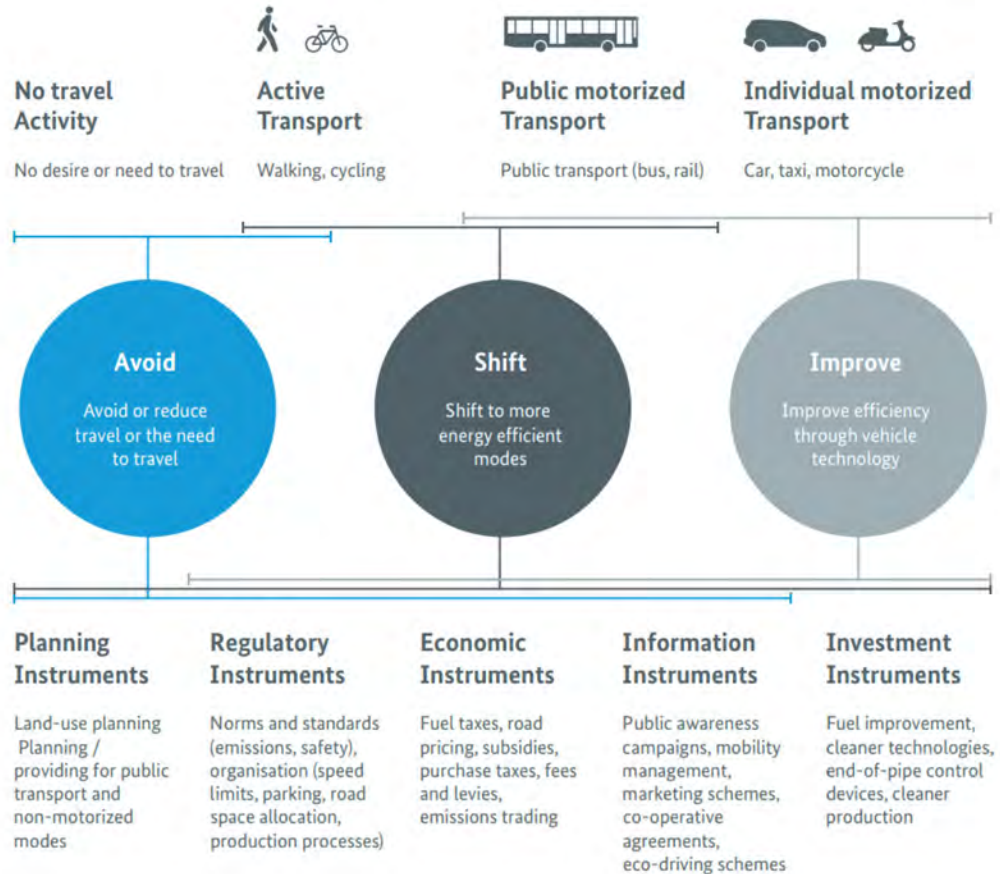
fachlich und geographisch  
flächendeckend **aufbauen**

im grossen Stil konsequent  
**fördern**



stärker **positionieren** und  
systematisch **vernetzen**

# ASI (avoid shift improve) & Smart city



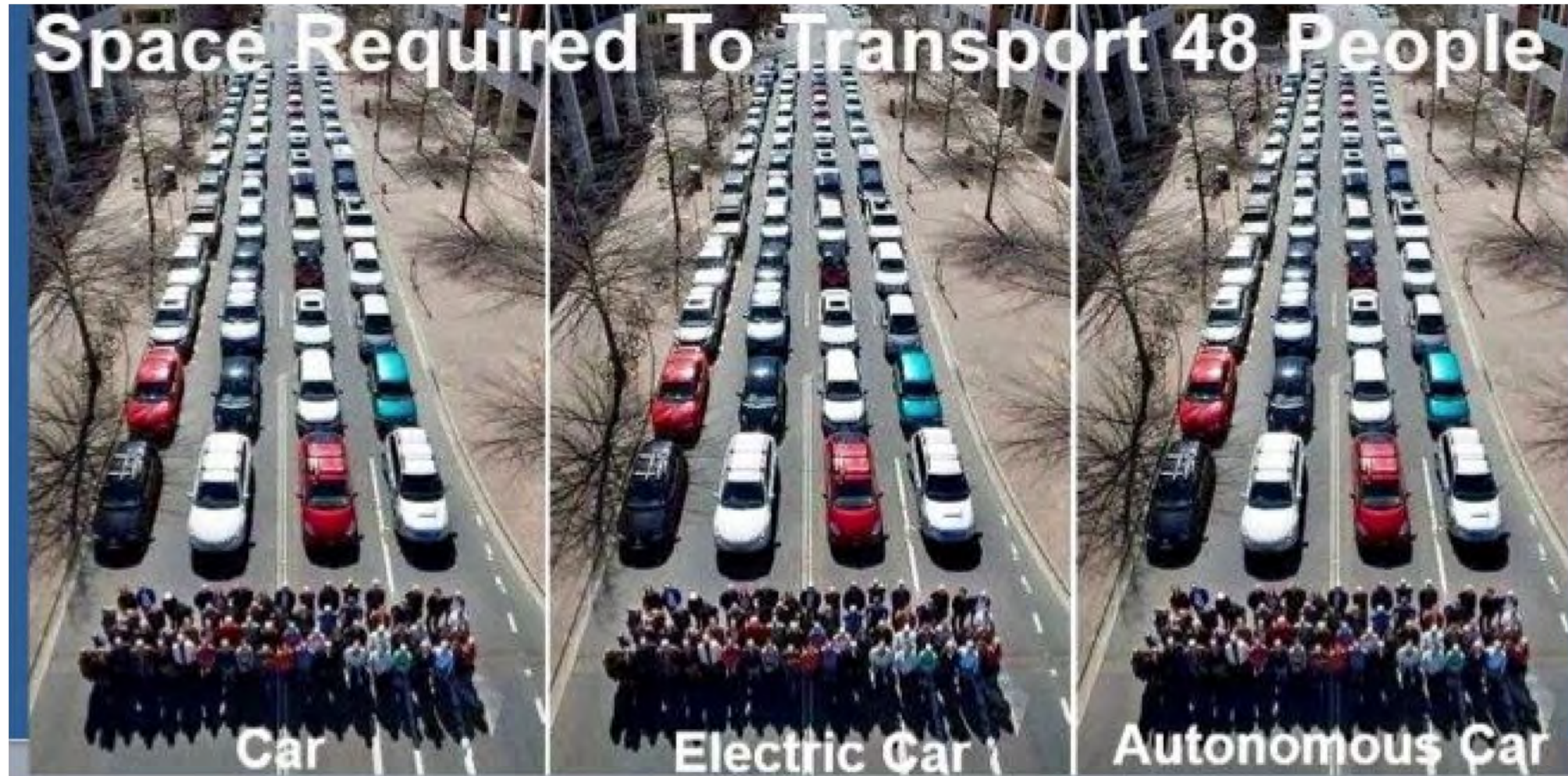
ASI\_TUMI\_SUTP\_iNUA\_No-9\_April-2019.pdf (transformative-mobility.org)

Was ist eine Smart City? (local-energy.swiss)

# Flächeneffizienz – 48 Personen

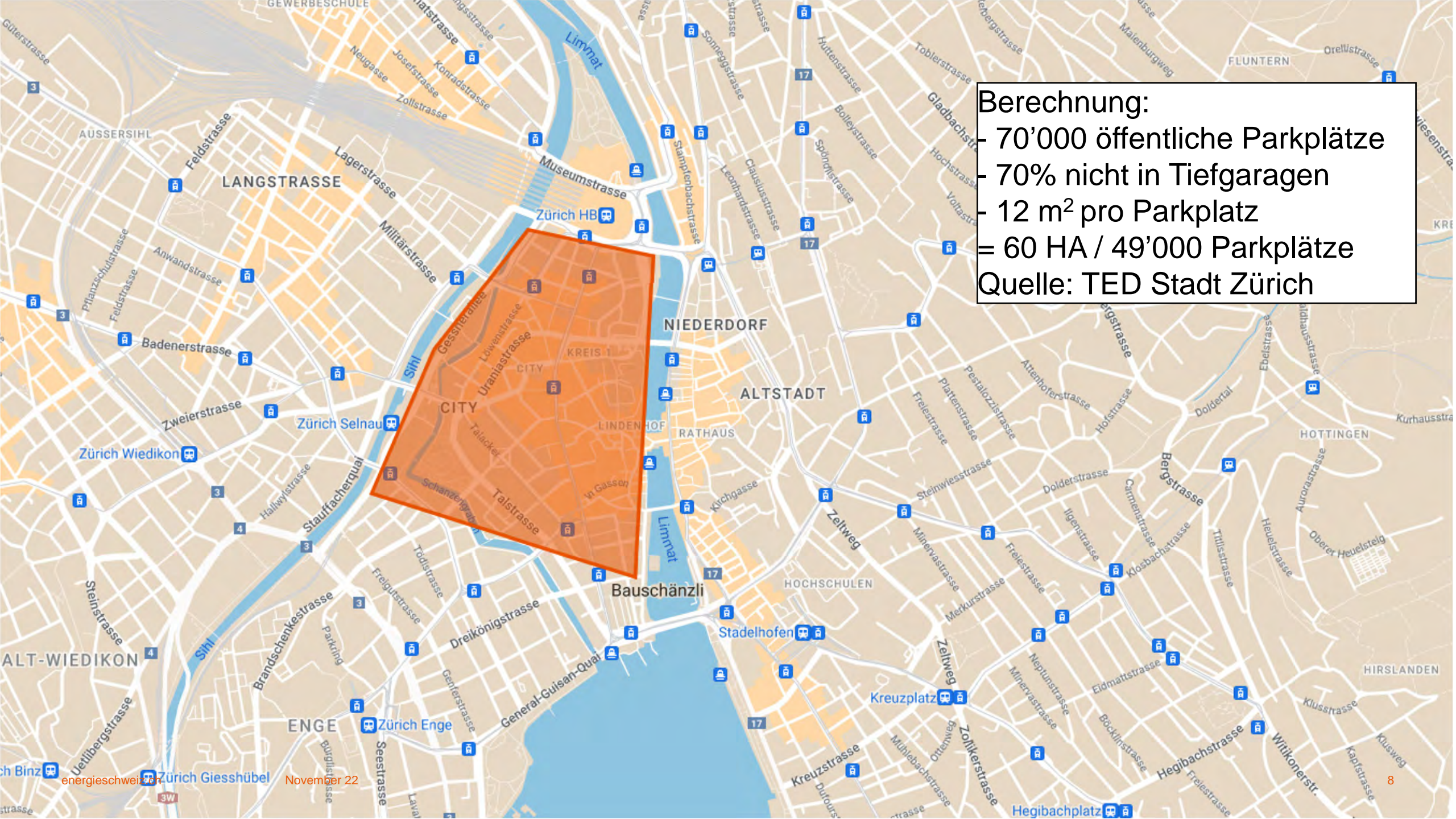


## Flächeneffizienz – 48 Personen



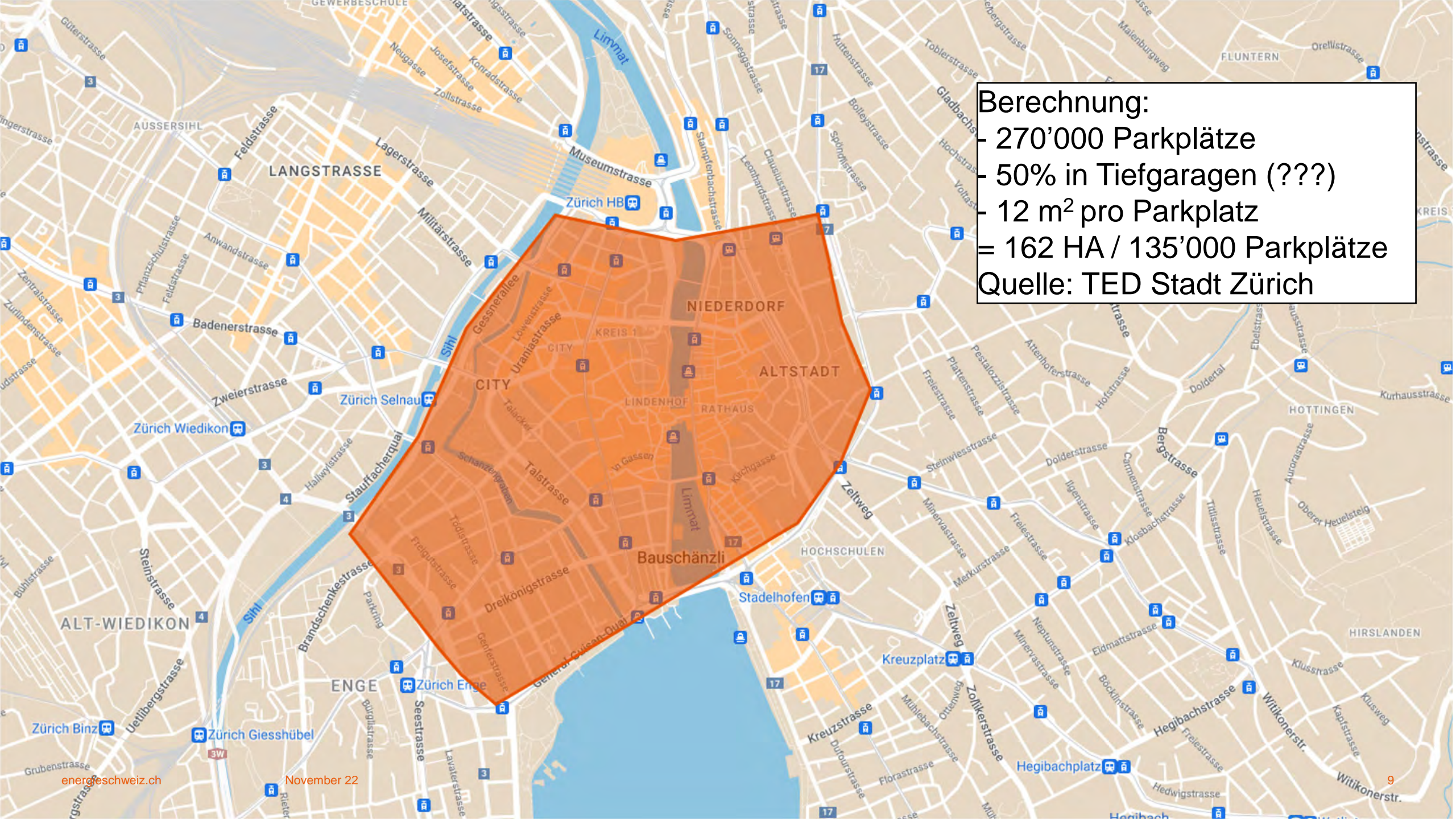


planeo n° 21



Berechnung:  
- 70'000 öffentliche Parkplätze  
- 70% nicht in Tiefgaragen  
- 12 m<sup>2</sup> pro Parkplatz  
= 60 HA / 49'000 Parkplätze  
Quelle: TED Stadt Zürich

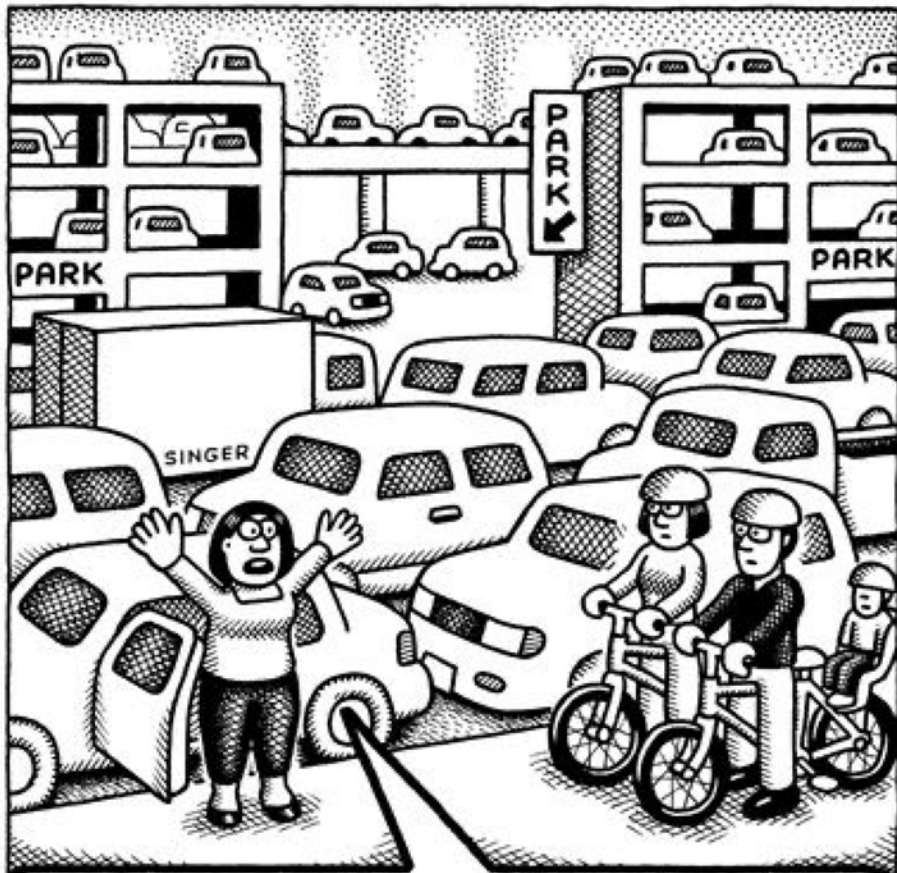




Berechnung:  
- 270'000 Parkplätze  
- 50% in Tiefgaragen (???)  
- 12 m<sup>2</sup> pro Parkplatz  
= 162 HA / 135'000 Parkplätze  
Quelle: TED Stadt Zürich

**NO EXIT**

© Andy Singer



*IF YOU TAKE THIS PARKING FOR A **BIKE LANE**, WHERE WILL I PARK MY **CAR**?!  
YOU'RE NOT CONSIDERING **MY** NEEDS!*

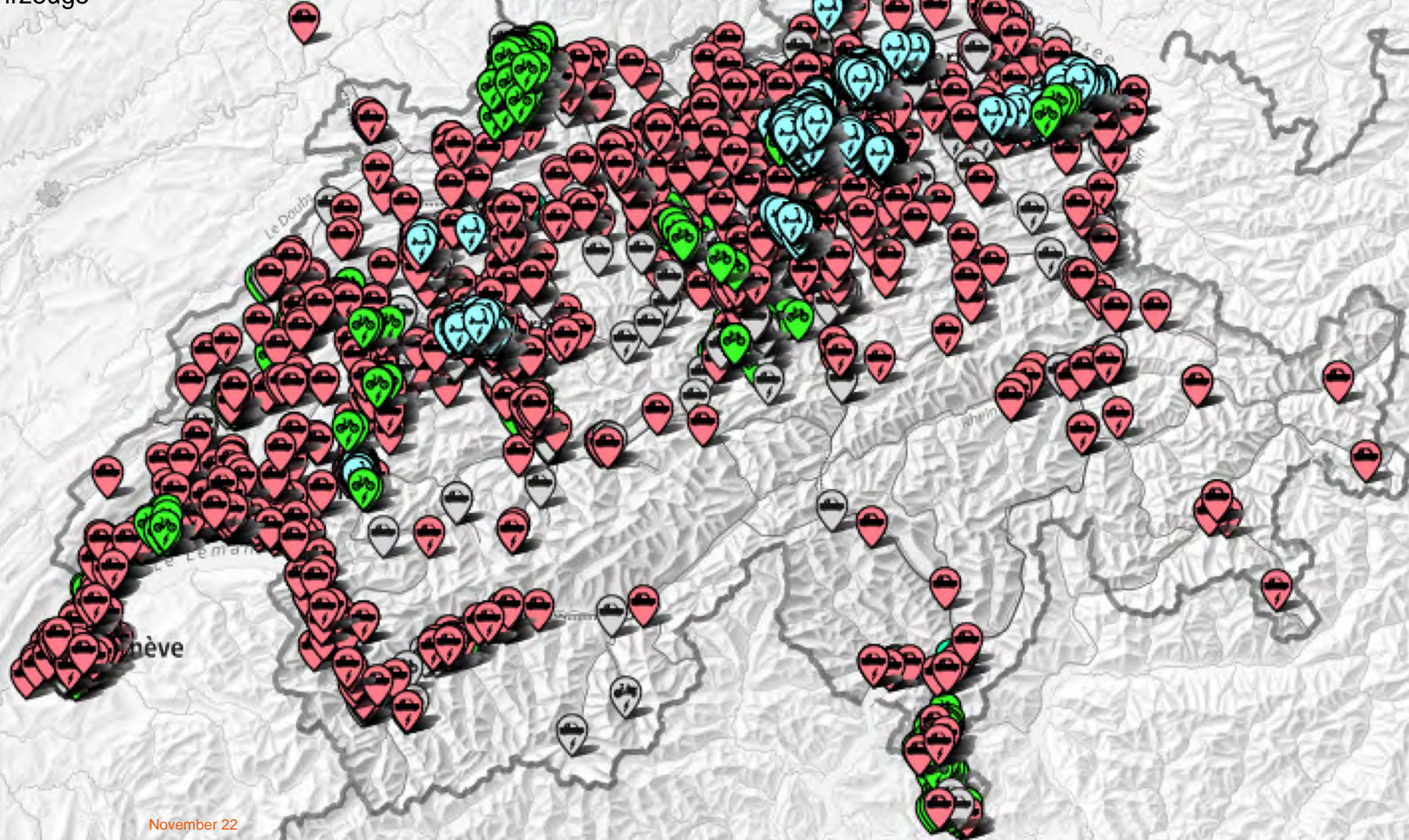


*"This city is going to hell! That used to be a parking lot."*

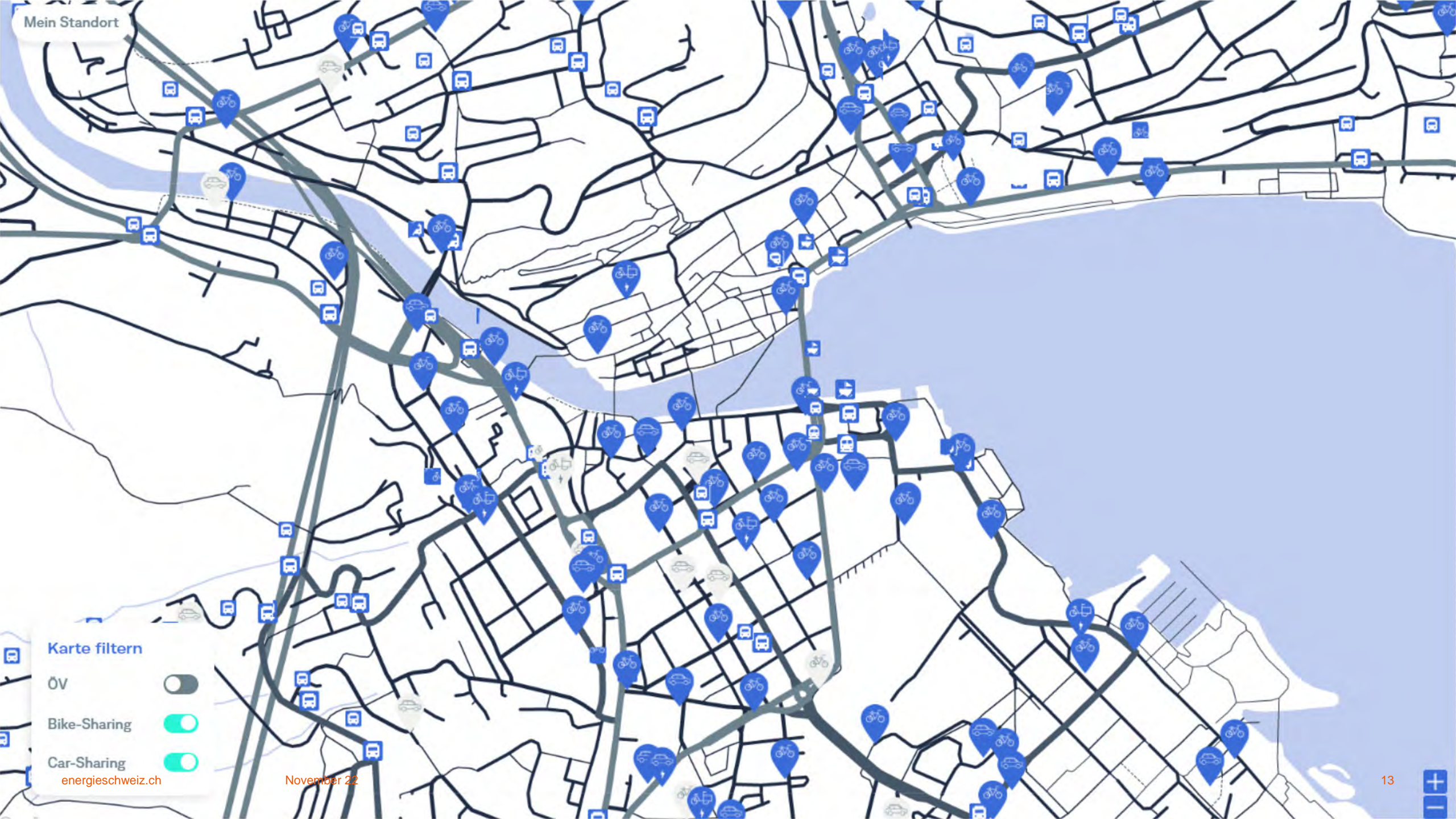
# Blick in die Werkstatt

# Sharedmobility.ch

- aktuell 15+ Anbieter
- 17'000+ Fahrzeuge



Mein Standort



Karte filtern

ÖV

Bike-Sharing

Car-Sharing

[energieschweiz.ch](http://energieschweiz.ch)

November 22



# SMARGO - Shared Micro Cargo

## Innovatives, neues Sharingmodell mit elektrischen Kleintransportern

### HAUSHALTE



Entsorgung



Grosseinkauf



Umzug

### GEWERBETREIBENDE / ORGANISATIONEN / VEREINE



Lieferungen



Veranstaltungs-  
logistik



Wirtschaftsverkehr

Pilotprojekt der Mobilitätsakademie des TCS mit den Städten Basel, Bern und Lausanne und weiteren Partnern

- Sharing-Betrieb von elektrischen, alternativen Kleinnutzfahrzeuge erproben
- 3 Pilotstädte: Basel, Bern, Lausanne
- 3 Kleinerlieferwagen «Goupil G4», 3 Cargoscooter «Kyburz DXS», 2 Transport-Rikschas (Bern/Basel)
- 5 Fahrzeug-Hosts: Bäckerei Kult Basel, Brockenhaus Blaues Kreuz Bern, Parking du Centre Lausanne, Rikschataxi Bern und Basel
- 12 Monate Testbetrieb von Mai 2021 bis Mai 2022

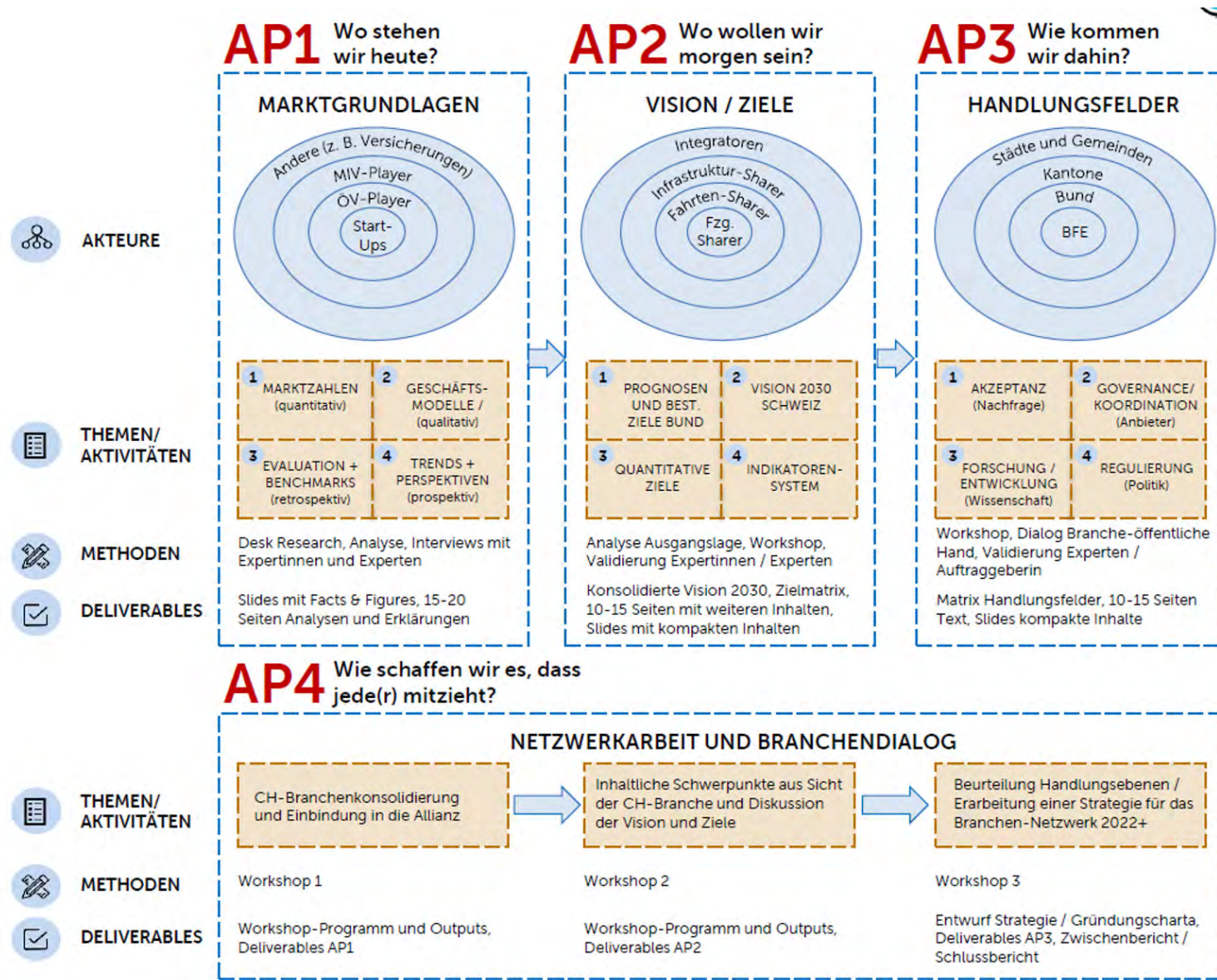
[www.smargo.ch](http://www.smargo.ch)

*SMARGO: Pilotprojekt mit Unterstützung von EnergieSchweiz 2021-2022  
Weitere Partner: Robert Aebi Landtechnik SA, Kyburz Switzerland SA, Rikschataxi Schweiz SA und Swiss eMobility.*

# Shared Mobility Agenda 2030 - Vision

«Die Shared Mobility wird zum vollintegrierten Teil des Schweizer Verkehrssystems und trägt aktiv zur Erreichung der drei übergeordneten verkehrspolitischen Ziele bei, namentlich der Schutz der natürlichen Umwelt, die Gewährleistung der wirtschaftlichen Effizienz und die Sicherstellung der gesellschaftlichen Solidarität»

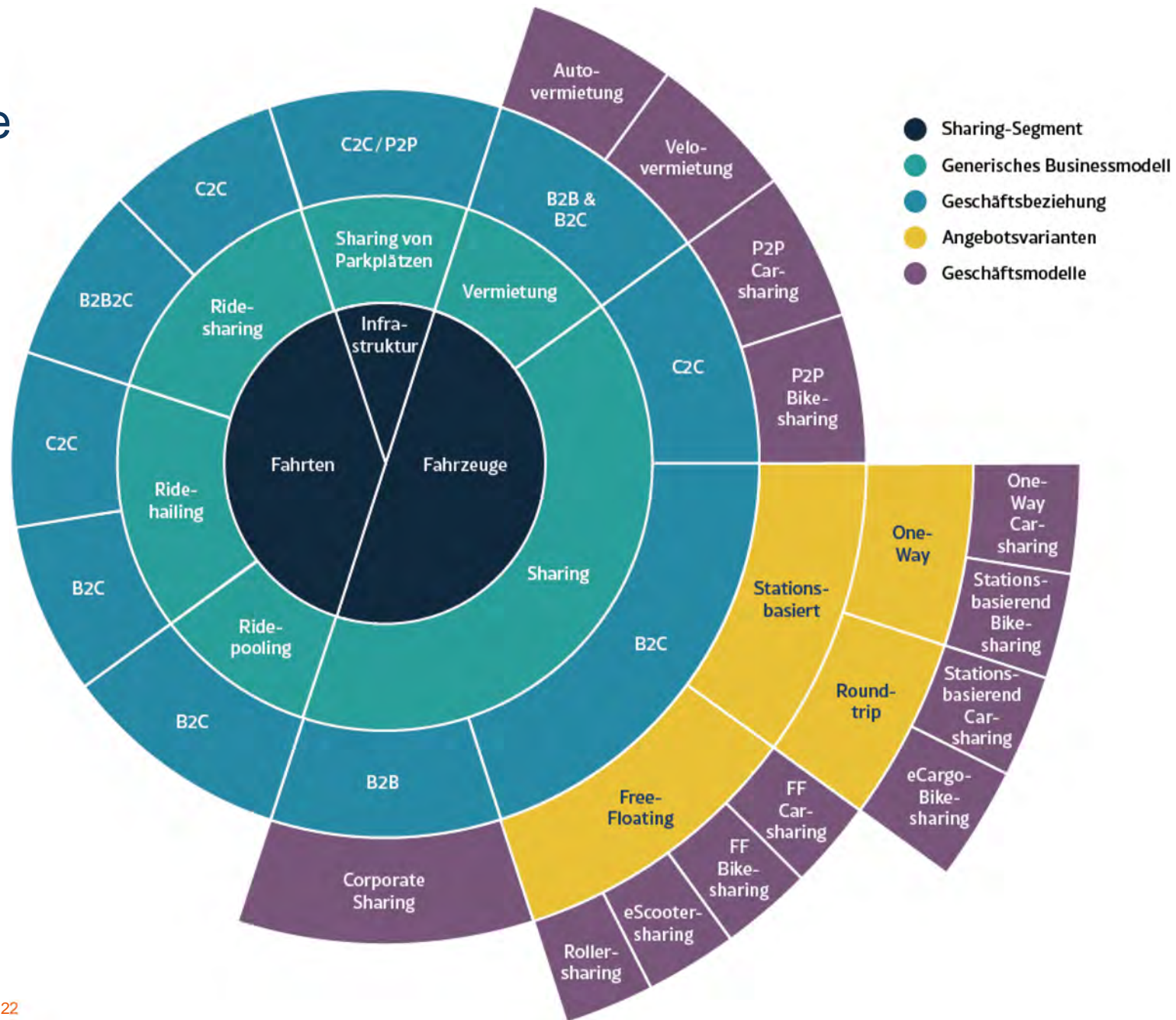
# Shared Mobility Agenda 2030 - Aufbau

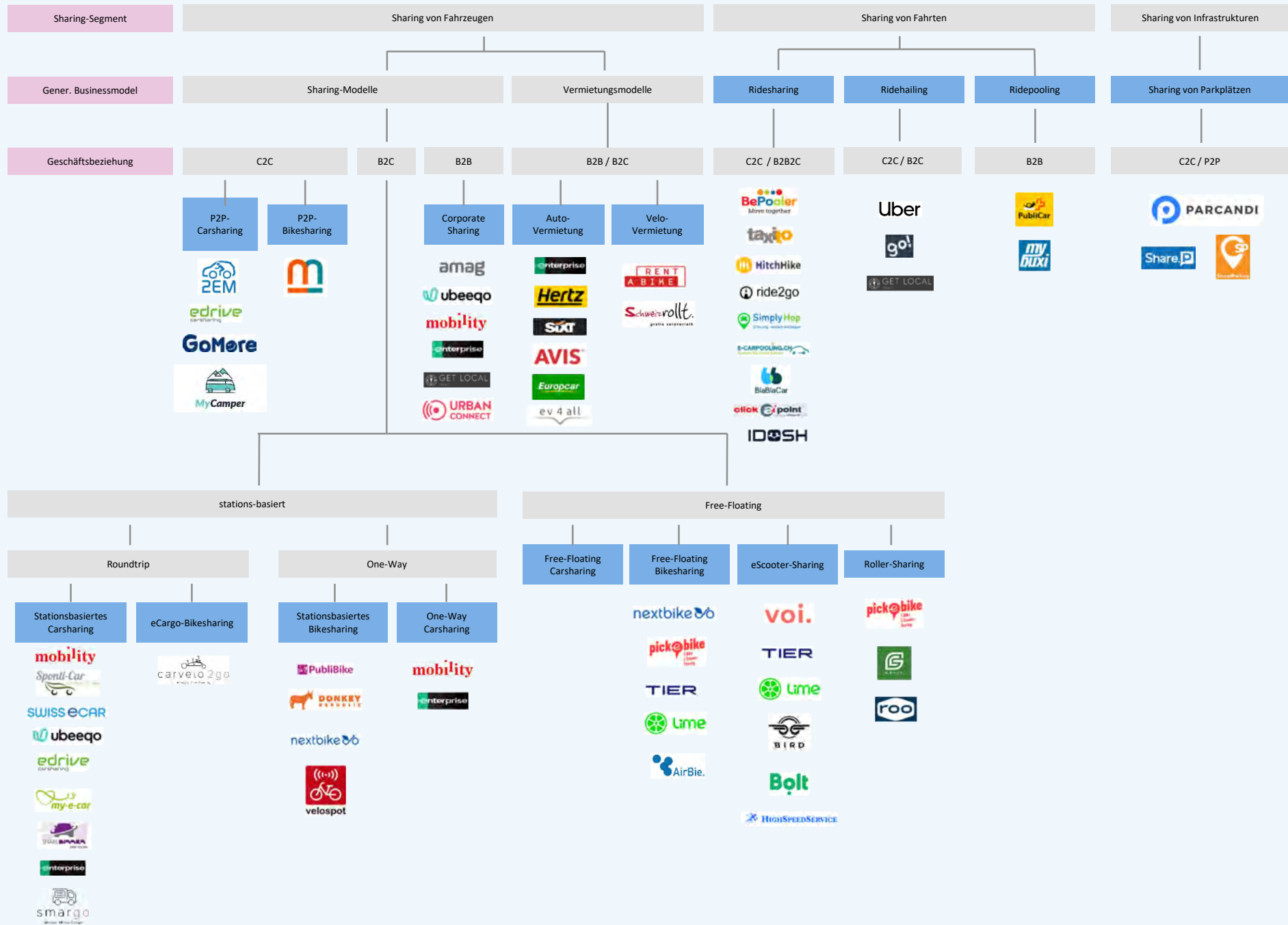


[Link zur Shared Mobility Agenda 2030 – direkter Download](#)



# Typologie Geschäftsmodelle





# Flottenbestand Gesamtübersicht Shared Mobility Schweiz



Rund **11'000**  
geteilte Bikes



Rund **6'000**  
geteilte Autos



Rund **6'000**  
geteilte eTrottis



**380** geteilte  
eCargo-Bikes



Ride hailing

Rund **3'200**  
Fahrer:innen und  
400'000 Nutzer:innen  
(nur UBER)



Ride sharing

Keine systematisch  
erfassten Zahlen  
verfügbar



Ride pooling

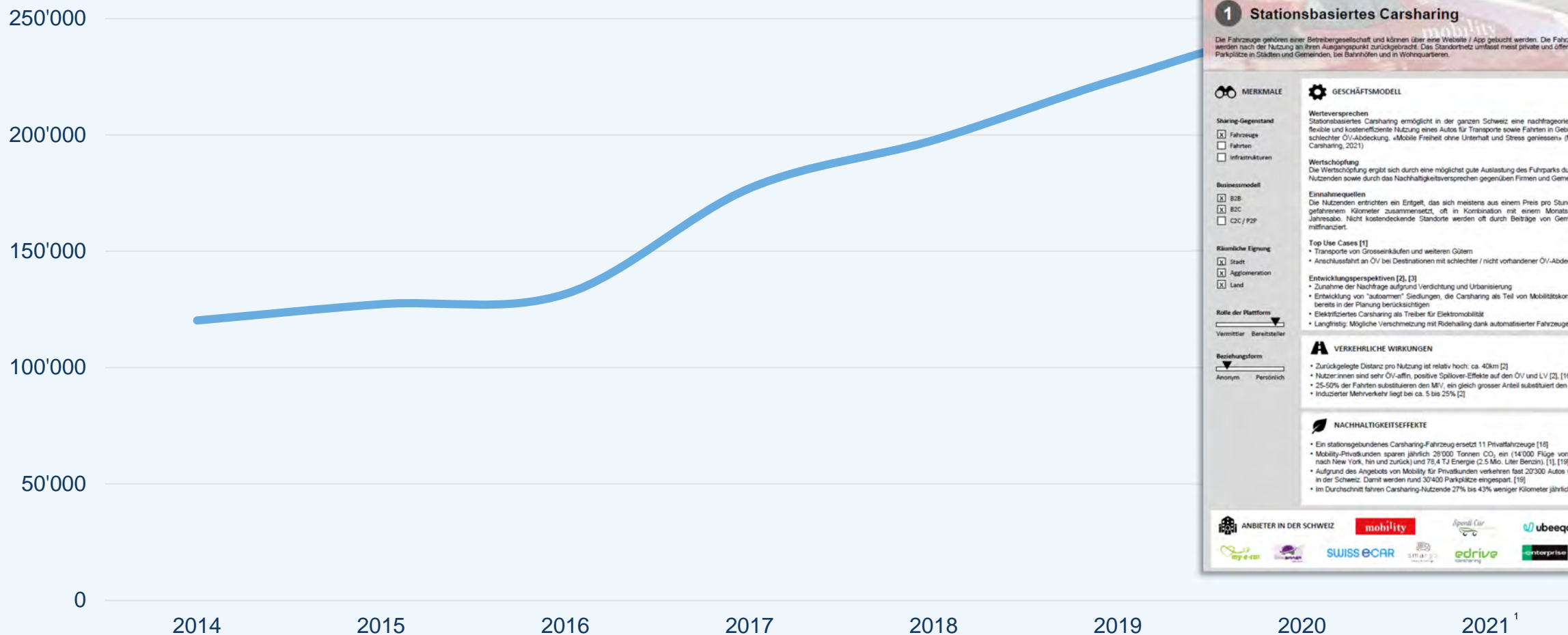
Keine systematisch  
erfassten Zahlen  
verfügbar



Rund **400**  
geteilte Parkplätze  
am Stichtag

# Carsharing Schweiz

## Mobility Entwicklung Nutzer:innen, 2014 bis 2021



### 1 Stationsbasiertes Carsharing

Die Fahrzeuge gehören einer Betreibergesellschaft und können über eine Website / App gesucht werden. Die Fahrzeuge werden nach der Nutzung an ihren Ausgangspunkt zurückgebracht. Das Standortnetz umfasst meist private und öffentliche Parkplätze in Städten und Gemeinden, bei Bahnhöfen und in Wohnquartieren.

MERKMALE	GESCHÄFTSMODELL
<b>Sharing-Gegenstand</b> <input checked="" type="checkbox"/> Fahrzeuge <input type="checkbox"/> Fahrten <input type="checkbox"/> Infrastrukturen	<b>Wertversprechen</b> Stationsbasiertes Carsharing ermöglicht in der ganzen Schweiz eine nachfrageorientierte, flexible und kosteneffiziente Nutzung eines Autos für Transporte sowie Fahrten in Gebieten mit schlechter ÖV-Abdeckung. «Mobile Freiheit ohne Unterhalt und Stress geniessen» (Mobility Carsharing, 2021)
<b>Businessmodell</b> <input checked="" type="checkbox"/> B2B <input checked="" type="checkbox"/> B2C <input type="checkbox"/> C2C / P2P	<b>Wertschöpfung</b> Die Wertschöpfung ergibt sich durch eine möglichst gute Auslastung des Fuhrparks durch die Nutzenden sowie durch das Nachhaltigkeitsversprechen gegenüber Firmen und Gemeinden.
<b>Räumliche Eignung</b> <input checked="" type="checkbox"/> Stadt <input checked="" type="checkbox"/> Agglomeration <input checked="" type="checkbox"/> Land	<b>Einnahmequellen</b> Die Nutzenden entrichten ein Entgelt, das sich meistens aus einem Preis pro Stunde und gefahrenem Kilometer zusammensetzt, oft in Kombination mit einem Monats- bzw. Jahresabo. Nicht kostendeckende Standorte werden oft durch Beiträge von Gemeinden mitfinanziert.
<b>Rolle der Plattform</b> <input type="checkbox"/> Vermittler <input checked="" type="checkbox"/> Bereitsteller	<b>Top Use Cases [1]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte von Grossenkäufen und weiteren Gütern</li> <li>• Anschlussfahrt an ÖV bei Destinationen mit schlechter / nicht vorhandener ÖV-Abdeckung</li> </ul>
<b>Beziehungsform</b> <input type="checkbox"/> Anonym <input checked="" type="checkbox"/> Persönlich	<b>Entwicklungsperspektiven [2], [3]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme der Nachfrage aufgrund Verdichtung und Urbanisierung</li> <li>• Entwicklung von "autoarmen" Siedlungen, die Carsharing als Teil von Mobilitätskonzepten bereits in der Planung berücksichtigen</li> <li>• Elektrifiziertes Carsharing als Treiber für Elektromobilität</li> <li>• Langfristig: Mögliche Verschmelzung mit Ridehailing dank automatisierter Fahrzeuge</li> </ul>
	<b>VERKEHRSLICHE WIRKUNGEN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zurückgelegte Distanz pro Nutzung ist relativ hoch: ca. 40km [2]</li> <li>• Nutzer:innen sind sehr ÖV-affin, positive Spillover-Effekte auf den ÖV und LV [2], [16]</li> <li>• 25-50% der Fahrten substituieren den MIV, ein gleich grosser Anteil substituieren den ÖV [2]</li> <li>• Induzierter Mehrverkehr liegt bei ca. 5 bis 25% [2]</li> </ul>
	<b>NACHHALTIGKEITSEFFEKTE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein stationsgebundenes Carsharing-Fahrzeug ersetzt 11 Privatautos [18]</li> <li>• Mobility-Privatkunden sparen jährlich 28'000 Tonnen CO<sub>2</sub>, ein (14'000 Flüge von Zürich nach New York, hin und zurück) und 78,4 Tj Energie (2,5 Mio. Liter Benzin). [1], [19], [22]</li> <li>• Aufgrund des Angebots von Mobility für Privatkunden verkehren fast 20'300 Autos weniger in der Schweiz. Damit werden rund 30'400 Parkplätze eingespart. [19]</li> <li>• Im Durchschnitt fahren Carsharing-Nutzende 27% bis 43% weniger Kilometer jährlich. [20]</li> </ul>

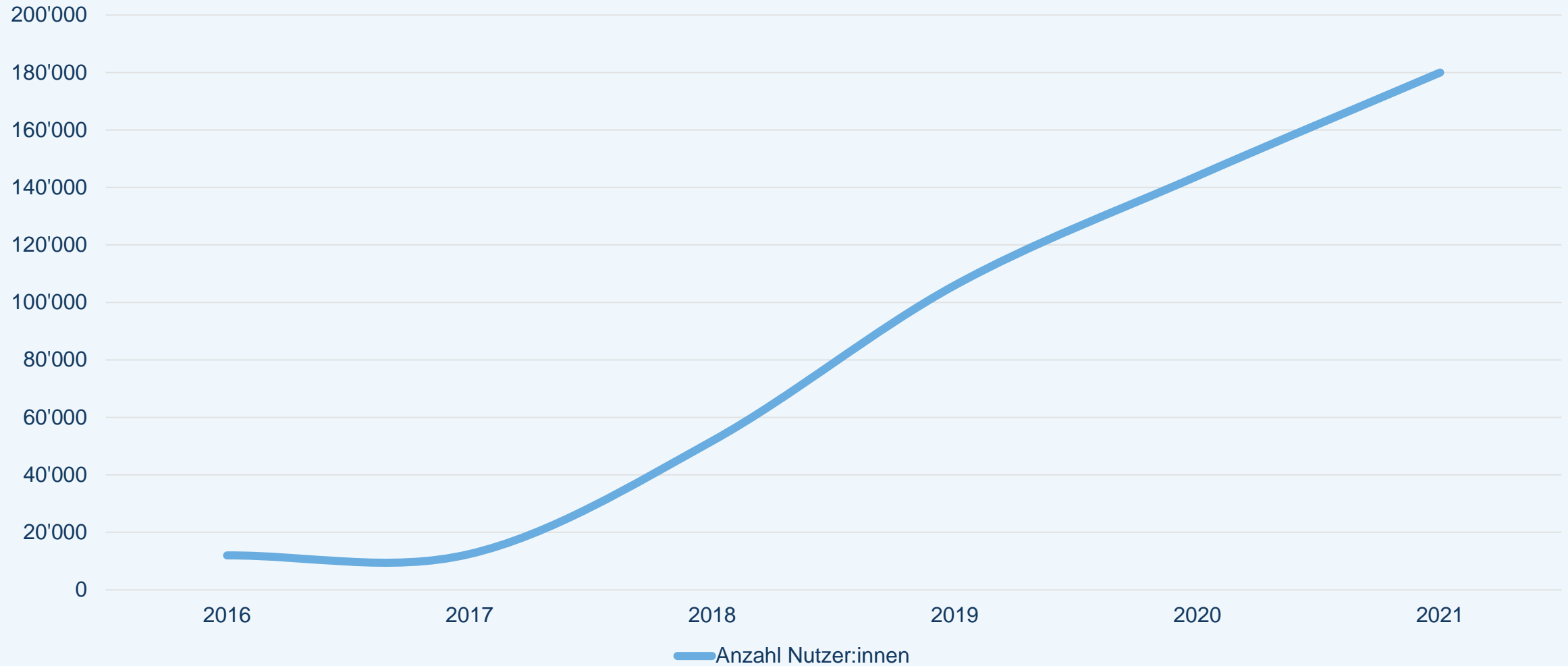
ANBIETER IN DER SCHWEIZ: my-e-car, mobility, SWISS eCAR, Speed Car, edrive, ubeeqo, carshare private

— Anzahl Nutzer:innen

<sup>1</sup> Wie bereits im Jahr 2020 ist Mobility auch im Jahr 2021 bei den Anzahl Nutzer:innen gewachsen. Dieses Plus von 22'100 Personen lässt die Zahl der Nutzer:innen auf 267'100 ansteigen. Gleichzeitig hat Mobility eine Bereinigung des Kundenstamms vorgenommen und rund 25'000 Datensätze entfernt. Es handelt sich dabei um Doubletten von inaktiven Kundendaten. Unter dem Strich sorgt dies für eine neue Gesamtkundenzahl von 242'300.

# Bikesharing Schweiz

Publibike Entwicklung Nutzer:innen, 2016 bis 2021



# Wirkungen von Sharing von Fahrzeugen

## Verkehrliche Wirkungen

### Direkte verkehrliche Wirkungen

- Substitution von MIV-Fahrten
- Erhöhte Verkehrssicherheit für aktive Mobilität
- Substitution von ÖV-Fahrten, Fussetappen und Velofahrten
- Zusätzliche Auto-Fahrten durch induzierten Verkehr

### Spillover-Effekte

- Förderung Multimodalität
- Förderung der öV-Affinität

## Beiträge für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung

### Ökologische Nachhaltigkeitsdimension

- Reduktion von Treibhausgasen aufgrund der Reduktion des MIV-Verkehrs
- Lärmreduktion aufgrund weniger motorisierter Fahrzeuge
- Reduktion des Ressourcenverbrauchs durch den Sharing-Ansatz

### Ökonomische Nachhaltigkeitsdimension

- Effizienterer Ressourcenverbrauch führt zu Einsparung von Kosten
- Finanzielle Einsparung für die Nutzenden
- Zahlreiche neue Jobs, wobei speziell die Sektoren IT, Kundenbetreuung und Marketing profitieren
- Neue Geschäftsmodelle und Wertschöpfungsketten
- Höhere Attraktivität eines Wohnorts durch vielfältigere Mobilitätsangebote
- Weniger volkswirtschaftliche Kosten durch Stau

### Soziale Nachhaltigkeitsdimension

- Verbesserte Strassensicherheit aufgrund von mehr Velo- und Fussverkehr
- Attraktiverer, öffentlicher Raum
- Verbesserte Gesundheit durch die Förderung aktiver Mobilitätsformen
- Erhöhte Lebensqualität in den Städten
- Wertewandel „Nutzen statt Besitzen“ auch in weiteren Lebensbereichen



Quelle:  
[plainmagazine.com](http://plainmagazine.com)

Quelle: [wired.com](http://www.wired.com)

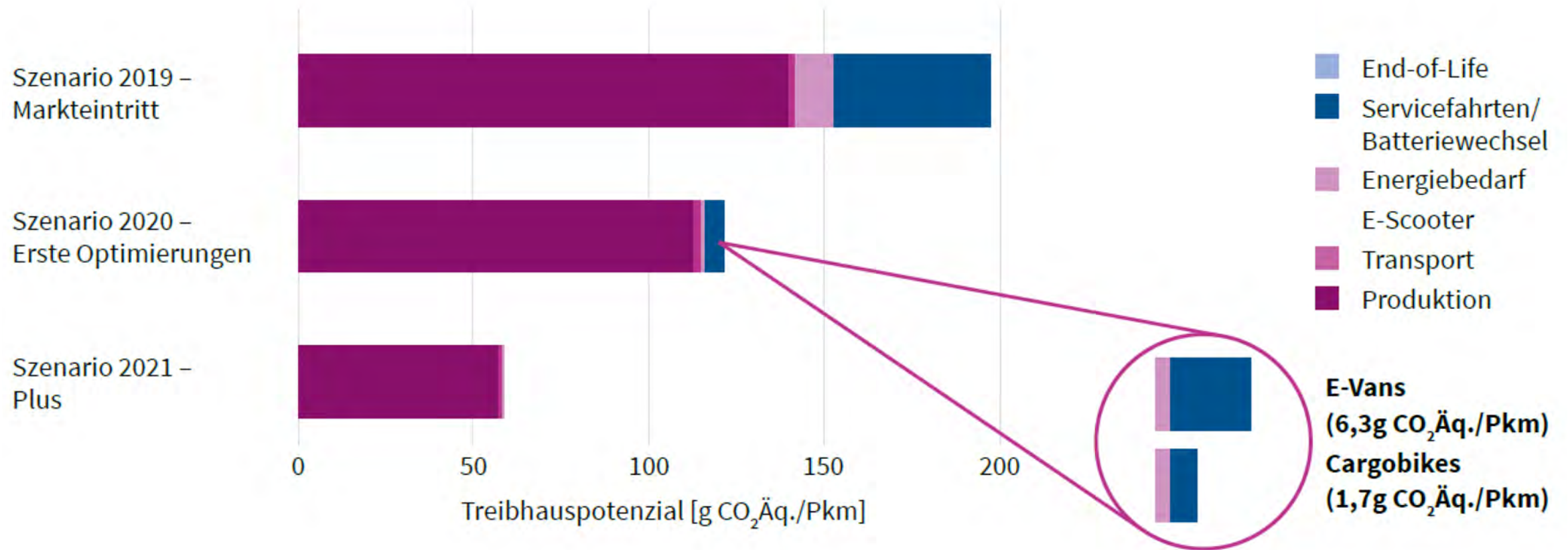




Quelle: [The Guardian](#)



# Umweltbilanz eScooter-Sharing



Quelle: Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), dena-Studie «E-Scooter-Sharing – eine ganzheitliche Bilanz», Juni 2021

# 6 Kernaussagen zum Shared Mobility Markt

## 1. Shared Mobility umfasst eine breite Palette von Geschäftsmodellen.

DIE Shared Mobility gibt es nicht, vielmehr besteht der Markt aus sehr unterschiedlichen Businessmodellen und Anwendungsfeldern.

## 2. Shared Mobility ist das Rückgrat einer multimodalen Mobilitätsorganisation.

Shared Mobilität ermöglicht es, situativ die jeweils effizientesten Verkehrsmittel einzusetzen und diese zu einer nahtlosen Mobilitätskette von Tür zu Tür zu verknüpfen.

## 3. Shared Mobility ist nachhaltige Mobilität, wenn man sie nachhaltig ausgestaltet.

Die Geschäftsmodelle der Shared Mobility weisen vielfältige Nachhaltigkeitspotenziale aber auch einige potenziell negative Wirkungen auf, die es zu reduzieren bzw. zu eliminieren gilt.

## 4. Shared Mobility ist nicht nur urbane Mobilität.

Eine Vielzahl von Shared Mobility Diensten hat sich in der Schweiz erfolgreich ausserhalb der grossen Räume am Markt etabliert.

## 5. Nachhaltige Shared Mobility erfordert neue regulatorische und planerische Instrumente.

Bestehende Finanzierungsmechanismen, planerische und regulatorische Instrumente sowie rechtliche Anforderungen stellen sich oft als unzulänglich heraus, um die Potenziale der Shared Mobility optimal auszuschöpfen.

## 6. Shared Mobility ist förderungswürdige Mobilität.

Geschäftsmodelle der Shared Mobility ergänzen in einigen Segmenten und Räumen zunehmend die Leistungen des öffentlichen Verkehrs oder ersetzen diese gar komplett.

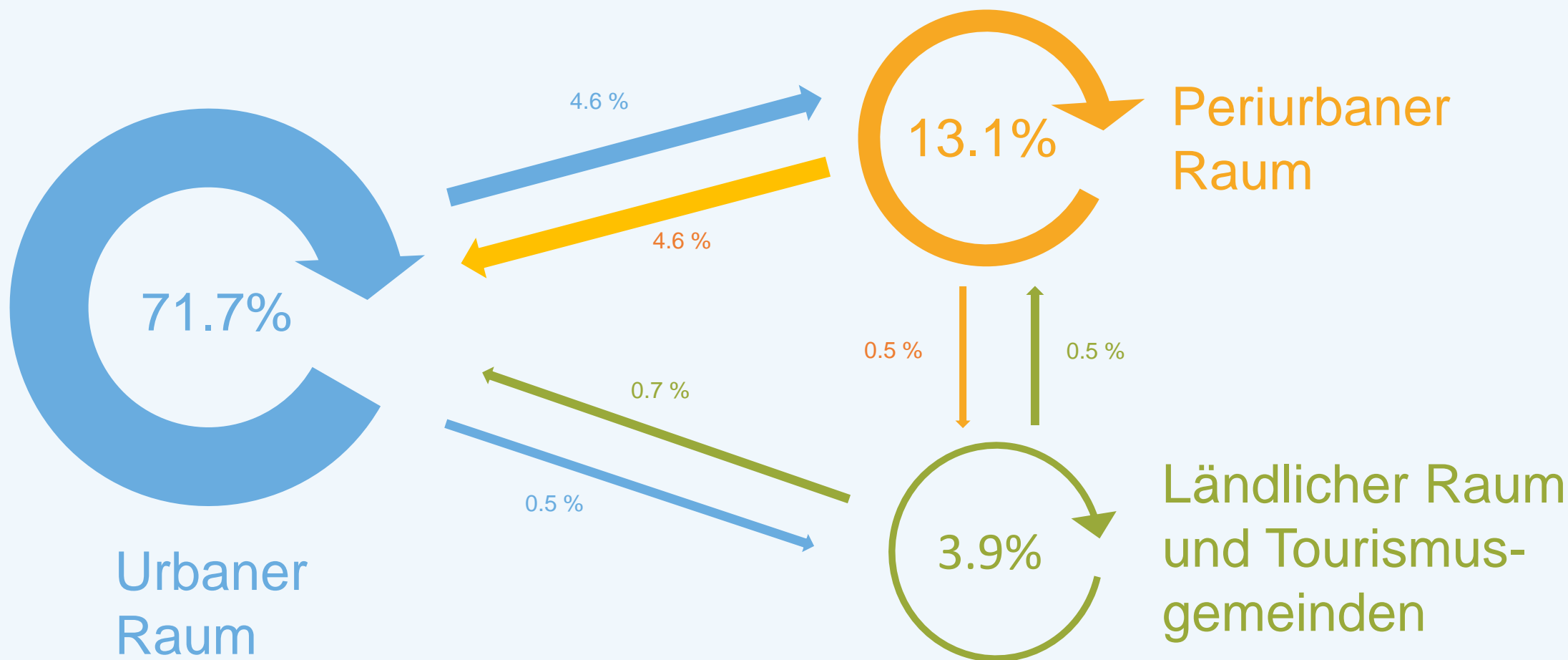
# Räumliches Zielbild «Urbaner Raum»

- Es erfolgt ein Paradigmenwechsel hin zu einer umfassenden Allokation von Flächen zugunsten der Shared Mobility - insbesondere von Parkflächen.
- Mobilitätshubs mit einer hoher Verfügbarkeit kollaborativer Dienste an allen Knotenpunkten des ÖV stellen die physische Basis für eine integrale Vernetzung von Shared Mobility und öffentlicher Verkehr dar.
- Mobilitätshubs am Stadtrand bilden Schnittstellen zum MIV und ermöglichen das Umsteigen auf Bike- und eScootersharing für die Wege in die Stadt.
- MaaS-Plattformen bilden die Grundlage für eine komplette digitale und preisliche Integration der Shared Mobility in das öffentliche Verkehrssystem und die Vertriebskanäle der Mobilitätserzeuger.



# Anteil Wege zwischen den Raumtypen

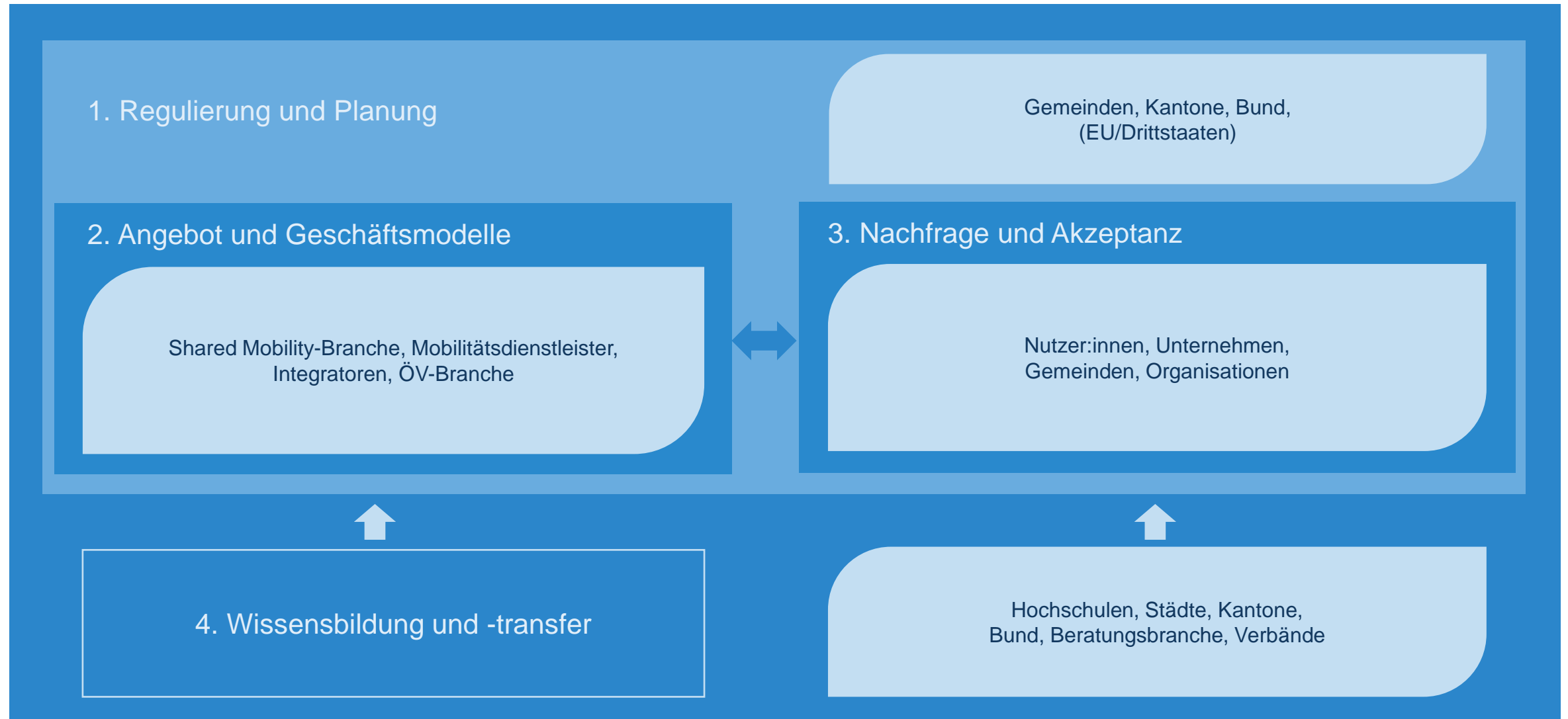
Anteil Wege zwischen den Raumtypen, in % (ARE, 2016)



# Handlungsfelder SMA 2030

Handlungsfeld

Stakeholder



## 5 Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien bei Ausschreibungs- und Bewilligungsprozessen

### BESCHRIEB DER MASSNAHME

Bei öffentlichen Beschaffungen von Shared Mobility Diensten und in den Bewilligungsverfahren wird den Kriterien der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit gemäss den Zielen der SMA 2030 vermehrt Rechnung getragen. Wichtige Aspekte dabei können die Elektrifizierung der Sharing-Flotten und der Wartungsprozesse sowie Vorgaben bezüglich der Erschliessung von einzelnen Quartieren spielen. Eine Begrenzung der Anzahl Anbieter konkurrierender Dienste kann zudem eine zentrale Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit der Geschäftsmodelle darstellen.

### ÜBERSICHT

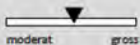
#### Handlungsfeld

- Regulierung und Planung
- Angebot und Geschäftsmodelle
- Nachfrage und Akzeptanz
- Wissensbildung und -transfer

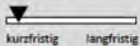
#### Zieldimension

- Systemische Integration (ZD1)
- Ökol. Nachhaltigkeitsdimension (ZD2)
- Soziale Nachhaltigkeitsdimension (ZD3)
- Ökonom. Nachhaltigkeitsdimension (ZD4)

#### Wirkung



#### Umsetzungshorizont



### BEITRAG ZUR ZIELERREICHUNG

ZD2: Verankerung der ökologischen Ziele der SMA 2030 im Beschaffungsprozess und in den Leistungsvereinbarungen zwischen Anbieter und öffentlicher Hand

ZD3: Verankerung des Ziels eines gerechten Zugangs zu Shared Mobility im Beschaffungsprozess und in den Leistungsvereinbarungen zwischen Anbieter und öffentlicher Hand

ZD4: Schaffung von Rahmenbedingungen für rentable Geschäftsmodelle durch die Schaffung eines adäquaten Angebots

### DAS WÄRE EIN ERFOLG

Die genannten Kriterien werden zum Standard bei Beschaffungs- und Bewilligungsverfahren.

### HÜRDEN UND ABHÄNGIGKEITEN

- fehlendes Knowhow / fehlende Grundlagen für die Formulierung von Anforderungen

### INVOLVIERTE STAKEHOLDER UND IHRE ROLLE

Wer setzt um?

- Städte
- Agglomerationen

Wer ist weiter wie beteiligt?

- CHACOMO/BFE: Wissensbildung und -dissemination (z. B. Toolbox für Shared Mobility Planung)
- Städteverband: Dissemination

### AUSGEWÄHLTE LITERATUR / ANSÄTZE

- Agora Verkehrswende (2019): Handlungsempfehlungen Bikesharing
- Agora Verkehrswende (2018): Handlungsempfehlungen eTrotiniettes

## 12 Elektrifizierung der Shared Mobility Branche

### BESCHRIEB DER MASSNAHME

Die Elektrifizierung aller «geteilten» Flotten und des Flottenmanagements wird als substanzieller Beitrag zum Netto-Null-Ziel der Branche rasch vorangetrieben. Die grösste Herausforderung liegt dabei bei der Erstellung von Ladeinfrastruktur für Carsharing-Fahrzeuge auf privaten und insbesondere öffentlichen Parkflächen. Eine wichtige Strossrichtung für die Erstellung von eCarsharing-Stationen ist das Konzept der Mobility Hubs (vgl. Massnahme A2)

### ÜBERSICHT

#### Handlungsfeld

- Regulierung und Planung
- Angebot und Geschäftsmodelle
- Nachfrage und Akzeptanz
- Wissensbildung und -transfer

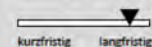
#### Zieldimension

- Systemische Integration (ZD1)
- Ökol. Nachhaltigkeitsdimension (ZD2)
- Soziale Nachhaltigkeitsdimension (ZD3)
- Ökonom. Nachhaltigkeitsdimension (ZD4)

#### Wirkung



#### Umsetzungshorizont



### BEITRAG ZUR ZIELERREICHUNG

ZD2: Reduktion von Emissionen durch die Elektrifizierung von Fahrzeugen und Flottenmanagement

### DAS WÄRE EIN ERFOLG

Die Shared Mobility Branche ist gemäss der ökologischen Zielsetzung der SMA 2030 bis 2030 klimaneutral.

### HÜRDEN UND ABHÄNGIGKEITEN

- Hohe finanzielle Investitionen in Ladeinfrastruktur
- Koordination mit den Städten hinsichtlich der Errichtung von Ladepunkten im öffentlichen Raum (vgl. auch Massnahme 2)

### INVOLVIERTE STAKEHOLDER UND IHRE ROLLE

Wer setzt um?

- Branche

Wer ist weiter wie beteiligt?

- BFE: Unterstützung Pilotprojekte
- Städte: Anforderungen in Ausschreibungen und Bestellungen, Erstellung/Mitfinanzierung von Ladeinfrastruktur
- CHACOMO/BFE: Empfehlungen, Grundlagen, Forschung

### AUSGEWÄHLTE LITERATUR / ANSÄTZE

- Tier: Elektrische Transporter im Flottenmanagement
- Mobility: Vollständige Elektrifizierung bis 2030 bereits geplant
- Swiss E-Car/SpontiCar: Bereits eine rein elektrische Fahrzeugflotte

## 24 Schaffung eines «anbieterneutralen» Beratungsangebots für Städte, Gemeinden und Fachleuten

### BESCHRIEB DER MASSNAHME

In vielen Fachkreisen und bei politischen Entscheidungsträger:innen ist das Know-How nur bedingt vorhanden, wie die Potenziale der Shared Mobility optimal genutzt werden können. Im Rahmen eines Beratungsangebots für Gemeinden und Unternehmen werden zentrale Grundlagen und Empfehlungen aufbereitet und Erstberatungen getätigt. Den Fokus stellen Fragen rund um die Implementierung von Shared Mobility Diensten auf Gemeindeebene und für die Mitarbeitermobilität dar.

### ÜBERSICHT

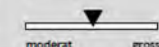
#### Handlungsfeld

- Regulierung und Planung
- Angebot und Geschäftsmodelle
- Nachfrage und Akzeptanz
- Wissensbildung und -transfer

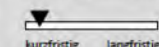
#### Zieldimension

- Systemische Integration (ZD1)
- Ökol. Nachhaltigkeitsdimension (ZD2)
- Soziale Nachhaltigkeitsdimension (ZD3)
- Ökonom. Nachhaltigkeitsdimension (ZD4)

#### Wirkung



#### Umsetzungshorizont



### BEITRAG ZUR ZIELERREICHUNG

ZD1: Beschleunigung der Marktentwicklung gemäss den Zielen der SMA 2030 durch Know-How Building und Dissemination

ZD2: dito

ZD3: dito

ZD4: dito

### DAS WÄRE EIN ERFOLG

10 Gemeinden und 10 grössere Unternehmen nehmen jährlich das Beratungsangebot in Anspruch.

### HÜRDEN UND ABHÄNGIGKEITEN

- Finanzierung des Angebots
- Enge Bezüge und Synergien zu den Massnahmen im Bereich "Wissensbildung und -transfer"

### INVOLVIERTE STAKEHOLDER UND IHRE ROLLE

Wer setzt um?

- CHACOMO/BFE

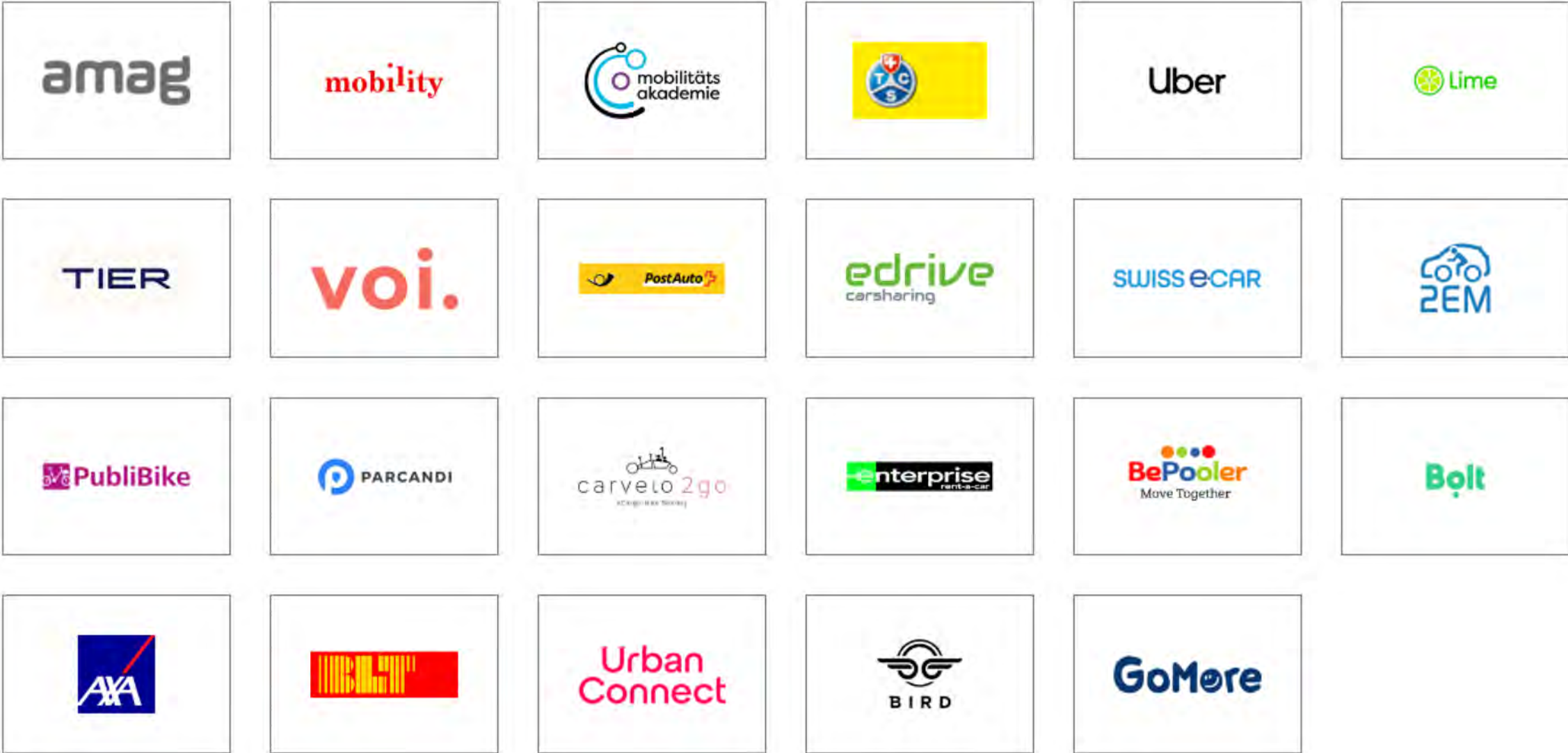
Wer ist weiter wie beteiligt?

- Städte, Gemeinden, Unternehmen: Inanspruchnahme des Angebots

### AUSGEWÄHLTE LITERATUR / ANSÄTZE

- Beratungsangebote und Programme von EnergieSchweiz für Gemeinden

# CHACOMO – Die Sharing Branche hat sich organisiert





# Sofortmassnahme – Shared Mobility Accelerator

- **Shared Mobility Observatory**

Den Schweizer Sharing Markt umfassend quantitativ dokumentieren.

- **Shared Mobility Blueprints**

Empfehlungen und Leitfäden für **Gemeinden** und Unternehmen rund um die Integration, Planung und Nutzung von Sharing-Angeboten erarbeiten und verbreiten

- **Shared Mobility Community**

Mit Forschenden und Branche Grundlagen für wirksame Förderansätze zur Nutzung von Shared Mobility erarbeiten und verbreiten. Jährliche, digitale Branchenkampagne in Kooperation mit CHACOMO- Mitgliedern umsetzen



# Shared Mobility

Backup

# Handlungsfeld «Regulierung und Planung»

ID	Massnahme	Stakeholder im Lead
1	Systematische Integration von Shared Mobility in lokale und regionale Mobilitätsstrategien	Gemeinden / Städte / Kantone
2	Bereitstellung von spezifischen Parkflächen für geteilte Fahrzeuge	Gemeinden / Städte
3	Bevorteilung von Shared Mobility bei der Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen	Gemeinden / Städte / Kantone / ASTRA
4	Ausbau der Infrastrukturen für die Mikromobilität	Gemeinden / Städte / Kantone
5	Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien bei Ausschreibungs- und Bewilligungsprozessen	Gemeinden / Städte / Kantone
6	Ausschöpfung der Potenziale für Shared Mobility in der Planung von Arealen und in Baubewilligungsprozessen	Gemeinden / Städte / Private
7	Mitfinanzierung von Shared Mobility-Angeboten mit hohem ökologischem Nutzen aber fehlender Profitabilität	Gemeinden / Städte
8	Berücksichtigung der Förderung von Shared Mobility bei neuen Finanzierungsmodellen und Lenkungsabgaben (z. B. Mobility Pricing)	UVEK
9	Erarbeitung von Kriterien für Erschliessungsqualitäten und Level of Services (LOS)	Branche

# Handlungsfeld «Angebot und Geschäftsmodelle»

ID	Massnahme	Stakeholder im Lead
10	Förderung von Anbieter-Kooperationen für den Vertrieb, die Vernetzung von Angeboten sowie für betriebliche Prozesse	Branche
11	Unterstützung der Vernetzung von Shared Mobility und weiteren Verkehrsträgern mittels MaaS-Plattformen	MaaS-Dienstleister / Branche / ÖV-Unternehmen
12	Elektrifizierung der Shared Mobility-Branche	Branche
13	Ökologische Branchenstandards definieren; Ökobilanzen der Dienste verbessern	Branche
14	Initiierung eines "Schweizer Shared Mobility Forums" als Branchen- und Netzwerkveranstaltung	Branche / CHACOMO
15	Förderung von Kooperationen für die Nutzung von Shared Mobility-Daten zwischen Anbietern und Städten	Branche / Gemeinden / Städte / UVEK
16	Berücksichtigung von ökologischen und gesellschaftlichen Zielsetzungen in der Ausgestaltung von Tarif- und Nutzungsmodellen	Branche
17	Vertretung der Interessen der Shared Mobility in der kommunalen, kantonalen und nationalen Politik	Branche / CHACOMO

# Handlungsfeld «Nachfrage und Akzeptanz»

ID	Massnahme	Stakeholder im Lead
18	Initiierung von Kommunikations- und Marketingkooperationen inner- und ausserhalb der Branche	Branche
19	Verankerung von Shared Mobility in den lokalen Behörden und deren Kampagnen / Städtedialog	Gemeinden / Städte
20	Verbesserung der "Customer Experience" / Definition von Branchenstandards	Branche
21	Förderung des Bewusstseins für den ökologischen und persönlichen ökonomischen Nutzen	Branche / Gemeinden / Städte
22	Ansprache von Zielgruppen mit spezifischen Use-Cases, um die Akzeptanz zu fördern	Branche
23	Abbau von Hürden und Vereinfachung des Zugangs durch Testmöglichkeiten, Kurse und Aktionstage	Branche / Städte
24	Schaffung eines «anbieterneutralen» Beratungs-angebots für Städte, Gemeinden und Fachleute	CHACOMO / BFE
25	Förderung des Bewusstseins für Potenziale und Nutzen der Shared Mobility in der Öffentlichkeit	Branche / CHACOMO / BFE

# Handlungsfeld «Wissensbildung und -transfer»

ID	Massnahme	Stakeholder im Lead
26	Differenzierte Berücksichtigung von Shared Mobility in den Schweizer Verkehrsstatistiken und -modellen	BFS / ARE / statistische Ämter von Kantonen und Gemeinden
27	Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen und Unterstützung für Pilotprojekte und Reallabors	BFE / weitere UVEK-Ämter / Gemeinden / Städte
28	Konsolidierung und Bewirtschaftung des Indikatorsets und der Massnahmen der SMA 2030	BFE / weitere UVEK-Ämter
29	Erfassung und systematische Analyse von verkehrlichen Wirkungen / Erarbeitung von evidenzbasierten Argumentarien	UVEK-Ämter / Hochschulen
30	Entwicklung von "Toolboxes" und "Blueprints" als Planungshilfen für Städte und Gemeinden	Branche / CHACOMO / BFE
31	Erarbeitung und Bewirtschaftung eines Marktmonitorings	Branche / CHACOMO / BFE
32	Förderung von Pilotprojekten ausserhalb der grossen Zentren (Fokus Finanzierung, Kooperationsmodelle)	BFE / weitere UVEK-Ämter
33	Einflussnahme auf Forschungsagenda von Bund und Hochschulen / Förderung von Forschungsk Kooperationen	UVEK / Hochschulen

# Struktur Zielmatrix

## 1 Vision

«Die Shared Mobility wird zum vollintegrierten Teil des Schweizer Verkehrssystems und leistet ihren gerechten Anteil zur Erreichung der drei übergeordneten verkehrspolitischen Ziele, nämlich der Schutz der natürlichen Umwelt, die Gewährleistung der wirtschaftlichen Effizienz und die Sicherstellung der gesellschaftliche Solidarität.»

## 4 Übergeordnete Ziele

### Systemische Integration

Shared Mobility wird zu einem systemisch relevanten und vollintegrierten Teil des Gesamtverkehrssystems.

### Ökologische Nachhaltigkeit

Die Shared Mobility trägt substantiell zur Senkung der Umweltbelastung, des Treibhausgasausstosses und des Ressourcenverbrauchs des Verkehrs bei.

### Soziale Nachhaltigkeit

Shared Mobility schafft gesamtgesellschaftlichen Nutzen und vereinfacht allen Bevölkerungsgruppen den Zugang zur Mobilität.

### Ökonomische Nachhaltigkeit

Shared Mobility Dienste verfügen über eine solide und nachhaltige Finanzierung.

## 3 Dekriptive, räumliche Zielbilder

URBANER RAUM (DIFFERENZIERUNG KERNSTADT / AGGLO)

INTERMEDIÄRER RAUM (PERIURBAN HOHE DICHTEN + LÄNDL. ZENTRUMSGEMEINDEN)

LÄNDLICHER RAUM

## 4 Leit-Indikatoren (Vorschlag)

Anzahl Fahrten / Etappen

CO<sup>2</sup>-Emissionen pro Personen-Kilometer

Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu Sharing-Angebot

Unit Economy: Einnahmen / Kosten pro Fahrzeug resp. Kilometer

## Zielwerte 2030 (Vorschlag)

Verzehnfachung

Klimaneutralität

Carsharing: 80%  
eCargo-Bikesharing: 40%  
Bikesharing: 30%  
eScootersharing: 30%  
Ridepooling: 25%

>= (Profitabilität)

## 4 Handlungsfelder mit den Zielen zugeordneten Massnahmen

A. REGULIERUNG / PLANUNG: gesetzgeberische und verkehrsplanerische Massnahmen

B. ANGEBOT / GESCHÄFTSMODELLE: Vernetzung, Koordination, Technologie

C. NACHFRAGE / AKZEPTANZ: Information, Bewusstseinsbildung, Verhalten

D. WISSENSBILDUNG / -TRANSFER: Grundlagen, Pilote, Demonstrationsprojekte

# Räumliches Zielbild «Urbaner Raum»

**ANGEBOTSWELT URBANER RAUM:** darauf sollten wir hinarbeiten



## Geschäftsmodelle mit grossem Skalierungsbedarf

## Funktion im Gesamtverkehr / Stossrichtungen für die Angebotsplanung

 <b>eCarsharing (primär stationsbasiert)</b>	ersetzt weitgehend Autos im Privatbesitz; feinmaschiges (500m) und homogenes Stationsnetz schaffen; Fokus: Freizeit und Einkaufen
 <b>eCargobike-Sharing</b>	als ressourcenschonende Alternative zu Carsharing ausbauen; feinmaschiges (500m) und homogenes Stationsnetz schaffen; Fokus: Freizeit und Einkaufen
 <b>(e)Bikesharing (stationsbasiert / free-floating)</b>	zentraler Verkehrsträger ergänzend zum ÖV; engmaschige Verfügbarkeit (200m) und hohe Zuverlässigkeit über den ganzen urbanen Raum sicherstellen; Fokus: Alltagsmobilität
 <b>(e)Scootersharing</b>	zentraler Verkehrsträger ergänzend zum ÖV; engmaschige Verfügbarkeit (100m) und hohe Zuverlässigkeit über den ganzen urbanen Raum sicherstellen; Fokus: Alltagsmobilität
 <b>B2B-Sharing / Corporate Mobility Platforms</b>	Unternehmen als wichtige Treiber von Shared Mobility Nutzung betrachten und stärken; Fokus: Pendler- und Dienstwege

## Geschäftsmodelle mit Skalierungsbedarf

## Funktion im Gesamtverkehr / Stossrichtungen für die Angebotsplanung

 <b>P2P-Carsharing</b>	erweitert das Portfolio an "geteilten" Autos für spezifische Bedürfnisse und Einsatzzwecke; Fokus: Freizeit- und Nutzfahrzeuge
 <b>Ridehailing</b>	ergänzt den öffentlichen Verkehr in Randgebieten und -zeiten; ersetzt das klassische Taxigewerbe durch Komfort- und Effizienzsteigerung, Fokus: Freizeit, Dienstwege
 <b>Ridesharing</b>	ersetzt Fahrten im Privatauto zwischen ländlichem/intermediären und urbanem Raum (Fokus: Pendlerwege) resp. längere Fahrten zwischen grossen Städten (Fokus: Freizeit/Tourismus)
 <b>Ridepooling / On-Demand</b>	ergänzt den öffentlichen, klassischen Linien-Verkehr in Randgebieten und Randzeiten aufgrund von Komfort- und Effizienzsteigerung, Fokus: Alltagsmobilität
 <b>Parkplatz-Sharing</b>	ermöglicht eine Effizienzsteigerung im Parkplatzmanagement und die Verlagerung auf private Flächen; Fokus: Pendlerverkehr, Dienstwege, Freizeit

## Stossrichtungen für die Integration in den Gesamtverkehr

- Es erfolgt ein Paradigmenwechsel hin zu einer umfassenden Allokation von Flächen zugunsten der Shared Mobility - insbesondere von Parkflächen.
- Mobilitätshubs mit einer hoher Verfügbarkeit kollaborativer Dienste an allen Knotenpunkten des ÖV stellen die physische Basis für eine integrale Vernetzung von Shared Mobility und öffentlicher Verkehr dar.
- Mobilitätshubs am Stadtrand bilden Schnittstellen zum MIV und ermöglichen das Umsteigen auf Bike- und eScootersharing für die Wege in die Stadt.
- MaaS-Plattformen bilden die Grundlage für eine komplette digitale und preisliche Integration der Shared Mobility in das öffentliche Verkehrssystem und die Vertriebskanäle der Mobilitätserzeuger.

## Leitsatz Shared Mobility im urbanen Raum

**SHARE ALL:** Mobilität findet mit kollaborativen und öffentlichen Verkehrsmitteln statt, die physisch und digital hochgradig miteinander vernetzt sind.