



Aktenzeichen: BAV-041.4-1/1/40/1/2/1/3

Leitfaden zu On-Demand-Angeboten

Herausgeber:	Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
Verteiler:	Veröffentlichung auf der BAV-Internetseite
Sprachfassungen:	Deutsch (Erstsprache) Französisch (Übersetzung)
Stand:	Version 1, 10. Oktober 2023



Dieser Leitfaden wurde erstellt in Zusammenarbeit mit Vertretern und Vertreterinnen von:

AMAG
Basler Verkehrsbetriebe BVB
Bundesamt für Strassen ASTRA
Bundesamt für Verkehr BAV
Movinno
Mybuxi
PostAuto AG

Projektleitung:
Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Definition und gesetzliche Verankerung On-Demand-Angebot	4
3	Gegenstand und Ziel des Leitfadens	5
4	Grundlagen zur gewerbsmässigen Personenbeförderung	6
4.1	Zulassung als Strassentransportunternehmen	6
4.2	Personenbeförderungsregal.....	6
4.2.1	Personenbeförderungen mit Konzessionspflicht.....	7
4.2.2	Personenbeförderungen mit Bewilligungspflicht	7
4.2.3	Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal	8
4.2.4	Angebote ausserhalb des Personenbeförderungsregals.....	8
4.2.5	Beurteilung eines On-Demand-Angebots im Einzelfall	8
5	Anforderungen an konzessionierte On-Demand-Angebote	9
5.1	Fahrzeugzulassung.....	9
5.2	Verkehrsregeln und Signalisation	10
5.2.1	Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs.....	10
5.2.2	Virtuelle Haltestellen und allgemeine Vorschriften zum Halten	11
5.2.3	Benutzung von Bus-Streifen und Busfahrbahnen	11
5.3	Fahrpersonal	11
5.3.1	Führerausweis	11
5.3.2	Arbeitszeit	12
5.4	Behindertengleichstellungsgesetz und zugehörige Verordnungen.....	13
5.4.1	Allgemeine Ausführungen.....	13
5.4.2	Anforderungen an konzessionierte On-Demand-Angebote	14
5.5	Bestellung / Mit-Finanzierung durch die öffentliche Hand.....	15
6	Voraussetzungen und Pflichten der Konzession für On-Demand-Angebote	16
6.1	Konzessionsvoraussetzungen	16
6.2	Konzessionspflichten	17
7	Ausblick	18
8	Weiterführende Informationen und Kontakte	19
9	Abkürzungsverzeichnis	19
10	Glossar	19
11	Rechtsgrundlagen	20

1 Ausgangslage

Neue technologische Möglichkeiten, Änderungen im Arbeits- und Freizeitverhalten und sich wandelnde Bedürfnisse der Bevölkerung führen in der Schweiz sowohl zu einem veränderten Mobilitätsverhalten als auch zu neuen Formen von Mobilitätsangeboten. Die klassische Zweiteilung der Mobilität auf der Strasse zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (öV) verschwindet zunehmend. Das hat zur Folge, dass die Grenzen zwischen den einzelnen Angebotsformen verschwimmen.

On-Demand-Angebote stellen keine neue Angebotsform dar. Insbesondere im Tourismus- und Freizeitverkehr oder als Ergänzung zum öV (z.B. am Abend oder zur zusätzlichen Erschliessung bestimmter Quartiere oder Weiler) sind On-Demand-Angebote bekannte Mobilitätsformen.

Die Unternehmen der Transportbranche haben in den letzten Jahren jedoch diverse Weiterentwicklungen sowie Pilotprojekte im Bereich On-Demand durchgeführt. Deren Umsetzung erwies sich zum Teil als komplex, da die bestehenden rechtlichen Bestimmungen nur bedingt auf solche Angebote ausgerichtet sind. Es kamen sodann auch verschiedene wiederkehrende Fragen auf, für welche die geltenden Rechtsgrundlagen nur teilweise passende Antworten liefern¹. Deshalb besteht sowohl für die Anbieter als auch für die zuständigen Behörden im Bereich von On-Demand-Angeboten eine gewisse Rechtsunsicherheit. Mit dem vorliegenden Dokument werden weder bestehende Lücken geschlossen noch neue Grundlagen geschaffen. Vielmehr sollen die heute geltenden gesetzlichen Grundlagen im Hinblick auf On-Demand-Angebote grundsätzlich erläutert und bestehende Unsicherheiten zu deren Interpretation weitestgehend behoben werden.

Für konkrete Fragen im Zusammenhang mit der Einführung neuer On-Demand-Angebote wird empfohlen, mit den zuständigen Behörden (im Falle einer Konzessionspflicht mit dem Bund, andernfalls mit dem Kanton) Kontakt aufzunehmen.

2 Definition und gesetzliche Verankerung On-Demand-Angebot

In Anlehnung an den Bericht von Zeier, C. et al (2021)² wird ein On-Demand-Angebot definiert als *Dienstleistung, bei welcher der Fahrgast über einen Buchungsvorgang eine Fahrt, oftmals ungeachtet eines Fahrplans und definierten Haltestellen, bestellen kann*. Im Gegensatz zum fahrplanmässigen Linienverkehr muss ein On-Demand-Transport vom Kunden bestellt werden und kann räumlich und/oder zeitlich flexibel gestaltet werden.

On-Demand-Angebote können sowohl im Bereich von bestellten Individualfahrten (z.B. Taxi) wie auch bestellten Sammelfahrten stattfinden. In diesem Leitfaden wird der Begriff On-Demand ausschliesslich im Sinne von «bestellten Sammelfahrten» verstanden. Bei On-Demand-Angeboten ist zwischen verschiedenen Ausprägungsformen zu unterscheiden:

- On-Demand **Linienverkehr**: bedient dieselben Haltestellen wie der normale Linienverkehr, ist im Fahrplan abgebildet, fährt aber nur bei Bedarf. Sowohl ein im Voraus definierter Fahrplan als auch ein vordefiniertes Angebotsgebiet ist möglich. Beispiel: Chur – Tschierschen ab 20 Uhr.
- On-Demand **Korridorverkehr**: ähnlich wie On-Demand Linienverkehr, jedoch mit zusätzlichen Haltestellen neben der Hauptstrecke. Sowohl ein im Voraus definierter Fahrplan (mit Richtzeiten) als auch ein vordefiniertes Angebotsgebiet (mit optionalen Halten) ist möglich. Die Reihenfolge der bedienten Haltestellen kann dabei entweder vorgegeben sein (sequenziell) oder wird auf Basis der Kundenbedürfnisse jeweils neu definiert (selektiv). Beispiel: PubliCar Thuisis.

¹ Siehe dazu Zeier, C. et al. (2021). Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz. Begleitgruppe On-demand, Bern

² Zeier, C. et al. (2021). Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz. Begleitgruppe On-demand, Bern, S. 10

- On-Demand **Flächenverkehr**: Dieses Angebot hat in der Regel keinen im Voraus starr geplanten Fahrplan, sondern Betriebszeiten und ein vordefiniertes Angebotsgebiet. Die Nachfrage generiert einen «ad hoc» Fahrplan mit unterschiedlichen Fahrverläufen ohne fixierte Linienschnur. Die Fahrzeiten und Fahrtrouten können sich daher von Fahrt zu Fahrt unterscheiden, wobei das Ziel ist, dass die Apps möglichst ideale Poolings und Fahrverläufe berechnen und vorschlagen. Beispiele: PubliCar Appenzell Innerrhoden, mybuxi.

Der Gesetzgeber regelt On-Demand-Angebote in der Verordnung vom 4. November 2009³ über die Personenbeförderung (VPB) unter den Begriffen Bedarfsverkehr, Fahrten auf Verlangen oder Sammelfahrten ([Art. 6 Bst. c & d](#), [Art. 7 Bst. a](#) und [Art. 38 Bst. b & c](#)). Darüber hinaus werden in der Literatur spezifische Begriffe wie Rufbus, Ridepooling oder Ridesourcing für On-Demand-Angebote verwendet. Im Rahmen dieses Leitfadens ist im Sinne einer einheitlichen Begriffsverwendung ausschliesslich von On-Demand-Angebot die Rede.

3 Gegenstand und Ziel des Leitfadens

Dieser Leitfaden befasst sich ausschliesslich mit On-Demand-Angeboten, bei welchen eine einzelne Fahrt von verschiedenen Fahrgästen bestellt werden kann und das Angebot darauf ausgelegt ist, während der einzelnen Fahrt verschiedene Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen. Fahrgäste mit sich überschneidenden Transportbedürfnissen werden dabei idealerweise gepoolt.

Solche On-Demand-Angebote können Teil des Personenbeförderungsregals⁴ und damit gemäss Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009⁵ (PBG) entweder konzessions- oder bewilligungspflichtig sein.

On-Demand-Angebote, die gemäss PBG der Konzessionspflicht unterstehen, liegen in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes. On-Demand-Angebote, die gemäss PBG lediglich der kantonalen Bewilligungspflicht unterstehen, liegen hingegen in der Zuständigkeit der Kantone. Gleiches gilt auch für Angebote, die nicht dem Personenbeförderungsregal unterstehen und damit ausserhalb des Anwendungsbereichs des PBG liegen.

Da das Bundesamt für Verkehr (BAV) für konzessionierte Angebote zuständig ist, behandelt dieser Leitfaden primär jene Aspekte, die im Rahmen von konzessionspflichtigen Angeboten zu berücksichtigen sind. Ausführungen zu On-Demand-Angeboten, welche gemäss den obigen Ausführungen nicht in der Kompetenz des BAV stehen, werden nur sporadisch und in Form allgemeiner Hinweise zu anwendbaren Bestimmungen oder den zuständigen Behörden gemacht. In diesen Fällen sind zwingend die jeweiligen Kantone zu kontaktieren, da es für diese Angebote sowohl kantonale als auch nationale Bestimmungen zu beachten gilt.

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an interessierte On-Demand-Anbietende und die betroffenen Behörden und hat insbesondere zum Ziel:

- aufzuzeigen, welche Fälle von On-Demand-Angeboten der Konzessionspflicht unterstehen (Kapitel 4.2.1);
- darzulegen, welche Aspekte im Rahmen eines konzessionspflichtigen Angebots zu beachten sind (Kapitel 5 und Kapitel 6);
- aufzuzeigen, unter welchen Voraussetzungen On-Demand-Angebote von der öffentlichen Hand bestellt und vom Bund mitfinanziert werden können (Kapitel 5.5);

Mit dem Leitfaden soll ein Überblick über die anwendbaren Bestimmungen der Bundesgesetzgebung vermittelt werden. Soweit nötig, wird im Rahmen der anwendbaren Bestimmungen eine weitergehende

³ SR 745.11

⁴ Zum Begriff des Personenbeförderungsregals siehe Kapitel 4.2.

⁵ SR 745.1

Konkretisierung im Verlaufe des Konzessionsverfahrens durch das BAV in Kenntnis der genauen Umstände einzelfallweise vorgenommen.

Die im Folgenden dargelegten Grundsätze gelten grundsätzlich auch für Pilotprojekte. Nach Absprache mit allen Beteiligten kann es zu spezifischen Ausnahmen und/oder Anpassungen kommen, welche bei einer Überführung des Pilotbetriebes in ein reguläres Angebot in jedem Fall erneut zu prüfen sind.

4 Grundlagen zur gewerbsmässigen Personenbeförderung

4.1 Zulassung als Strassentransportunternehmen

Wer als Strassentransportunternehmen im Personenverkehr tätig sein will, benötigt eine Zulassungsbewilligung (sog. Lizenz) gemäss Bundesgesetz vom 20. März 2009⁶ über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG). Die Lizenz berechtigt zum Personentransport in der Schweiz und ist die Grundvoraussetzung, um als Strassentransportunternehmen im Personenverkehr tätig sein zu dürfen. Sie gibt einem Strassentransportunternehmen jedoch nicht das Recht, Personen gewerbs- und regelmässig im Sinne des Personenbeförderungsregals zu befördern. Hierfür bedarf es einer separaten Bewilligung (Konzession oder kantonale Bewilligung).

Als Strassentransportunternehmen im Personenverkehr gilt jedes Unternehmen, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Personengruppen angeboten 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 ([Art. 2 Bst. a STUG](#)). Massgebend sind dabei die Angaben der Herstellerfirma bzw. der Fahrzeugzulassung, unabhängig vom betrieblichen Einsatz. Eine Lizenz ist erforderlich, sobald eines der verwendeten Fahrzeuge diese Voraussetzungen erfüllt.

Jedes Fahrzeug muss eine beglaubigte Kopie der Lizenz mitführen. Die Lizenz hat eine Gültigkeit von 5 Jahren. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer muss die Lizenz erneuert werden⁷.

Verwendet ein Unternehmen ausschliesslich Fahrzeuge für den Transport von maximal 9 Personen (inklusive Fahrer oder Fahrerinnen), ist keine Lizenz erforderlich ([Art. 2 Bst. a STUG](#)).

4.2 Personenbeförderungsregal

Der Bund verfügt über das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten zu befördern (Personenbeförderungsregal).

Als regelmässig gelten Fahrten, wenn zwischen den gleichen Orten innerhalb von höchstens 15 Tagen mehr als zwei Fahrten durchgeführt werden ([Art. 2 Abs. 1 Bst. a PBG](#)). Es kann davon ausgegangen werden, dass On-Demand-Angebote immer regelmässig im Sinne des PBG sind, da sie zwischen allen Orten eine unbeschränkte Anzahl Fahrten anbieten.

Eine gewerbsmässige Fahrt liegt vor, wenn Reisende gegen Entgelt oder kostenlos zur Erlangung eines geschäftlichen Vorteils befördert werden ([Art. 2 Abs. 1 Bst. b PBG](#)). Die beiden Begriffe werden in der VPB weiter konkretisiert ([Art. 2](#) und [Art. 3](#)).

Der Bund übt das ihm zustehende Regalrecht des regel- und gewerbsmässigen Personentransports nicht selbst aus. Das BAV überträgt dieses Recht den Transportunternehmen mittels einer Personenbeförderungskonzession ([Art. 6 PBG](#)).

Darüber hinaus hat der Bund die Zuständigkeit für regel- und gewerbsmässige Personenbeförderung

⁶ SR 744.10

⁷ Weitere Informationen zur Zulassung als Strassentransportunternehmen finden sich unter [Bundesamt für Verkehr BAV Lizenz \(admin.ch\)](http://www.bundesamt.für.verkehr.bav.lizenz.admin.ch) sowie www.berufszulassung.ch

von geringer Bedeutung, z.B. Schüler- und Arbeitnehmertransporte, generell an die Kantone delegiert ([Art. 7 Abs. 2 PBG](#), [Art. 7 VPB](#)).

Personenbeförderungsangebote, die ausserhalb des Personenbeförderungsregals liegen, weil sie entweder nicht gewerbs- oder regelmässig gemäss der Definition des PBG sind oder vom Gesetzgeber explizit davon ausgenommen worden sind, liegen ebenfalls in der Zuständigkeit der Kantone, z.B. Taxi-Angebote.

Massgebend dafür, ob die Personenbeförderung in der Zuständigkeit des Bundes oder der Kantone liegt, ist nicht das Unternehmen, sondern das einzelne Angebot. Die Angebote eines Unternehmens können somit in unterschiedliche Zuständigkeiten fallen, je nachdem wie sie ausgestaltet sind. So benötigt beispielsweise ein Unternehmen, das nebst einem Linienverkehrsangebot auch ein On-Demand-Angebot ohne Erschliessungsfunktion betreibt, sowohl eine Konzession für das Linienverkehrsangebot als auch eine kantonale Bewilligung für das On-Demand-Angebot.

4.2.1 Personenbeförderungen mit Konzessionspflicht

Eine Konzession gewährt dem Transportunternehmen das Recht, die angebotenen Personenbeförderungen durchzuführen. Mit diesem Recht sind jedoch auch Pflichten verbunden⁸.

Eine Konzession ist grundsätzlich immer erforderlich, wenn ein regelmässiges und gewerbsmässiges Angebot eine Erschliessungsfunktion hat ([Art. 6 VPB](#)). Die Erschliessungsfunktion ist gegeben, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet ([Art. 5 VPB](#)). Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen in zusammenhängenden Bauzonen, traditionellen Streusiedlungen oder Talschaften im Berggebiet, die von einem gemeinsamen Punkt aus erschlossen werden, wohnen.

Angebote ohne Erschliessungsfunktion haben ihr Ziel ausserhalb der Siedlungsgebiete und dienen in der Regel touristischen Zwecken (bspw. die Jungfraubahn). Solche Angebote können je nach Situation eine Konzession oder eine kantonale Bewilligung erfordern. Da im definierten Perimeter von On-Demand-Angeboten praktisch immer eine oder mehrere Ortschaften liegen, ist bei ihnen auch das Kriterium der Erschliessungsfunktion in den meisten Fällen erfüllt. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass On-Demand-Angebote grundsätzlich konzessionspflichtig sind, sofern sie nicht explizit vom Personenbeförderungsregal ausgenommen sind (siehe dazu Kapitel 4.2.3).

Eine Konzession wird nicht für ein gesamtes Unternehmen erteilt, sondern für jedes Angebot einzeln entweder als Linienkonzession (je ein Konzessionsrecht pro Linie) oder in einzelnen Fällen als Gebietskonzession (ein Konzessionsrecht für ein genau definiertes Gebiet).

Eine wichtige Voraussetzung für die Konzessionserteilung ist, dass das Angebot bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote ergänzt und nicht konkurrenziert ([Art. 9 Abs. 2 Bst. b PBG](#)). Ob dies der Fall ist, wird im Konzessionsverfahren auf Basis einer Anhörung der betroffenen Kantone, Unternehmen und Verkehrsverbände geklärt. Die Beurteilung erfolgt durch das BAV.

Eine Konzession ist normalerweise für 10 Jahre gültig. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer muss die Konzession erneuert werden⁹.

4.2.2 Personenbeförderungen mit Bewilligungspflicht

Gemäss [Art. 7 Abs. 2 PBG](#) und [Art. 7 VPB](#) bedürfen Personenbeförderungsangebote von geringer Bedeutung einer kantonalen Bewilligung. Darunter sind nebst Schüler- und Arbeitnehmertransporten insbesondere der Bedarfsverkehr und linienverkehrsähnliche Fahrten ohne Erschliessungsfunktion zu

⁸ Siehe dazu Kapitel 6.

⁹ Für weitere Informationen zur Konzession siehe: [Bundesamt für Verkehr BAV Konzessionen \(admin.ch\)](#)

verstehen. Da sich On-Demand-Angebote jedoch meist in Siedlungsräumen befinden und damit eine Erschliessungsfunktion haben, fallen sie in der Regel unter die Konzessionspflicht.

4.2.3 Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal

Nicht alle regelmässigen und gewerbsmässigen Angebote unterstehen dem Personenbeförderungsregal. Der Gesetzgeber hat gewisse Arten explizit vom Personenbeförderungsregal und den damit verbundenen Regelungen des PBG ausgenommen ([Art. 8 VPB](#)). So sind insbesondere Angebote ausgenommen, welche mit Fahrzeugen für maximal neun Personen, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers, durchgeführt werden ([Art. 8 Abs. 1 Bst. a VPB](#)). Massgebend sind dabei die Angaben der Herstellerfirma bzw. der Fahrzeugzulassung, unabhängig vom betrieblichen Einsatz.

In begründeten Ausnahmefällen können jedoch auch diese Angebote dem Personenbeförderungsregal unterstellt werden. Dies ist der Fall, wenn das Angebot in Bezug auf seine Funktionalität und Kapazität mit bestehenden Fahrten oder Fahrtenketten des Linienverkehrs vergleichbar und auf deren Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet ist ([Art. 8 Abs. 2 VPB](#)). Diese Bestimmung dient in erster Linie der Verhinderung von Umgehungen der Konzessionspflicht. Sie kann aber bei vollumfänglich in den öffentlichen Verkehr integrierten Angeboten ausnahmsweise auch dazu dienen, ein Angebot bewusst konzessions- und damit bestellfähig zu machen. Ob ein On-Demand-Angebot mit Fahrzeugen für maximal 9 Personen unter diese Ausnahme und damit trotzdem unter das Personenbeförderungsregal fällt, ist vom BAV im Einzelfall zu prüfen. Ist dies der Fall, so gelten die Voraussetzungen und Pflichten der Konzession. Die einzelnen Vorgaben an die Fahrzeuge sind durch das BAV zu prüfen und mit den betroffenen Kantonen abzusprechen (siehe Kapitel 5.1).

4.2.4 Angebote ausserhalb des Personenbeförderungsregals

Angebote, die nicht dem Personenbeförderungsregal unterstehen, sind weder konzessionspflichtig noch bedürfen sie einer kantonalen Bewilligung im Sinne des PBG. Ob ein solches Angebot als berufsmässiger Personentransport im Sinne von [Art. 3 Abs. 1^{bis}](#) der Verordnung vom 6. Mai 1981¹⁰ über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) gilt und was das für das konkrete Angebot bedeutet, beurteilt die jeweils zuständige kantonale Vollzugsbehörde¹¹. Fragen im Zusammenhang mit solchen Angeboten sind deshalb direkt mit den betroffenen Kantonen zu klären.

Für berufsmässige Personentransporte mit Fahrzeugen bis maximal 17 Plätzen inklusive Führersitz¹² ist grundsätzlich die ARV 2 anwendbar.

Für Angebote ausserhalb des Personenbeförderungsregals gilt bezüglich der behindertengerechten Ausgestaltung [Art. 6](#) des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2022¹³ (BehiG). Allfällige weitergehende bzw. Art. 6 BehiG präzisierende kantonale Anforderungen an das Angebot sind direkt mit dem betroffenen Kanton abzuklären.

4.2.5 Beurteilung eines On-Demand-Angebots im Einzelfall

Für die Beurteilung, ob ein konkretes On-Demand-Angebot unter das Personenbeförderungsregal fällt und dabei konzessions- oder bewilligungspflichtig ist, ist das BAV zu kontaktieren.

¹⁰ SR 822.222

¹¹ Siehe www.arvag.ch → Willkommen → Vollzugsstellen

¹² Fahrzeuge mit mehr als 17 Plätzen inklusiv Führersitz fallen unter die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1).

¹³ SR 151.3

5 Anforderungen an konzessionierte On-Demand-Angebote

5.1 Fahrzeugzulassung

Die Zulassung von Fahrzeugen für den konzessionierten Betrieb erteilt gemäss [Art. 25 Abs. 1 VPB](#) das BAV. Dazu prüft es die Fahrzeuge vorgängig anhand der Vorschriften über die Zulassung zum Strassenverkehr. Darunter fallen die technischen Vorschriften gemäss Verordnung vom 19. Juni 1995¹⁴ über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976¹⁵ (VZV), sowie die Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs gemäss der Verordnung des UVEK vom 23. März 2016¹⁶ über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV).

Darüber hinaus erteilen gemäss [Art. 25 Abs. 2 VPB](#) die Kantone die erforderliche Zulassung der Fahrzeuge zum Strassenverkehr gemäss Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958¹⁷ (SVG). Das Strassenverkehrsrecht kennt heute lediglich den Begriff des «öffentlichen Linienverkehrs». So werden Fahrzeuge des konzessionierten Betriebs von den Kantonen grundsätzlich als «Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr» zugelassen. Ob On-Demand-Angebote (insb. im Flächenverkehr) ebenfalls als Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr zugelassen werden können, prüft das BAV im Einzelfall anhand der Ausgestaltung des konkreten Angebotes sowie anhand der verwendeten Fahrzeuge. Die Entscheidung erfolgt in Absprache mit dem betroffenen Kanton. Ausnahmsweise kann das Fahrzeug als Fahrzeug im berufsmässigen Personentransport zugelassen werden. Ob ein Fahrzeug als Fahrzeug im öffentlichen Linienverkehr oder im berufsmässigen Personentransport zugelassen ist, hat unter anderem Einfluss auf die technischen Anforderungen an das Fahrzeug und auf die für das Fahrzeug anwendbaren Verkehrsregeln (siehe dazu Kapitel 5.2).

Der besondere Verwendungszweck eines Fahrzeugs kann «Linienverkehr» (im Sinne von «öffentlicher Linienverkehr», gemeinhin als öV bekannt) oder «berufsmässiger Personentransport» sein und wird im Feld 17 des Fahrzeugausweises vermerkt. Es ist den Zulassungsbehörden zudem möglich, Besonderheiten der Verwendung eines Fahrzeuges als Verfügungen der Behörde im Feld 14 mit Code 500 festzuhalten. Code 500 ermöglicht die Erfassung eines Freitextes. Entsprechend umschreibt das BAV unter Code 500 das On-Demand-Angebot näher, z.B. mit: «kann für linienverkehrsähnliche Angebote... / als On-Demand-Angebot... / auf dem Gebiet...» eingesetzt werden. Dadurch wird deutlich gemacht, dass das konkrete On-Demand-Angebot als Teil des «öffentlichen Linienverkehrs» im Sinne des Strassenverkehrsrechts zu verstehen ist.

Im Fahrzeugausweis können folgende Ergänzungen erfasst sein:

- Feld 17: «Linienverkehr» und zusätzlich im Feld 14 «Verfügungen der Behörde»: Code 500 mit Erläuterungen wie z.B. kann für Linienverkehr ähnlichen Transport (als On-Demand) auf dem Gebiet xyz eingesetzt werden.
- Feld 17: «Berufsmässiger Personentransport» und zusätzlich im Feld 14 «Verfügungen der Behörde»: Code 500 mit Erläuterungen wie z.B. kann für Linienverkehr ähnlichen Transport (als On-Demand) auf dem Gebiet xyz eingesetzt werden.

Üblicherweise kommen im konzessionierten Betrieb Fahrzeuge für den Transport von mehr als 9 Personen zum Einsatz. Die bestehenden technischen Zulassungsvorschriften sind daher auf Fahrzeuge für den Transport von mehr als 9 Personen ausgelegt. Fällt ein On-Demand-Angebot mit Fahrzeugen für den Transport von maximal 9 Personen ausnahmsweise trotzdem unter die

¹⁴ SR 741.41

¹⁵ SR 741.51

¹⁶ SR 151.342

¹⁷ SR 741.01

Konzessionspflicht, gelten die technischen Vorschriften sinngemäss und das BAV prüft die Fahrzeuge in Absprache mit den betroffenen Kantonen individuell.

Will ein Unternehmen für ein konzessionspflichtiges On-Demand-Angebot Fahrzeuge verwenden, die bereits im Rahmen eines Linienverkehrsangebots verwendet und entsprechend geprüft und zugelassen worden sind, ist das BAV darüber zu informieren. In diesem Fall verlangt das BAV keine erneute technische Prüfung dieser Fahrzeuge. Das BAV wird die allenfalls notwendigen Einträge im Fahrzeugausweis (Feld 14) vornehmen.

Gemäss VTS und Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1961¹⁸ (VRV) gelten für Fahrzeuge im Linienverkehr (inklusive Bestimmungen zu berufsmässigen Personentransporten und zu konzessionierten Transporten) folgende Ausnahmen:

VTS:

- Nachprüffristen ([Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 1 VTS](#))
- Fahrzeughöhe und -länge ([Art. 38 Abs. 1 Bst. p](#) und [Abs. 1^{ter} Bst. b VTS](#))
- Wechseltöniges Zweiklanghorn, Aussenlautsprecher ([Art. 82 Abs. 2 VTS](#) und [Abs. 5 Bst. b VTS](#))
- Fahrtschreiber ([Art. 100 Abs. 1 Bst. d](#), [Abs. 5 VTS](#) und [Art. 144 Abs. 8 VTS](#))
- Heizung und Belüftung Innenraum ([Art. 105 Abs. 5 VTS](#))
- Einbaurichtung Sitze ([Art. 106 Abs. 2 VTS](#))
- Stehplätze ([Art. 107 Abs. 2 VTS](#))
- Beleuchtete Fahrzieltafeln: ([Art. 110 Abs. 2 Bst. c VTS](#) und [Art. 193 Abs. 1 Bst. g und Bst. r VTS](#))
- Überfallwarnanlagen ([Art. 116 VTS](#))
- Möglichkeit von kantonalen Ausnahmen für Gesellschaftswagen ([Art. 221 Abs. 1 VTS](#))

VRV:

- Anhänger für Personentransport ([Art. 68 Abs. 4 VRV](#))
- Linienverkehr ([Art. 76 VRV](#))

Als weitere Bestimmung ist [Art. 3a VRV](#) zum Tragen von Sicherheitsgurten zu beachten: Von der Gurttragpflicht sind Fahrerinnen und Fahrer und mitfahrende Personen von Motorwagen nur ausgenommen, wenn es sich um einen regionalen, fahrplanmässigen Verkehr konzessionierter Transportunternehmen handelt.

5.2 Verkehrsregeln und Signalisation

Die Vorschriften des Strassenverkehrsrechts gelten schweizweit grundsätzlich für alle Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen. Das Strassenverkehrsrecht sieht spezifische Bestimmungen für Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen des öffentlichen Linienverkehrs vor, insbesondere im Zusammenhang mit der Benutzung von Haltestellen, Busfahrbahnen (gemäss Signal 2.64, [Anhang 2](#) der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979¹⁹, SSV) und Bus-Streifen (gemäss Signal 6.08, [Anhang 2 SSV](#)).

5.2.1 Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs

Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs können baulich ([Art. 5 Abs. 2 SVG](#)) oder mittels Signalisation/Markierung ([Art. 79a Abs. 3 SSV](#)) gekennzeichnet werden. Anspruch auf die Benutzung dieser Haltestelle haben grundsätzlich nur Fahrerinnen und Fahrer von Bussen bzw. Fahrzeugen des öffentlichen Linienverkehrs.

¹⁸ SR 741.11

¹⁹ SR 741.21

Die Nutzung bestehender Haltstellen des öffentlichen Linienverkehrs im Rahmen eines On-Demand-Angebots setzt die Einwilligung des Eigentümers/der Eigentümerin voraus. Dies ist in den meisten Fällen der Kanton als Strasseneigentümer oder die Gemeinde als Strasseneigentümerin. Bei Bahnhöfen kann beispielsweise die SBB Eigentümerin sein. Weiter kann eine Strasse auch im Privatbesitz sein.

5.2.2 Virtuelle Haltstellen und allgemeine Vorschriften zum Halten

Die Kantone können nur unter Beachtung des Strassenverkehrsrechts «virtuelle Haltstellen» - also Haltepunkte ohne ausgewiesene Haltstellen - freigeben. Die Haltevorschriften gelten grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmenden und sind im Rahmen von On-Demand-Angeboten ebenfalls zu beachten.

Siehe dazu insbesondere:

- [Art. 37 Abs. 1 & 2 SVG](#)
- [Art. 18 \(insbesondere Abs. 3\)](#), [Art. 25 Abs. 5](#) und [Art. 41 Abs. 1^{bis} VRV](#)
- [Art. 30 Abs. 1 & 2](#), [Art. 47 Abs. 5](#) und [Art. 79a Abs. 2 & 3 SSV](#)

Bei Haltemanövern von privaten Personenwagen zum Ein- und Aussteigenlassen von Mitfahrenden kann davon ausgegangen werden, dass sie rasch beendet werden können. Im Gegensatz dazu gibt es im Rahmen von On-Demand-Angeboten möglicherweise eine grössere Anzahl Personen, die ein- und aussteigt, oder es muss auf vereinzelt Personen gewartet werden. Aus diesem Grund ist mit dem jeweiligen Kanton zu klären, welche Halteregelelungen nebst den allgemeinen Haltevorschriften für das spezifische On-Demand-Angebot gelten.

Weitergehende kantonale oder kommunale Regelungen wie insbesondere signalisierte Ausnahmen, aber auch vertragliche Vereinbarungen bleiben vorbehalten.

Für die Anforderungen an Haltepunkte zur Erfüllung der Anforderungen des BehiG siehe Kapitel 5.4.

5.2.3 Benutzung von Bus-Streifen und Busfahrbahnen

Bus-Streifen und Busfahrbahnen dürfen nur von Bussen im öffentlichen Linienverkehr benutzt werden ([Art. 34](#) und [74b SSV](#)).

Die kantonalen und kommunalen Behörden können Ausnahmen dieses Grundsatzes signalisieren oder markieren und dadurch anderen Fahrzeugen das Mitbenützen von Bus-Streifen oder Busfahrbahnen erlauben (z.B. Taxi oder Velos). Es obliegt der kantonalen bzw. kommunalen Behörde zu entscheiden, ob On-Demand-Angebote analog dem öffentlichen Linienverkehr verkehren können oder Ausnahmen/Anpassungen zu machen sind.

Weitergehende kantonale oder kommunale Regelungen wie insbesondere vertragliche Vereinbarungen bleiben vorbehalten.

5.3 Fahrpersonal

5.3.1 Führerausweis

Das Strassenverkehrsrecht macht den erforderlichen Führerausweis von der jeweiligen Fahrzeugkategorie gemäss Eintrag im Fahrzeugausweis im Feld 19 abhängig.

Fahrzeuge mit mehr als neun Plätzen

Wer «Motorwagen zum Personentransport» mit mehr als neun Plätzen inklusiv dem Sitz für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin (Kleinbusse oder Gesellschaftswagen gemäss [Art. 11 Abs. 2 Bst. c & d VTS](#)) führt, braucht den Führerausweis der Kategorie D ([Art. 3 Abs. 1 VZV](#)). Zum Führen eines Fahrzeuges mit mehr als neun, aber nicht mehr als siebzehn Plätze inklusiv dem Sitz für den

Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin, wird ein Führerausweis der Unterkategorie D1 benötigt ([Art. 3 Abs. 2 VZV](#)).

Stehplätze sind grundsätzlich nur in Fahrzeugen für konzessionierte Angebote zugelassen ([Art. 107 Abs 2 VTS](#)). Für wie viele Sitz- und Stehplätze ein Fahrzeug zugelassen ist, ergibt sich aus dem Fahrzeugausweis. Wer Fahrzeuge mit maximal 17 Sitzplätzen und Stehplätzen führen will, benötigt die Kategorie D. Eine Ausnahme gilt im Binnenverkehr für Personen mit einem Führerausweis der Unterkategorie D1 mit einem Ausstelldatum bis und mit 14. Juli 2023²⁰.

Dem Inhaber oder der Inhaberin eines Führerausweises der Kategorie D oder der Unterkategorie D1 wird die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT-Bewilligung) ohne weitere Prüfung im Führerausweis eingetragen ([Art. 25 Abs. 4 VZV](#)). Für die Durchführung von «gewerblichen» Personentransporten²¹ mit Motorwagen der Kategorie D oder D1 wird zusätzlich zum entsprechenden Führerausweis der Fähigkeitsausweis für den Personentransport benötigt ([Art. 2 Abs. 1](#) der Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2007²², CZV).

Inhaber eines Führerausweises der Kategorie D oder der Unterkategorie D1 müssen strengere medizinische Mindestanforderungen ([Art. 7 Abs. 1 VZV](#) i.V.m. [Anhang 1 \(2. Gruppe\) VZV](#)) erfüllen und sich periodisch verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen unterziehen ([Art. 27 Abs. 1 Bst. a VZV](#)).

Fahrzeuge mit maximal neun Plätzen

Wer mit Fahrzeugen mit maximal neun Plätzen inklusive des Sitzes für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin «berufsmässig»²³ Personen transportiert, braucht zusätzlich zum Führerausweis (Kategorie B oder C, Unterkategorie B1 oder C1 oder Spezialkategorie F) eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport ([Art. 25 Abs. 1 VZV](#)). Die BPT-Bewilligung wird auf dem Führerausweis mit einem Zahlencode (121 oder 122) visualisiert. Der Code 121 berechtigt zu allen berufsmässigen Personentransporten (z.B. Taxi). Er wird nach zusätzlicher theoretischer und praktischer Führerprüfung im Führerausweis eingetragen. Für Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerinnen, die ausschliesslich bestimmte berufsmässige Personentransporte durchführen (z.B. Schülertransporte, [Art. 25 Abs. 3 Bst. a VZV](#) i.V.m. [Art. 4 Abs. 1 Bst. c ARV 2](#)), genügt der Code 122. Dafür müssen sie eine zusätzliche praktische Führerprüfung bestehen.

Inhaber einer BPT-Bewilligung müssen strengere medizinische Mindestanforderungen ([Art. 7 Abs. 1 VZV](#) i.V.m. [Anhang 1 \(2. Gruppe\) VZV](#)) erfüllen und sich periodisch verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchungen unterziehen ([Art. 27 Abs. 1 Bst. a VZV](#)).

5.3.2 Arbeitszeit

Aufgrund der verschiedenen Ausprägungen von On-Demand-Angeboten lassen sich keine allgemeingültigen Aussagen zu den gesetzlichen Vorgaben betreffend Arbeitszeit machen. Folgende Ausführungen sind als Grundsätze zu verstehen und können im Einzelfall nach Prüfung durch das BAV bzw. aufgrund von kantonalen Vorgaben abweichen.

Benötigt ein Angebot eine Konzession, fällt das damit beauftragte Personal in den Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes vom 8. Oktober 1971²⁴ (AZG) sowie der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz vom 29. August 2018²⁵ (AZGV).

²⁰ Diese Personen dürfen Kleinbusse und Gesellschaftswagen mit maximal siebzehn Sitzplätzen inklusive dem Führersitz und Stehplätzen führen, sofern sie die Unterkategorie D1 nicht durch Umschreiben eines (blauen) Papierführerausweises der Kategorie B/D2 in einen Führerausweis im Kreditkartenformat ([Art. 151d Abs. 10 VZV](#)) erworben haben ([Art. 151p Abs. 1 VZV](#)).

²¹ Als «gewerblich» gilt jeder Personentransport im Strassenverkehr, der direkt oder indirekt entlohnt wird; durch den direkt oder indirekt ein Einkommen für den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin oder für Dritte erzielt wird; und der im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht.

²² SR 741.521

²³ gemäss der Definition in [Art. 3 Abs. 1^{bis} ARV 2](#)

²⁴ SR 822.21

²⁵ SR 822.211

Bietet ein Unternehmen nebst konzessionspflichtiger Personenbeförderung auch gemäss PBG kantonal bewilligungspflichtige Transporte an, so untersteht das ganze Unternehmen für sämtliche Angebote dem AZG und seiner Verordnung.

Bietet ein Unternehmen nebst konzessionspflichtiger Personenbeförderung auch berufsmässige Personentransporte ausserhalb des Personenbeförderungsregals an, müssen die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer gemäss [Art. 4 Abs. 4 ARV 2](#) für ihre gesamte Tätigkeit die Grenzen der ARV 2 einhalten.

Ein Unternehmen, welches ausschliesslich kantonal bewilligungspflichtige Personenbeförderung gemäss PBG oder berufsmässigen Personentransport ausserhalb des Personenbeförderungsregals anbietet, untersteht hingegen weder dem AZG noch der AZGV. In diesem Fall sind für die Arbeitszeitvorgaben die kantonalen Behörden zu kontaktieren.

5.4 Behindertengleichstellungsgesetz und zugehörige Verordnungen

5.4.1 Allgemeine Ausführungen

Unter den Geltungsbereich des BehiG fallen gemäss [Art. 3 Bst. b](#) alle öffentlich zugänglichen Einrichtungen des (konzessionierten) öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge, die dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957²⁶, dem PBG, dem Trolleybus-Gesetz vom 29. März 1950²⁷, dem Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975²⁸ über die Binnenschifffahrt oder dem Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948²⁹ unterstehen. Weiter unterstehen grundsätzlich alle von jedermann beanspruchbare Dienstleistungen konzessionierter Unternehmen dem BehiG ([Art. 3 Bst. e](#)).

Gemäss [Art. 2 Abs. 1 BehiG](#) ist unter «Mensch mit Behinderungen» (Behinderte, Behinderter) eine Person zu verstehen, der es eine voraussichtlich dauernde körperliche, geistige oder psychische Beeinträchtigung erschwert oder verunmöglicht, alltägliche Verrichtungen vorzunehmen, (...) und sich fortzubewegen, (...). Darunter fallen nebst Personen mit Behinderungen im engeren Sinn insbesondere auch Menschen mit einer altersbedingten Einschränkung.

Das Ziel des BehiG ist es, Menschen mit Beeinträchtigung den Menschen ohne Beeinträchtigung gleichzustellen. Menschen mit Behinderung oder altersbedingter Beeinträchtigung, die den öffentlichen Raum (mit dem erforderlichen Hilfsmittel) autonom bewältigen können, sollen auch den öV grundsätzlich selbständig d.h. ohne Personalhilfe nutzen können ([Art. 3 Abs. 1](#) der Verordnung vom 12. November 2003³⁰ über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, VböV).

Von diesem Grundsatz der autonomen Benutzung kann nur abgewichen werden, wenn die Kosten für einzelne Massnahmen im Vergleich zum für die Betroffenen erwarteten Nutzen unverhältnismässig hoch sind ([3. Abschnitt BehiG](#)). Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn eine bestimmte Bahn- oder Bus-Haltestelle nur sehr geringe Frequenzen durch mobilitätseingeschränkte Personen aufweist oder wenn die Umsetzung der BehiG-Vorgaben für das Transportunternehmen mit so hohen Mehrkosten verbunden wäre, dass ein Betrieb de facto verunmöglicht würde. In einem solchen Fall kann das BAV bzw. die zuständige Behörde darauf verzichten, die Beseitigung der Benachteiligung anzuordnen, sofern eine angemessene Ersatzlösung angeboten wird. Diese erfolgt grundsätzlich in Form von Hilfestellung durch das öV-Personal ([Art. 3 Abs. 2 VböV](#)).

Ersatzlösungen gelten gemäss BehiG als «besondere Fälle» ([Art. 12 Abs. 3 BehiG](#)). Jeder besondere Fall ist spezifisch zu analysieren unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren, die von Situation zu Situation unterschiedlich sein können. Der Entscheid für eine – sowohl für die Betroffenen als auch das

²⁶ SR 742.101

²⁷ SR 744.21

²⁸ SR 747.201

²⁹ SR 748.0

³⁰ SR 151.34

zuständige Unternehmen – angemessene Ersatzlösung erfolgt für die Fahrzeuge im konzessionierten Betrieb durch das BAV. Die BehiG-konforme Ausgestaltung der Haltestellen liegt in der Zuständigkeit der Eigentümer, d.h. in der Regel des Kantons oder der Gemeinde. Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit liegt, falls erforderlich, bei der zuständigen kantonalen (bei grösseren Gemeinden: kommunalen) Behörde. Das BAV behält sich als Konzessionierungsbehörde jedoch vor, bei Verdacht auf Fehlinterpretation des Verhältnismässigkeitsprinzips die in der Konzession enthaltenen Bedingungen zu überprüfen und falls erforderlich einzugreifen.

Ab dem 1. Januar 2024 müssen alle Angebote BehiG-konform sein – sei es durch die grundsätzlich einzuhaltende autonome Benutzbarkeit, oder im Falle der Unverhältnismässigkeit, durch entsprechende Ersatzlösungen. Für die Umsetzung des BehiG sind die Transportunternehmen zuständig³¹.

Weiterführende Informationen sind auf der BAV-Homepage zu finden³².

5.4.2 Anforderungen an konzessionierte On-Demand-Angebote

Die technischen Anforderungen an konzessionierte Angebote werden in der VböV sowie der VAböV konkretisiert. Diese gelten grundsätzlich auch für On-Demand-Angebote. Es ist jedoch davon auszugehen, dass aufgrund der Ausgestaltung von On-Demand-Angeboten zumindest in einer ersten Phase mehrheitlich Hilfestellung durch das Personal erforderlich ist. Diese stellt wie erwähnt bereits eine Ersatzlösung im Sinne des BehiG dar.

Fahrzeugseitige Anforderungen

Grundsätzlich haben alle Fahrzeuge die BehiG-Anforderungen gemäss VAböV zu erfüllen³³. Erweisen sich die Anforderungen als nicht verhältnismässig, so gilt, dass das Angebot insgesamt, nicht aber zwingend jedes einzelne Fahrzeug, VAböV-konform sein muss. Dies bedeutet, dass im Fahrzeugpool eine ausreichende Anzahl von VAböV-konformen Fahrzeugen vorhanden sein muss, um bei der Fahrzeugdisposition im Bedarfsfall flexibel auf die konformen Fahrzeuge zurückgreifen zu können. Der Einsatz eines BehiG-konformen Fahrzeuges, das bei Bedarf bzw. auf Anmeldung hin disponiert wird und sowohl mobilitäts-eingeschränkte und nicht-eingeschränkte Personen im selben Fahrzeug transportiert (Inklusion), muss gewährleistet sein.

Die BehiG-Konformität eines Fahrzeuges bzw. eines Angebotes wird bei der Vergabe der Konzession respektive bei jeder Fahrzeugzulassung einzeln geprüft.

Anforderungen an virtuelle Haltepunkte

Virtuelle Haltepunkte unterstehen ebenfalls den Anforderungen der VböV ([Art. 2 Abs. 3 Bst. b](#)) sowie der VAböV. Die Umsetzung liegt in der Zuständigkeit des Strasseneigentümers oder der Strasseneigentümerin, in der Regel in Zusammenarbeit mit dem Transportunternehmen. Herausforderungen ergeben sich insbesondere im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Rollstuhl (maximal zulässige Neigungen der Fahrzeugrampen, Platz für Manövrierefläche). Ein VAböV-konformes Ein-/Aussteigen mit Personalfreie ist aber auch bei virtuellen Haltepunkten sicherzustellen. Unter Umständen kann eine Lösung mit einem fahrzeuggebundenen Hublift mit Ausstieg gegen hinten und der Absperrung der Strasse sowie einem gesicherten bzw. durch den Fahrer unterstützten Zugang auf das Trottoir sinnvoll sein.

³¹ Vergleiche hierzu auch den Bundesratsbericht «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr» in Erfüllung des Postulates 20.3874 Reynard vom 19. Juni 2020, herunterladbar von der BAV-Seite www.bav.admin.ch/mobile

³² [Bundesamt für Verkehr BAV Barrierefreiheit im öV \(admin.ch\)](#)

³³ Grundsätze für die barrierefreie Gestaltung von Linienbussen finden sich im BAV-Leitfaden «Layout von Linienbussen» ([BAV-Leitfaden BehiG-konformes Innenlayout Linienbusse deutsch.pdf](#))

5.5 Bestellung / Mit-Finanzierung durch die öffentliche Hand

Die öffentliche Hand (Bund und/oder Kantone) kann Transportangebote finanziell unterstützen. Bei der Finanzierung wird grundsätzlich zwischen dem Regionalen Personenverkehr (RPV) und weiteren bestellten Angeboten, hauptsächlich Ortsverkehr, unterschieden.

Der RPV ist definiert als Personenverkehr innerhalb einer Region. Gemäss der Verordnung vom 11. November 2009³⁴ über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) schliesst dies die Groberschliessung von Ortschaften wie auch den Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen mit ein ([Art. 4 Bst. a ARPV](#)).

Als Ortsverkehr gelten Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen.

Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind ([Art. 3 ARPV](#)).

Der Bund kann zusammen mit den Kantonen Angebote des RPV bestellen und finanziell abgelden, sofern es sich um Angebote im Linienverkehr, On-Demand oder linienverkehrsähnlichen Fahrten auf Basis einer Konzession nach [Art. 6 PBG](#), einer Bewilligung nach [Art. 8 PBG](#) oder eines Staatsvertrages handelt ([Art. 2 ARPV](#)). Es besteht jedoch kein Anspruch auf eine Bestellung ([Art. 21 ARPV](#)).

Eine Bestellung und Mitfinanzierung von On-Demand-Angeboten durch den Bund und die Kantone ist somit dann möglich, wenn es sich um ein Angebot des RPV handelt und die Abgeltungsvoraussetzungen erfüllt sind. Insbesondere zu beachten sind die Vorgaben gemäss [Art. 29 PBG](#) und [Art. 6 ARPV](#)³⁵.

Wie das Angebot im RPV ausgestaltet werden soll, z.B. als Stunden- oder Halbstundentakt, liegt hauptsächlich in der Kompetenz des jeweiligen Kantons. Handelt es sich um ein kantonsübergreifendes Angebot einigen sich die betroffenen Kantone auf einen Kanton, der die Federführung übernimmt.

Der Bund beteiligt sich an der Bestellung auf Basis von [Art. 7 Abs. 2-5 ARPV](#), insbesondere anhand der Nachfrage ([Art. 7 Abs. 1](#) und [Art. 8 ARPV](#)). Analog den restlichen Angeboten gilt auch bei On-Demand-Angeboten, dass der Bund und die Kantone das Angebot aufgrund der Betriebszeiten sowie unter Berücksichtigung der jeweiligen Produktionsbedingungen und Kostensituation bestellen ([Art. 7 Abs. 6 ARPV](#)). An der Bestellung eines darüber hinaus gehenden Angebots, dem sog. «Überangebot», beteiligt sich der Bund nicht ([Art. 7 Abs. 7 ARPV](#)). Es steht den Kantonen frei, ein solches «Überangebot» alleine zu bestellen und zu finanzieren, unabhängig davon, ob es sich um Linienverkehr oder ein On-Demand-Angebot handelt.

Bund und Kantone bestellen gemeinsam das bzw. die Angebote bei den Transportunternehmen³⁶. Sie schliessen mit den Unternehmen Angebotsvereinbarungen für jeweils zwei Fahrplanjahre ab, welche das Angebot sowie die Abgeltungen regeln. Sind die Kosten tiefer oder Erlöse höher als geplant, resultiert ein Gewinn. Ein Gewinn wird gemäss [Art. 36 PBG](#) zu 2/3 den gesetzlichen Spezialreserven zugewiesen; 1/3 ist freie Reserve oder Gewinnvortrag. Resultiert ein Verlust, wird er den gesetzlichen Spezialreserven belastet ([Art. 36 PBG](#)).

Angebote im Ortsverkehr sowie Angebote ohne Erschliessungsfunktion werden durch den Bund weder bestellt noch mitfinanziert ([Art. 28 Abs. 2 PBG](#)). Angebote im Ortsverkehr und Angebote ohne

³⁴ SR 745.16

³⁵ Siehe auch [Guidance: Richtlinien für die Vergabe von Subventionen](#) und [Bundesamt für Verkehr BAV Minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr \(RPV\) \(admin.ch\)](#)

³⁶ Das Verfahren zur Festlegung des Angebots und der Abgeltungen wird Bestellverfahren genannt. Für den Ablauf des Bestellverfahrens siehe: [Bundesamt für Verkehr BAV Bestellverfahren \(admin.ch\)](#)

Erschliessungsfunktion können von Kantonen oder Gemeinden bestellt und finanziert werden. Es sind die entsprechenden Vorgaben zu beachten.

6 Voraussetzungen und Pflichten der Konzession für On-Demand-Angebote

6.1 Konzessionsvoraussetzungen

Das um eine Konzession ersuchende Unternehmen muss über die für die Benützung der Verkehrswege und Haltestellen erforderlichen Bewilligungen verfügen ([Art. 9 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. c PBG](#)). Dafür zuständig sind die Strasseneigentümer und Strasseneigentümerinnen (meist Kantone, Gemeinden, können aber auch Private oder bei einem Bahnhof ein Eisenbahnunternehmen sein) und die kantonalen Strassenverkehrsämter. Die Haltestellen und Haltepolitik ist mit ihnen abzusprechen und die allenfalls erforderlichen Bewilligungen sind einzuholen (z.B. eine Bewilligung für einen gesteigerten Gemeindegebrauch). Nebst den fixen Haltestellen betrifft dies auch die Berechtigung, Personen an virtuellen Haltestellen ein- und aussteigen zu lassen. Eine Konzession beruht nicht zwingend auf fixen Haltestellen, bei On-Demand-Flächenangeboten ist aber der befahrene Perimeter festzulegen.

Die geplante Transportleistung muss zweckmässig und wirtschaftlich erbracht werden können und darf insbesondere keinen wesentlichen Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes entgegenstehen ([Art. 9 Abs. 2 Bst. a PBG](#)).

Es muss plausibel sein, dass ein Angebot auf längere Sicht kostendeckend, d.h. eigenwirtschaftlich betrieben werden kann oder dass das Angebot durch die öffentliche Hand (z.B. RPV) oder durch private Geldgeber bestellt wird.

Für das bestehende Angebot anderer Transportunternehmen dürfen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen. Insbesondere dürfen keine bestehenden und vom Bund konzessionierten Fernverkehrsangebote in ihrem Bestand existenziell gefährdet werden und bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote müssen ergänzt werden ([Art. 9 Abs. 2 Bst. b PBG](#)). Das bedeutet, dass neue konzessionierte Angebote – unabhängig davon ob sie als fahrplanmässiger Linienverkehr oder On-Demand betrieben werden – eine sinnvolle Ergänzung des bereits bestehenden öV-Netzes darstellen müssen. Die Prüfung, ob das der Fall ist, erfolgt im Konzessionsverfahren auf Basis einer Anhörung der betroffenen Kantone, Unternehmen und Verkehrsverbände durch das BAV. Deshalb sollte das Unternehmen, das ein neues Angebot einführen will, die anderen im Gebiet tätigen Unternehmen frühzeitig in seine Pläne mit einbeziehen.

Das Unternehmen muss für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen Gewähr bieten ([Art. 9 Abs. 2 Bst. d PBG](#)), die arbeitsrechtlichen Vorschriften einhalten und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleisten ([Art. 9 Abs. 2 Bst. e PBG](#)).

Insbesondere sind von den Unternehmen, die subventionierte Binnenpersonenverkehrsleistungen erbringen, die in der BAV-Richtlinie³⁷ «Arbeitsbedingungen der Branche Bus» enthaltenen Vorgaben einzuhalten.

Im Rahmen des Konzessionsverfahrens ist die Koordination innerhalb des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen ([Art. 14 VPB](#)).

³⁷ [Bundesamt für Verkehr BAV Arbeitsbedingungen der Branche Bus \(admin.ch\)](#)

6.2 Konzessionspflichten

Transportpflicht ([Art. 12 PBG](#))

Werden Buchungen für ein On-Demand-Angebot vorgenommen und bestätigt, müssen die gebuchten Fahrten tatsächlich durchgeführt werden. Es gibt aber keine Vorgabe, mit welcher Vorlaufzeit eine Fahrt durchgeführt werden muss. Das Angebot muss transparent sein. Bei der Wahl der Buchungskanäle (App, Telefon...) ist die Einhaltung des BehiG, konkretisiert in Art. 9 Abs. 1 und Art. 10 der Behindertengleichstellungsverordnung vom 19. November 2003³⁸ (BehiV) zu beachten, sodass auch Menschen mit Beeinträchtigungen eine Buchung vornehmen können³⁹. Weitere Vorgaben über die Art und Anzahl der Buchungskanäle werden allenfalls durch den oder die Besteller gemacht und können somit variieren.

Fahrplanpflicht ([Art. 13 PBG](#))

Die Fahrplanpflicht wird in der Fahrplanverordnung vom 4. November 2009⁴⁰ (FPV) konkretisiert. Zur Fahrplanpflicht gehören insbesondere die Teilnahme am Fahrplanverfahren gemäss Terminbrief⁴¹ des BAV, die Veröffentlichung des Fahrplans gemäss der BAV-Richtlinie⁴² «Lieferung und Publikation Fahrplandaten» sowie die Berücksichtigung des Vorgehens bei Fahrplanänderungen und Betriebsunterbrechungen.

Für *On-Demand Linienverkehr* bedarf es der Publikation der Betriebszeiten, des Linienverlaufs und der verfügbaren Buchungskanäle. Für *On-Demand Flächenverkehr* ist nebst den Betriebszeiten und den verfügbaren Buchungskanälen auch das befahrene Gebiet zu publizieren.

Betriebspflicht ([Art. 14 PBG](#))

Das Angebot ist jederzeit wie publiziert zu erbringen. Gebuchte Fahrten, die bestätigt wurden, sind unabhängig der Betriebszeiten zu erbringen.

Informationspflicht ([Art. 15a PBG](#) und [Art. 55b, 55c](#) und [55d VPB](#))

Die Unternehmen haben die Reisenden vor und während der Fahrt insbesondere bei Verspätungen oder Ausfällen von Verbindungen zu informieren.

Tariffpflicht ([Art. 15 PBG](#) und [Art. 55a VPB](#))

Für konzessionierte Leistungen sind Tarife aufzustellen, die die Voraussetzungen und Preise für die Beförderungen sowie allfällig damit zusammenhängenden Leistungen definieren. Diese Tarife sind zu veröffentlichen und gegenüber allen gleich anzuwenden. In Gebieten ohne ausgewiesene DiDok-Haltestellen werden für On-Demand-Angebote nur Zonentarife als realistisch eingeschätzt.

Direkter Verkehr ([Art. 16](#) und [17 PBG](#) sowie [Art. 56 VPB](#))

Im konzessionierten Verkehr ist der Kundschaft für Verbindungen, die über das Netz verschiedener Unternehmen führen, grundsätzlich ein einziger Transportvertrag anzubieten (z.B. ein Ticket Bern – Davos Dorf für SBB-Leistung Bern – Landquart und RhB-Leistung Landquart – Davos Dorf). Unter dem Begriff «Direkter Verkehr (DV)» werden dafür gemeinsame Tarife und Fahrscheine erstellt.

Soweit im Rahmen der Konzession keine Ausnahme verfügt wird, sind die Transportunternehmen verpflichtet, die folgenden vom BAV als Grundangebot des direkten Verkehrs betrachteten Tarife anzubieten:

- T600: Gemeinsame Tarif-Nebenbestimmungen für den DV und die beteiligten Verbände
- T601: Allgemeiner Personentarif
- T650: Tarif für Streckenabonnemente

³⁸ SR 151.31

³⁹ Gemäss dieser bundesrechtlichen Vorgabe haben die konzessionierten öV-Unternehmen – in Zusammenarbeit mit Behindertenorganisationen und professionellen Organisationen – Richtlinien für die barrierefreie Gestaltung ihrer Internetangebote zu erarbeiten. Es empfiehlt sich, die [WCAG 2.1](#) auf Stufe AA zu übernehmen.

⁴⁰ SR 745.13

⁴¹ [Bundesamt für Verkehr BAV Fahrplanverfahren \(admin.ch\)](#)

⁴² [Bundesamt für Verkehr BAV Festlegung der Liniennummern und Linienbezeichnungen \(admin.ch\)](#)

- T654: Tarif für General- und Halbtaxabonnemente mit voller Anerkennung
- Tarife für allfällige Tarif- und Verkehrsverbände

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist es möglich, Zuschläge zu den DV-Tarifen zu verlangen.

Zudem können Angebote generell von der DV-Pflicht befreit werden, wenn durch eine Integration in die DV-Tarife das Angebot in seinem Bestand gefährdet wäre. Dies ist vor allem bei nicht von der öffentlichen Hand bestellten Angeboten wie z.B. bei Bürgerbussen der Fall (durch Gemeinden oder Private geschaffene «Selbsthilfeangebote»), welche sowohl nach Fahrplan als auch auf Abruf (On-Demand) verkehren können.

Koordinationspflicht innerhalb des öffentlichen Verkehrs ([Art. 18 Abs. 1 PBG](#))

Die von der Konzession betroffenen Leistungen sind soweit erforderlich mit anderen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu koordinieren.

Mindeststandards bezüglich Qualität, Sicherheit und Stellung der Beschäftigten ([Art. 18 Abs. 1 Bst. b PBG](#))

Im Rahmen des konzessionierten Angebots sind die aktuellen Mindeststandards bezüglich Qualität, Sicherheit und Stellung der Beschäftigten einzuhalten. Im RPV betrifft dies insbesondere das Qualitätssystem QMS. Ob im Ortsverkehr ein Messsystem angewendet wird, hängt vom jeweiligen Besteller (Gemeinde, Kanton) ab.

Betriebsverträge ([Art. 19 VPB](#))

Werden einzelne Rechte und Pflichten, insbesondere der Fahrbetrieb, mit einem Betriebsvertrag auf eine Drittperson übertragen, ist weiterhin das konzessionierte Unternehmen für die Erfüllung der Pflichten verantwortlich. Die Betriebsverträge sind dem BAV zur Kenntnis zuzustellen.

7 Ausblick

Im Juli 2023 hat die Direktion des BAV einen Stossrichtungsentscheid zum zukünftigen Umgang mit On-Demand-Angeboten getroffen: Grundsätzlich sollen On-Demand-Angebote künftig unabhängig der Fahrzeuggrösse nicht mehr unter das Personenbeförderungsregal fallen. Sie würden somit weder der Konzessions- noch kantonalen Bewilligungspflicht im Rahmen des Personenbeförderungsregals unterstehen. Ausgenommen davon wären jedoch On-Demand-Angebote, die vom Bund und/oder den Kantonen bestellt werden. Solche Angebote wären auch in Zukunft konzessionspflichtig. Die geltenden Konzessionspflichten sowie die mit der Konzession verbundenen Gesetze (z.B. BehiG und seine Verordnungen) sind entsprechend einzuhalten. Dieser Stossrichtungsentscheid wird in den kommenden Monaten ausgearbeitet, was unter Umständen eine Anpassung des vorliegenden Leitfadens bewirken kann.

8 Weiterführende Informationen und Kontakte

Kontakt / homepage	Thema
mobile@bav.admin.ch	BehiG im öV
pv@bav.admin.ch	Finanzierung
lizenz@bav.admin.ch	Lizenz für die Zulassung als Strassentransportunternehmen
marktzugang@bav.admin.ch	Konzession/Marktzugang
oev-busse@bav.admin.ch	Fahrzeuge
info@astra.admin.ch	Strassenverkehr
www.asa.ch Insbes.: Alle Ausweiskategorien - Führerausweise (fuehrerausweise.ch)	Adressen der kantonalen Strassenverkehrsämter, Aus-/ Weiterbildungen etc.
www.arvag.ch	Arbeits- und Ruhezeit

9 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BPT-Bewilligung	Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport
DiDok	Dienststellendokumentation öV
DV	Direkter Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr

10 Glossar

Begriff	Erläuterung
Berufsmässiger Personentransport	Wird in diesem Dokument vereinfacht für Angebote im berufsmässigen Personentransport ausserhalb des Personenbeförderungsregals verwendet.
DiDok	Dienststellendokumentation öV. DiDok ist das Mastersystem für die Verwaltung aller Dienststellen (insbesondere den Haltestellen) des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und ist somit eine Grundlage für die Fahrplanpublikation (Dienststellendokumentation öV (DiDok) Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz (opentransportdata.swiss))
Direkter Verkehr	Grundsatz, dass für eine Reise nur ein Billett oder Abonnement benötigt wird – unabhängig von Fern-, Regional- oder Ortsverkehr und auch wenn sie mit verschiedenen Unternehmen, beispielsweise SBB, RhB und Postauto, stattfindet.
Erschliessungsfunktion	Ein Angebot hat eine Erschliessungsfunktion und ist damit konzessionspflichtig, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet.
Gebietskonzession	Eine Konzession für ein Angebot für ein definiertes Gebiet (mit oder ohne definierte Haltestellen).
Haltepunkt / virtuelle Haltestelle	Ein Halteort ohne ausgewiesene Haltestelle und damit auch ohne Erfassung in der DiDok.

Begriff	Erläuterung
Haltestelle	Haltestellen sind in der DiDok registriert und unterliegen allen relevanten Verordnungen und Gesetzen im Rahmen des konzessionierten öffentlichen Verkehrs.
Konzession, kantonale Bewilligung	Die Bewilligung, die es für den regelmässigen, gewerbsmässigen Personentransport in den meisten Fällen benötigt. Meistens handelt es sich um eine sog. Konzession, welche der Bund erteilt. In gewissen Fällen bedarf es einer kantonalen Bewilligung, die der entsprechende Kanton erteilt.
Linienkonzession	Eine Konzession für ein Angebot mit definierten Haltestellen.
Lizenz	Strassentransportunternehmen, die in der Schweiz im Personen- oder Güterverkehr tätig sind, brauchen eine entsprechende Bewilligung, eine Lizenz. Diese wird vom Bundesamt für Verkehr ausgestellt. Die Lizenz berechtigt noch nicht für den regelmässigen, gewerbsmässigen Personentransport (siehe Konzession, kantonale Bewilligung) gemäss Personenbeförderungsregal.
On-Demand Flächenverkehr	Angebot mit beliebigen Haltepunkten innerhalb einer Zone ohne Fahrplan und ohne fixe Fahrtrichtung. Gebuchte Fahrten werden gebündelt.
On-Demand Korridorverkehr	Angebot mit einer fixen Fahrtrichtung, jedoch ohne fixe Reihenfolge von Haltestellen/-punkten.
On-Demand Linienverkehr	Angebot mit fixer Reihenfolge von Haltestellen sowie einem Fahrplan. Wird nur gefahren, falls bestellt.
Ortsverkehr	Personenverkehr zur Feinerschliessung von Ortschaften. Dies ist der Fall, wenn Haltestellen nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind.
Personenbeförderungsregal	Die Bestimmung, dass der Bund das ausschliessliche Recht hat, Reisende mit regelmässigen, gewerbsmässigen Fahrten zu befördern. Der Bund vergibt dieses Recht mittels einer Konzession an Transportunternehmen.
Pooling	Bündelung von Fahrgästen zu einer Fahrgemeinschaft.
Regionaler Personenverkehr	Personenverkehr innerhalb einer Region, inklusive der Groberschliessung von Ortschaften.

11 Rechtsgrundlagen⁴³

Thema	Abk.	Gesetz
Personenbeförderung	PBG	SR 745.1 - Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) (admin.ch)
	VPB	SR 745.11 - Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB) (admin.ch)
	FPV	SR 745.13 - Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (FPV) (admin.ch)
Zulassung als Strassentransportunternehmen	STUG	SR 744.10 - Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) (admin.ch)
	STUV	SR 744.103 - Verordnung vom 2. September 2015 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV) (admin.ch)

⁴³ Kein Anspruch auf Vollständigkeit

Thema	Abk.	Gesetz
Fahrzeugzulassung	VTS	SR 741.41 - Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) (admin.ch)
	SVG	SR 741.01 - Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) (admin.ch)
Strassenverkehr	SSV	SR 741.21 - Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) (admin.ch)
	SVG	SR 741.01 - Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) (admin.ch)
	VRV	SR 741.11 - Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV) (admin.ch)
	VZV	SR 741.51 - Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV) (admin.ch)
Fahrpersonal	AZG	SR 822.21 - Bundesgesetz vom 8. Oktober 1971 über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Arbeitszeitgesetz, AZG) (admin.ch)
	AZGV	SR 822.211 - Verordnung vom 29. August 2018 über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Verordnung zum Arbeitszeitgesetz, AZGV) (admin.ch)
	ARV 1	SR 822.221 - Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) (admin.ch)
	ARV 2	SR 822.222 - Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) (admin.ch)
	CZV	SR 741.521 - Verordnung vom 15. Juni 2007 über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV) (admin.ch)
Behindertengleichstellung, Barrierefreiheit	BehiG	SR 151.3 - Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) (admin.ch)
	BehiV	SR 151.31 - Verordnung vom 19. November 2003 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung, BehiV) (admin.ch)
	VböV	<ul style="list-style-type: none"> SR 151.34 - Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) (admin.ch) BAV-Erläuterungen zur VböV
	VAböV	<ul style="list-style-type: none"> SR 151.342 - Verordnung des UVEK vom 23. März 2016 über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) (admin.ch) BAV-Erläuterungen zur VAböV FHNW-Erläuterungen SN EN 16584 (Bestandteil der VAböV)
		BAV-Leitfaden «BehiG-konformes Layout von Linienbussen»
		Alliance SwissPass V580/FIScommun Produkt 07 «Kundeninformation: Interpretationshilfe VAböV»

Thema	Abk.	Gesetz
Bestellverfahren, Finanzierung	ARPV	SR 745.16 - Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) (admin.ch) , v.a. Art. 2, 3, 4, 6 und 21.