



## Mobility-as-a-Service

### Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit multimodalem Verkehr

ALFRED FRÜH\*



ROBERT SCHIBLI\*\*



NADJA BRAUN BINDER\*\*\*

Der Begriff Mobility-as-a-Service (MaaS) beschreibt ein Konzept, welches die Angebote von Transportunternehmen selektiv auswählt, bündelt und dann als Dienstleistung an die Reisenden anbietet. Von MaaS verspricht man sich günstigere und bessere, aber auch effizientere und nachhaltigere Mobilitätsangebote. Allerdings hat sich MaaS in der Schweiz bisher nicht etabliert. Es stellt sich die Frage, ob dies (neben anderen Gründen) auch am geltenden Rechtsrahmen liegt. Tatsächlich regelt der Gesetzgeber – implizit – in seinen Erlassen nur das mono- und nicht das multimodale Reisen. Dies zeigt sich im Bereich der Passagierrechte, der Rechte von Passagieren mit Behinderung(en) und selbst im Konsumentenrecht. Die jeweiligen Normen sorgen für ungleich lange Spieße zwischen konzessionierten und privaten Akteuren und schaffen Rechtsunsicherheit für MaaS-Angebote. Will man der multimodalen Mobilität zum Durchbruch verhelfen, drängen sich damit punktuell gesetzgeberische Anpassungen auf.

La notion de Mobility-as-a-Service (MaaS) décrit un concept qui sélectionne les offres proposées par des entreprises de transport de manière ciblée, les regroupe et les propose aux voyageurs sous forme de service. Ce concept devrait permettre de bénéficier d'offres de mobilité plus avantageuses et intéressantes, mais aussi plus efficaces et durables. Jusqu'à présent, le MaaS n'est toutefois pas parvenu à s'imposer en Suisse. On peut se demander si cela (entre autres raisons) est dû au cadre juridique actuel. En effet, le législateur ne vise - implicitement - dans ses lois que les déplacements monomodaux, mais non ceux de type multimodal. Cela se manifeste au niveau des droits des passagers, des droits des passagers avec handicap(s) et même en matière de droit de la consommation. Les normes en question créent des inégalités entre les acteurs au bénéfice de concessions et les acteurs privés et génèrent une insécurité juridique pour les offres MaaS. Si l'on veut permettre à la mobilité multimodale de s'imposer, il est nécessaire de procéder à certaines adaptations législatives.

#### Inhaltsübersicht

- I. Einführung
- II. Mobility-as-a-Service (MaaS)
  - A. Was ist «MaaS»?
  - B. Ausgestaltung von MaaS
- III. Rechtliche Rahmenbedingungen des multimodalen Reisens
  - A. Passagierrechte
    1. Vertragliche Ansprüche gegen das Transportunternehmen
    2. Vertragliche Ansprüche gegen den MaaS-Anbieter
    3. Zwingende Normen

- B. Rechte von Passagieren mit Behinderung(en)
- C. Rechte von Konsumentinnen und Konsumenten
- IV. Fazit

## I. Einführung

Multimodale Mobilitätsangebote im Personenverkehr sind auf dem Vormarsch. Weltweit gab und gibt es zwar in mehreren – insbesondere europäischen – Ländern und Städten verschiedene Initiativen und Pilotprojekte, das Mobilitätskonzept Mobility-as-a-Service (MaaS) zu etablieren.<sup>1</sup> MaaS gilt als wichtiges Konzept im Rahmen der

\* ALFRED FRÜH, Prof. Dr. iur., Rechtsanwalt, Professor für Privatrecht mit Schwerpunkt Life Sciences-Recht und Immaterialgüterrecht an der Universität Basel.

\*\* ROBERT SCHIBLI, MLaw, Advokat.

\*\*\* NADJA BRAUN BINDER, Prof. Dr. iur., MBA, Professorin für Öffentliches Recht an der Universität Basel; die Autorin und die Autoren sind am vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) finanzierten Forschungsprojekt «Data Governance for Smart Mobility (DAG-SAM)» beteiligt. Die hier präsentierten Erkenntnisse wurden unter anderem im Rahmen dieses Projektes gewonnen.

<sup>1</sup> Für eine Übersicht über die verschiedenen MaaS-Initiativen weltweit siehe MaaS4EU, State-of-the-art report, 2018, 58–64, Internet: <http://www.maas4eu.eu/download-area/documents-reports/> (Abruf 2.11.2022); PERAPHAN JITTRAPIROM/VALERIA CAIATI/ANNA-