



carvelo2go für Gemeinden Abschlussbericht

Ein Projekt der Mobilitätsakademie AG des TCS in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Gemeindeverband SGV, unterstützt vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Mobilitätsakademie AG des TCS, 21.01.2019

Mirjam Stawicki, Jonas Schmid

Abstract „carvelo2go für Gemeinden“

Deutsch

Das von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO geförderte Projekt „carvelo2go für Gemeinden“ setzte sich zum Ziel, das bestehende Konzept der Sharing-Plattform für elektrische Cargo-Bikes, carvelo2go, für kleinere Städte und Gemeinden anzupassen und in insgesamt 20 Pioniergemeinden zu lancieren.

Während der zweijährigen Projektdauer konnten 61 neue Cargo-Bikes in 31 Gemeinden in Betrieb genommen und interessante Erkenntnisse zu den Bedürfnissen der Gemeinden und zu den Nutzungsmustern gewonnen werden. Die Projektziele von „carvelo2go für Gemeinden“ konnten somit erreicht oder übertroffen werden: Es gelang, das Projekt in allen drei Sprachregionen und in Gemeinden mit sehr unterschiedlichen räumlichen Kontexten zu lancieren. Dank der finanziellen Unterstützung durch die KOMO konnte carvelo2go in vielen Gemeinden realisiert werden, in denen ansonsten die finanziellen Hürden zu hoch gewesen wären.

Français

Soutenu par le Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO), le projet "carvelo2go pour les communes" avait pour objectif d'adapter le concept existant d'une plateforme de partage de vélos-cargos électriques, c'est-à-dire carvelo2go, aux besoins des petites villes et communes et de lancer cette offre dans une vingtaine de communes pionnières.

Pendant les deux années qu'a duré le projet, 61 nouveaux vélos-cargos ont été mis en service dans 31 communes et des données intéressantes sur les besoins des communes et sur les modes d'utilisation ont été récoltées. Les objectifs du projet "carvelo2go pour les communes" ont donc été atteints, voire dépassés: le projet a pu être lancé dans les trois régions linguistiques et dans des communes aux contextes spatiaux très différents. Grâce au soutien financier de COMO, carvelo2go a été réalisé dans de nombreuses communes où, faute de cette aide, les obstacles financiers à franchir eussent été trop élevés.

Italiano

Con il sostegno dell'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO), il progetto "carvelo2go per i Comuni" aveva quale obiettivo di adattare il concetto esistente della piattaforma di condivisione di bici cargo elettriche, ossia "carvelo2go", alle necessità delle piccole città e Comuni, nonché di lanciare questa offerta in 20 Comuni chiamati a fungere da pioniere.

Nei due anni di durata del progetto, in 31 Comuni sono state poste in servizio 61 nuove biciclette cargo. Sono inoltre state raccolte interessanti conoscenze sulle necessità dei Comuni e sui modelli d'utilizzo delle biciclette. Gli obiettivi del progetto "carvelo2go per i Comuni" sono dunque stati raggiunti o addirittura superati: è stato possibile lanciare il progetto in tutte e tre le regioni linguistiche e in Comuni dalle caratteristiche territoriali molto diverse. Grazie al supporto finanziario di COMO, carvelo2go è stato realizzato in molti Comuni dove, in assenza di questo aiuto, gli ostacoli finanziari da superare sarebbero stati troppo elevati.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Projektziele von „carvelo2go für Gemeinden“	4
3	Projekttablauf und Analyse	5
3.1	Projekttablauf	5
3.2	Fragestellungen und Methodik der Analyse	5
4	Umgesetzte Massnahmen und Evaluation der Projektziele	7
4.1	Konzeptentwicklung	7
4.2	Markterprobung	8
4.2.1	Charakterisierung der teilnehmenden Gemeinden	8
4.2.2	Unterstützung der Gemeinden nach der Lancierung	10
4.3	Analyse und Geschäftsmodellentwicklung	11
4.3.1	Auswertung der Nutzerdaten	14
4.3.2	Auswertung der Hostdaten	20
4.3.3	Befragung der Gemeindevertreterinnen und -vertreter	21
4.3.4	Weiterentwicklung Geschäftsmodell	22
5	Fazit	23
6	Projektkosten	24
7	Abbildungsverzeichnis	25
8	Anhang	26
8.1	Impressionen aus den Gemeinden	26
8.2	Weitere Auswertungen zu den Nutzerdaten	28

1 Einleitung

Das kollaborativ genutzte, elektrische Lastenrad vereint in sich die positiven Merkmale der drei klassischen Verkehrsträger MIV, ÖV und Langsamverkehr: Es erbringt Personen- und Warentransportleistungen von Tür zu Tür, es ist der ganzen Bevölkerung zugänglich und es ist gesundheitsfördernd und energieeffizient. Aus der Sicht der Verkehrsplanung und -politik ist es damit ein Instrument zur Entlastung des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs und zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Aufgrund der Transportkapazität haben eCargo-Bikes zudem das Potenzial, einen bedeutenden Teil des Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitverkehrs ressourcen- und klimaschonend abzuwickeln. Zu diesem Ergebnis kommt unter anderem eine Studie des von der EU geförderten Programms „Cyclelogistics“ (www.cyclelogistics.eu) aus dem Jahr 2015. Auch das Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt kam in einem Bericht zum Schluss, dass Lastenräder ein erhebliches Substitutionspotenzial bieten (Gruber und Rudolph, 2016¹).

Überzeugt von diesem grossen Potenzial startete die Mobilitätsakademie AG des TCS gemeinsam mit dem Förderfonds „Engagement Migros“ der Migros-Gruppe bereits im Jahr 2015 die Schweizer Lastenradinitiative „carvelo“. Ziel dieser Initiative war es, das Lastenrad als vielseitiges Transportmittel in der Schweiz bekannter zu machen und in der alltäglichen Mobilität zu verankern. Bereits zu Beginn der dreijährigen Zusammenarbeit mit „Engagement Migros“ wurde klar, dass die elektrifizierte Form des Cargo-Bikes ein ideales geteiltes Produkt ist - dies aufgrund seines hohen Preises und der oft nicht täglich anfallenden Nutzung. So wurde im Herbst 2015 das Pilotprojekt „carvelo2go“ initiiert, die weltweit erste Sharing-Plattform für elektrische Cargo-Bikes. Damit wagte die Mobilitätsakademie den operativen Schritt in die Sharing Economy und brachte ein eigenes Angebot auf den Markt.

Mit carvelo2go ist es der Mobilitätsakademie gelungen, eCargo-Bike-Sharing im urbanen Raum zu etablieren und als effiziente und nachhaltige Ergänzung oder gar Alternative zum Auto zu positionieren. Aufbauend auf diesen positiven Erfahrungen und der grossen Nachfrage in den grossen Städten hat die Mobilitätsakademie im Frühling 2016 ein Gesuch für die Mitfinanzierung des Projektes „carvelo2go für Gemeinden“ bei der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO eingereicht. Als Projektpartner konnte der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) gewonnen werden, der die gemeinsamen Positionen der Gemeinden vertritt. Ziel der Projekteingabe war es, das Konzept von carvelo2go so weiter zu entwickeln, dass es auch Gemeinden und lokale kleine und mittlere Unternehmen anspricht.

Das Projekt wurde im Juni 2016 von der KOMO genehmigt. Der vorliegende Bericht fasst die Erfahrungen aus der gut zweijährigen Projektphase zusammen und bietet einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse.

¹ Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Verkehrsforschung, Johannes Gruber und Christian Rudolph 2016: Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr.

2 Projektziele von „carvelo2go für Gemeinden“

Das Projekt wurde in drei Phasen eingeteilt und verfolgte drei Hauptziele:

1. Entwicklung eines eCargo-Bike Sharing-Konzeptes für Gemeinden

Das bestehende Konzept von carvelo2go baut auf elektrischen Lastenrädern auf, die bei lokalen Betrieben im Quartier stationiert sind. Dieses Konzept sollte für die Gemeinden angepasst werden und weiterentwickelt werden.

2. Markterprobung mit Pioniergemeinden

Das erarbeitete Konzept sollte während der Projektdauer getestet und optimiert werden. Dabei setzte man sich zum Ziel, insgesamt 20 Pioniergemeinden zu erreichen. Das ARE gab als Co-Projektträger die Vorgabe, dass diese 20 Gemeinden in den drei grossen Sprachregionen der Schweiz liegen und vorzugsweise auch verschiedene Gemeindetypen repräsentieren sollten.

3. Datenanalyse, Geschäftsmodellentwicklung und nationaler Rollout

Mittels einer detaillierten Analyse sollte der Erfolg des Projektes beurteilt und die Erfahrungen des Pilotbetriebs dokumentiert werden. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse ging es anschliessend darum, das Geschäftsmodell zu optimieren und weiter zu skalieren.

3 Projektablauf und Analyse

3.1 Projektablauf

Zu Projektbeginn wurde eine Steuergruppe konstituiert, die den Projektablauf begleitend unterstützte. Die Steuergruppe bestand aus zwei Vertretern des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, das in der entsprechenden Ausschreibung der KOMO federführend war, einer Vertreterin des Schweizerischen Gemeindeverbandes sowie zwei Vertretern der Mobilitätsakademie. Sie traf sich in regelmässigen Abständen, um den Verlauf des Projekts zu überwachen, Zwischenergebnisse zu diskutieren und weitere Inputs zu geben.

Im Rahmen der ersten Sitzung der Steuergruppe wurden die folgenden Arbeitspakete beschlossen, die den drei bereits erwähnten Projektphasen zugeordnet wurden:

Phase 1: Konzeptentwicklung

AP 1 Konzeptidee und Prototyping: Erarbeitung eines Konzeptentwurfes durch die Mobilitätsakademie und den SGV

AP 2 Spezifikation und Detailkonzept: Konkretisierung des Konzepts

AP 3 Produkteentwicklung: Entwicklung der Produkte (Fahrzeuge, Branding, Marketingmassnahmen, etc.)

Phase 2: Markterprobung

AP 4 Akquise von Pioniergemeinden: Akquise der teilnehmenden Gemeinden durch die Mobilitätsakademie und den SGV durch breite Kommunikation und gezielte Anfragen

AP 5 Markterprobung: Testbetrieb in den Pioniergemeinden, Sicherstellung des Betriebs durch die Mobilitätsakademie und lokale Partner

Phase 3: Analyse und Geschäftsmodellentwicklung

AP 6 Analyse: Auswertung der während des Testbetriebs gesammelten Daten

AP 7 Geschäftsmodellentwicklung: Entwicklung eines Geschäftsmodell für den nationalen Betrieb auf Basis der gesammelten Daten

AP 8 Nationaler Rollout: Anwendung des entwickelten Geschäftsmodells auf weitere Gemeinden

Jeweils nach Abschluss einer Projektphase wurde ein Zwischenbericht verfasst und die geleisteten Arbeitsstunden wurden abgerechnet.

3.2 Fragestellungen und Methodik der Analyse

In einer frühen Phase wurden zudem gemeinsam mit der Steuergruppe Fragestellungen festgelegt, die mithilfe der erhobenen Daten beantwortet werden sollten. Die folgenden Fragestellungen wurden definiert:

Nutzerprofile / Nutzungsstatistik

- Wie lassen sich die NutzerInnen von carvelo2go in den Gemeinden charakterisieren?
- Wie oft werden die eCargo-Bikes in den Gemeinden genutzt? Besteht ein Unterschied zur Nutzung in den grossen Städten?
- Für welche Zwecke werden die eCargo-Bikes eingesetzt?
- Welche Verkehrsmittel werden mit den eCargo-Bikes ersetzt?

Hosts

- Wie können die lokalen Betriebe, die in den Gemeinden ein eCargo-Bike von carvelo2go betreuen, von dem Angebot profitieren?

Erfolgsfaktoren / Hürden / Rolle der Gemeinden

- Welche Faktoren begünstigen/hemmen die carvelo2go-Nutzung aus Sicht der Gemeinden?

- In welcher Rolle sehen sich die Gemeinden bei der Lancierung und bei dem Betrieb von carvelo2go und ähnlichen Mobilitätsangeboten?

Weiterführung / Businessmodel / Roll-Out

- Auf Basis welches Betriebsmodells kann das Angebot in den bestehenden Gemeinden langfristig gesichert werden?

Zur Beantwortung der genannten Fragestellungen wurden vier Datenquellen herbeigezogen:

- Erfasste Daten aus den Profilen der Nutzerinnen und Nutzer auf der Mietplattform www.carvelo2go.ch
- Online-Umfrage der Nutzerinnen und Nutzer
- Online-Umfrage der carvelo2go-Hosts
- Telefonische Leitfadeninterviews mit den Gemeindevertreterinnen und -vertretern

Zur Teilnahme an den beiden Online-Umfragen wurden jeweils alle carvelo2go-Nutzerinnen und Nutzer sowie Hosts eingeladen. Aus den Resultaten wurden diejenigen Nutzenden herausgefiltert, deren Wohnort in den am Projekt teilnehmenden Gemeinden liegt. Somit wurde ein Vergleich der Resultate zwischen den carvelo2go-Standorten in Gemeinden und in Städten möglich. Die Daten wurden statistisch ausgewertet und analysiert.

4 Umgesetzte Massnahmen und Evaluation der Projektziele

In den folgenden Unterkapiteln werden die während der Projektphasen getroffenen Massnahmen beschrieben und hinsichtlich der Projektziele beurteilt.

4.1 Konzeptentwicklung

Zu Projektbeginn galt es, gemeinsam mit den Projektpartnern ein Konzept zu entwickeln, wie carvelo2go in möglichst viele Gemeinden gebracht werden konnte. Zentral war es, den Zugang für die Gemeinden möglichst niederschwellig zu gestalten und dabei vor allem die finanziellen Aufwände gering zu halten.

Da die Plattform bereits existierte, orientierte sich das Projektteam bei der Planung am bestehenden Geschäftsmodell von carvelo2go, das in der Folge kurz beschrieben wird. Die Finanzierung basiert in den Städten auf vier Pfeilern: Ein Teil des Betriebs wird über eine Basisfinanzierung des Co-Projektträgers Engagement Migros gedeckt. Neue eCargo-Bikes werden jeweils über Sponsoren und nationale Partner finanziert. Hinzu kommt eine Anschubfinanzierung aus den Städten, die dazu beiträgt, dass der Initialaufwand für die Inbetriebnahme einer neuen Flotte gedeckt werden kann. Schliesslich kommen die Mieteinnahmen hinzu, die nach Inbetriebnahme mit den eCargo-Bikes generiert werden.

Betreut werden die eCargo-Bikes vor Ort dann von so genannten „Hosts“. Es handelt sich hierbei um Kleinbetriebe (wie zum Beispiel Bäckereien, Cafés, Restaurants oder Quartierläden), die ein eCargo-Bike von carvelo2go betreuen und den Nutzerinnen und Nutzer im Falle einer Reservation Schlüssel und Akku des Bikes übergeben. Im Gegenzug für ihre Leistungen dürfen die Hosts die von ihnen betreuten eCargo-Bikes für eigene Zwecke nutzen. Regelmässig überprüft und gewartet werden die eCargo-Bikes von lokalen Servicepartnern.

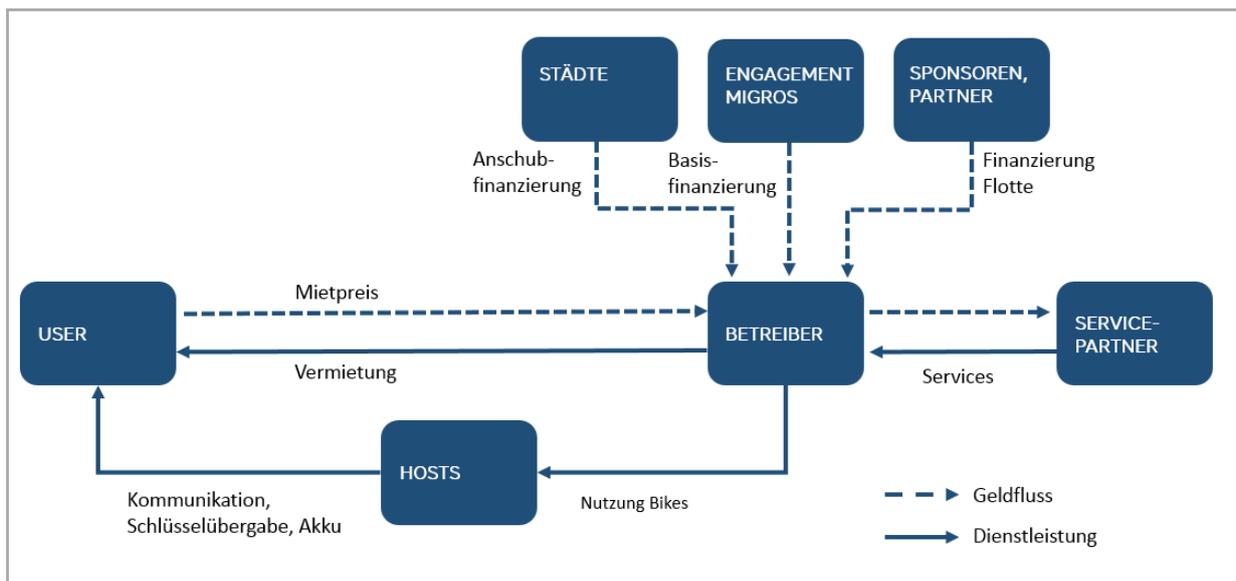


Abbildung 1: Geschäftsmodell carvelo2go in den Städten

Das Geschäftsmodell für das Projekt „carvelo2go für Gemeinden“ wurde eng an das bereits bestehende und erprobte Geschäftsmodell in den Grossstädten angelehnt. Um die finanzielle Belastung für die Gemeinden möglichst zu reduzieren, wurde die Anschubfinanzierung, die durch die Städte im Normalfall geleistet wurden, gestrichen. Der entsprechende Betrag wurde stattdessen durch die Unterstützung der KOMO ausgeglichen. Die Gemeinden traten hingegen direkt als Sponsoren der eCargo-Bikes auf (siehe Abbildung 2).

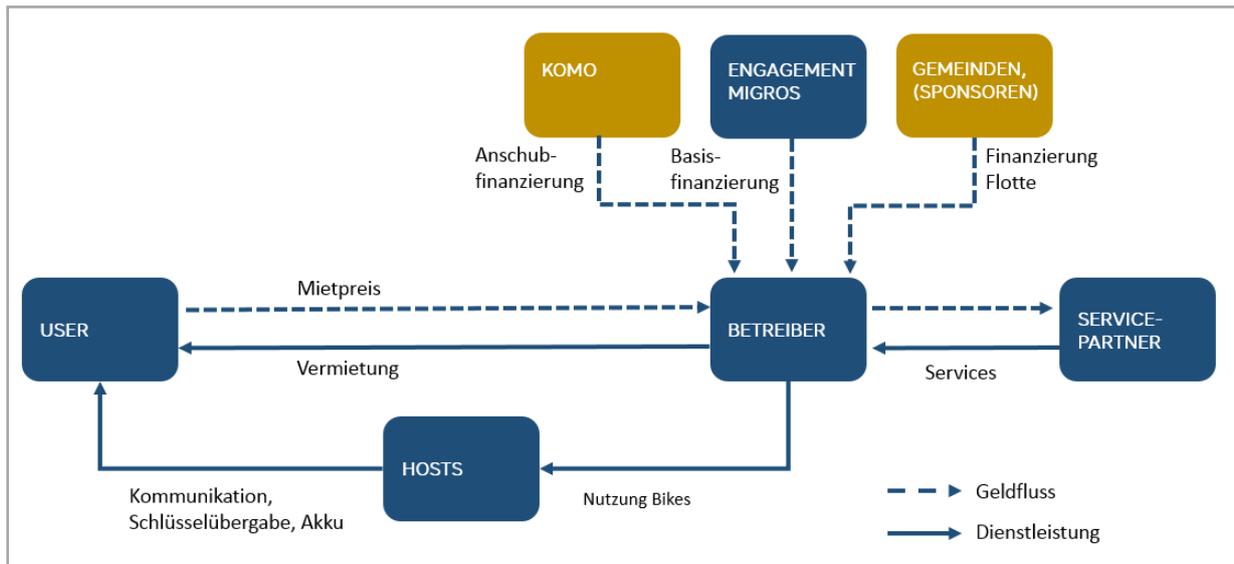


Abbildung 2: Geschäftsmodell carvelo2go für Gemeinden

Durch den Beitrag der Gemeinden als Sponsoren konnten sie die Werbeflächen gestalten, die auf den eCargo-Bikes den klassischen Sponsoren (wie etwa lokale Firmen) zur Verfügung stehen. Dies gab den Gemeinden die Möglichkeit, ihre Sichtbarkeit zu erhöhen und ihr Engagement in die Öffentlichkeit zu tragen. Es war weiterhin möglich, dass auch lokale Firmen oder Organisationen als Sponsoren von eCargo-Bikes auftraten, um die Flotte in der entsprechenden Gemeinde zu ergänzen. Wichtig war der Mobilitätsakademie, auch für das Projekt in den Gemeinden an dem Host-Prinzip festzuhalten, da sich dieses zuvor bewährt und viele Mehrwerte zur Folge gehabt hatte.

4.2 Markterprobung

Es folgte die Akquise der Pioniergemeinden. In einem ersten Schritt trat in der Regel die Mobilitätsakademie an die Gemeinden heran und führte ein erstes telefonisches Gespräch mit einer Vertreterin oder einem Vertreter der entsprechenden Gemeindeverwaltung. Um das Angebot zu bewerben und die Vorteile einer Teilnahme herauszustreichen, wurde ein Factsheet in den drei Landessprachen entwickelt, das im Anschluss an das Erstgespräch an potentielle Gemeinden verschickt werden konnte. Anschliessend wurde ein Termin zur genaueren Besprechung des Angebots in der Gemeinde vereinbart. Zu Beginn des Jahres publizierte zudem der Gemeindeverband einen Artikel in der Zeitschrift „Schweizer Gemeinde“, um weitere Gemeinden auf das Projekt aufmerksam zu machen. Nach dem persönlichen Treffen wurden die Vertragsverhandlungen geführt und die Verträge unterschrieben.

Bereits im März 2017 wurde das Projekt in einer ersten Gemeinde (Riehen BS) mit zwei neuen eCargo-Bikes umgesetzt. Die offizielle Projektlançierung inklusive Medienmitteilung erfolgte im Mai 2017 in Davos. An der Lancierung nahmen Vertreter der Projektträger ARE, Schweizerischer Gemeindeverband, TCS und Mobilitätsakademie teil.

Die Akquise der Pioniergemeinden verlief sehr positiv. Einige Gemeindevertreter kamen von sich aus auf die Mobilitätsakademie zu und bekundeten ihr Interesse, am Projekt teilzunehmen. Oft war es dem Engagement einer einzelnen Person aus der Gemeindeverwaltung zu verdanken, dass das entscheidende Gremium rasch zu Gunsten des Projektes entschied und ein Sponsoring eines oder mehrerer eCargo-Bikes beschloss.

Das Ziel, die Markterprobung zusammen mit 20 Gemeinden durchzuführen, konnte übertroffen werden. Die einzelnen Gemeinden werden im folgenden Unterkapitel näher beschrieben.

4.2.1 Charakterisierung der teilnehmenden Gemeinden

Untenstehend sind alle am Projekt teilnehmenden Gemeinden aufgelistet, in denen das Angebot im Zeitraum von März 2017 bis Oktober 2018 lanciert wurde.

Gemeinde	Kanton	Einwohnerzahl (31.12.17)	Sprach- region	Charakterisierung (gem. Raumtypologie ARE, 01.01.14)
Bellinzona	TI	43'181	I	Mittleres Zentrum
Bulle	FR	22'709	F	Mittleres Zentrum
Burgdorf	BE	16'280	D	Mittleres Zentrum
Bussigny	VD	8'645	F	Gürtel Grosszentrum
Carouge	GE	22'336	F	Nebenzentrum eines Grosszentrums
Cham	ZG	16'571	D	Gürtel mittleres Zentrum
Chavannes- près-Renens	VD	7'649	F	Gürtel Grosszentrum
Corcelles-Cor- mondèche	NE	4'740	F	Gürtel mittleres Zentrum
Davos	GR	10'937	D	Touristische Gemeinde
Dietikon	ZH	27'079	D	Nebenzentrum eines Grosszentrums
Ecublens	VD	12'488	F	Nebenzentrum eines Grosszentrums
Gampelen	BE	973	D	Periurbane ländliche Gemeinde
Grenchen	SO	17'140	D	Mittleres Zentrum
Köniz	BE	41'507	F	Nebenzentrum eines Grosszentrums
Langenthal	BE	15'639	D	Mittleres Zentrum
Lyss	BE	14'887	D	Mittleres Zentrum
Oberburg	BE	2'917	D	Gürtel mittleres Zentrum
Olten	SO	18'389	D	Mittleres Zentrum
Prilly	VD	12'110	F	Nebenzentrum eines Grosszentrums
Renens	VD	21'036	F	Nebenzentrum eines Grosszentrums
Riehen	BS	21'244	D	Agglomerationsgürtel
Saint-Sulpice	VD	4'508	F	Gürtel Grosszentrum
Sempach	LU	4'128	D	Periurbane ländliche Gemeinde
Solothurn	SO	16'703	D	Mittleres Zentrum
Steinhausen	ZG	9'875	D	Agglomerationsgürtel
Wädenswil	ZH	21'792	D	Nebenzentrum eines Grosszentrums
Wattwil	SG	8'713	D	Kleines Zentrum
Wil	SG	23'768	D	Mittleres Zentrum
Worb	BE	11'394	D	Gürtel Grosszentrum
Zermatt	VS	5'643	D	Touristische Gemeinde
Zollikofen	BE	10'314	D	Gürtel Grosszentrum

Insgesamt konnte das Angebot während der Projektdauer in 31 Gemeinden in 14 verschiedenen Kantonen lanciert werden. Vertreten sind 20 Gemeinden aus der Deutschschweiz, zehn Gemeinden aus der französischsprachigen Schweiz sowie mit Bellinzona eine Gemeinde aus dem italienischsprachigen Teil der Schweiz. Folgende Raumtypen gemäss der Definition des ARE sind unter den teilnehmenden Gemeinden vertreten:

Raumtyp	Anzahl Gemeinden
Mittlere Zentren	9
Gürtel mittleres oder grosses Zentrum	8
Nebenzentrum eines Grosszentrum	7
Agglomerationsgürtel	2
Touristische Gemeinden	2
Periurbane, ländliche Gemeinden	2
Kleines Zentrum	1

Somit sind acht verschiedene Raumtypen vertreten. Die folgende Karte zeigt, dass die Gemeinden auch geographisch gut über die Schweiz verteilt sind.



Abbildung 3: Überblick der 31 carvelo2go-Gemeinden

4.2.2 Unterstützung der Gemeinden nach der Lancierung

Nachdem das Projekt in den einzelnen Gemeinden lanciert worden war, lief der reguläre Betrieb an: Die Nutzerinnen und Nutzer sowie die Hosts wurden im Fall von Fragen oder Problemen mit den Mietern telefonisch und schriftlich beraten und das Angebot wurde im Zuge verschiedener Kommunikationsmassnahmen beworben. Nach einigen Betriebsmonaten organisierten die Projektträger einen Workshop, der zum Ziel hatte, Erfahrungen aus den ersten Monaten zu diskutieren und einen Austausch zwischen den Gemeinden anzuregen. Der Workshop fand am 30. Januar 2018 in Zürich statt. Eingeladen waren die Vertreterinnen und Vertreter der deutschsprachigen Gemeinden Burgdorf, Davos, Dietikon, Köniz, Langenthal, Riehen und Schwyz in denen die eCargo-Bikes zu diesem Zeitpunkt bereits seit mehreren Monaten zur Verfügung standen.

Es wurden zwei Schwerpunktthemen diskutiert: Die möglichen Zielgruppen von carvelo2go in den Gemeinden sowie die Kommunikationsmassnahmen, die der Plattform zu mehr Bekanntheit verhelfen sollten und mit der

die Auslastung der Velos erhöht werden sollte. Die Gemeindevertreterinnen und –vertreter definierten die folgenden Gruppen als für sie zentral:

- Autolose Haushalte (hohe Priorität)
- Familien mit kleinen Kindern (hohe Priorität)
- Kleinbetriebe (hohe Priorität)
- Gemeindeverwaltungen (mittlere Priorität)
- Ausflügler (mittlere Priorität)
- Genossenschaften (mittlere Priorität)
- Jugend- und andere Vereine (geringe Priorität)
- Siedlungen/Arealentwicklungen (geringe Priorität)

Die Gruppe diskutierte in der Folge über mögliche Massnahmen, die die Bekanntheit des Angebots steigern könnten und für die Gemeinden relativ leicht umzusetzen waren. In den folgenden Massnahmen wurde das grösste Potential gesehen:

- Zusätzliche Beschriftung der Cargo-Bikes mit einem Hinweis auf die Möglichkeit, dass diese gemietet werden können (hohe Priorität)
- Infotafeln (hohe Priorität)
- Promotionsmaterial für Hosts und Gemeinden (Beachflags, Flyer, etc.) (mittlere Priorität)
- Neuzuzügersets (mittlere Priorität)
- Hinweis auf das Angebot bei anderen Aktionen (beispielsweise SBB Tageskarten, Aktion BikeToWork, etc.) (mittlere Priorität)
- Erfahrungsberichte/Publireportagen (geringe Priorität)

Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer plante schliesslich eine spezifische Massnahme, die in den darauffolgenden Monaten in der jeweiligen Gemeinde umgesetzt werden sollte. Die Massnahmen in zwei Gemeinden können dabei besonders hervorgehoben werden: Die Gemeinde Köniz nahm einen Gutschein von carvelo2go in ihr Neuzuzügerset auf. Danach konnte ein leichter Anstieg der Mieten der Könizer eCargo-Bikes beobachtet werden. Die Gemeinde Dietikon liess für einen Anlass zwei Infotafeln produzieren, die neben den eCargo-Bikes aufgestellt wurden. Das Interesse der Besucherinnen und Besucher war gross und es wurden während des Anlasses viele Testfahrten unternommen.

Mit den französisch- und italienischsprachigen Gemeinden wurden anstelle eines Workshops einige Monate nach Projektlanierung ausführliche Telefongespräche geführt und die möglichen Kommunikationsmassnahmen besprochen.

Das Ziel der Markterprobung anhand von 20 Pioniergemeinden konnte mit der Akquise von 31 Gemeinden deutlich übertroffen werden. Mit der Abdeckung der drei Sprachregionen und 14 Kantonen konnte eine grosse Vielfalt erreicht werden.

Im nachfolgenden Kapitel werden nun die während der Projektdauer aufgezeichneten Daten sowie die Befragungen von Nutzerinnen und Nutzern, Hosts sowie Gemeindevertreterinnen und –vertretern ausgewertet.

4.3 Analyse und Geschäftsmodellentwicklung

Die untenstehende Tabelle zeigt auf, wann das Angebot in Betrieb genommen wurde und in welchen Gemeinden wie viele eCargo-Bikes zur Verfügung gestellt wurden. Ausserdem wird aufgelistet, wie oft jedes eCargo-Bike im Schnitt pro Monat gemietet wurde. Davon ausgenommen sind die Zahlen der Netze in Gemeinden, die vor weniger als drei Monaten in Betrieb genommen wurden.

Gemeinde	Lancierungszeitpunkt	Anzahl Carvelos	Rolle der Gemeinde	Nutzung (Durchschnittliche Anzahl Mieten pro Monat und Carvelo, Zeitraum: April - September)	Durchschnittl. Dauer der Mieten [min]
Bellinzona	Mai 2018	5	Aktive Teilnahme	2.9	1'832
Bulle	Mai 2018	3	Aktive Teilnahme	6.9	320
Burgdorf	Juli 2017	3	Aktive Teilnahme	5.9	477
Bussigny	September 2018	1	Aktive Teilnahme	(Lancierung erst Mitte September 2018)	-
Carouge	September 2018	2	Aktive Teilnahme	10.5	1'328
Cham	Mai 2018	1	Aktive Teilnahme	4.8	345
Chavannes-près-Renens	September 2018	1	Aktive Teilnahme	(Lancierung erst Mitte September 2018)	-
Corcelles-Cormondrèche	Januar 2018	3	Aktive Teilnahme	1.8	983
Davos	Mai 2017	1	Aktive Teilnahme	4.0	2'843
Dietikon	Juli 2017	3	Aktive Teilnahme	2.2	2'530
Ecublens	September 2018	1	Aktive Teilnahme	(Lancierung erst Mitte September 2018)	-
Gampelen	Mai 2018	1	Keine Beteiligung	7.6	381
Grenchen	Mai 2018	2	Unterstützend	1.6	3'379
Köniz	April 2017	5	Aktive Teilnahme	10.3	802
Langenthal	September 2017	5	Aktive Teilnahme	4.5	738
Lyss	Mai 2018	1	Unterstützend	5.6	717
Oberburg	Juli 2018	1	Keine Beteiligung	1.8	448
Olten	Mai 2018	2	Keine Beteiligung	2.9	812
Prilly	September 2018	1	Aktive Teilnahme	(Lancierung erst Mitte September 2018)	-
Renens	September 2018	2	Aktive Teilnahme	(Lancierung erst Mitte September 2018)	-
Riehen	März 2017	2	Aktive Teilnahme	9.9	611
Saint-Sulpice	September 2018	1	Aktive Teilnahme	(Lancierung erst Mitte September 2018)	-
Sempach	Mai 2018	1	Keine Beteiligung	6.6	314
Solothurn	Mai 2018	3	Keine Beteiligung	3.2	818
Steinhausen	Mai 2018	2	Aktive Teilnahme	7.1	610
Wädenswil	März 2018	1	Unterstützend	5.0	1'387

Wattwil	Oktober 2018	1	Aktive Teilnahme	(Lancierung erst Ende Oktober 2018)	-
Wil	September 2018	2	Aktive Teilnahme	3.5	673
Worb	September 2018	1	Aktive Teilnahme	8.0	815
Zermatt	Juli 2018	2	Aktive Teilnahme	2.9	2'489.5
Zollikofen	Oktober 2018	1	Unterstützend	(Lancierung erst Ende Oktober 2018)	-
TOTAL		61			

Von der Gesamtflotte der 256 eCargo-Bikes, die im Dezember 2018 auf www.carvelo2go.ch zur Miete zur Verfügung stehen, stehen 61 eCargo-Bikes in Gemeinden, die von der finanziellen Unterstützung durch das Projekt „carvelo2go für Gemeinden“ profitieren konnten. Nicht in jedem Fall war die jeweilige Gemeindeverwaltung aktiv am Prozess beteiligt. 22 der 31 Gemeinden hatten eine aktive Rolle: sie waren sowohl als Sponsoren an der Finanzierung der eCargo-Bikes beteiligt, als auch am Akquise-Prozess der Hoststandorte und der Kommunikation des Angebots. In vier Gemeinden konnten die eCargo-Bikes aufgrund des Sponsorings einer dritten Partei finanziert werden, die Gemeindeverwaltungen wirkten aber in der Vermittlung von Kontakten oder in der Kommunikation mit. In den fünf restlichen Gemeinden war die öffentliche Hand nicht beteiligt. Insgesamt haben sich 912 Nutzerinnen und Nutzer auf der Plattform registriert, die ihren Wohnsitz in einer der 31 beteiligten Gemeinden haben.

Für die Analyse der Mietstatistik ist zentral, dass eine Miete zwischen einer halben Stunde und sieben Tage lang sein kann. Das heisst, dass eine geringe Anzahl Mieten nicht zwingend eine schlechte Auslastung zur Folge haben muss. Die durchschnittliche Nutzungsdauer aller carvelo2go-Mieten beträgt 12.5 Stunden beziehungsweise 750 Minuten. In der letzten Spalte der obenstehenden Tabelle findet sich dieser Wert pro Stadt aufgeschlüsselt. Vor diesem Hintergrund sind 10-15 Mieten pro Monat im Schnitt ein guter Wert. In den grossen Städten gibt es Host-Standorte, die in den Sommermonaten bis zu 35 Mieten pro Monat verzeichnen. Durchschnittlich werden in Basel, Zürich und Bern in den Sommermonaten 15-18 Mieten pro Monat und Cargo-Bike erreicht. Es stellte sich heraus, dass solche Werte in den untersuchten Betriebsmonaten in den Gemeinden noch nicht erreicht werden konnten. Es gibt allerdings Gemeinden, die bereits eine positive Mietstatistik vorweisen können: Besonders die Gemeinden Carouge, Köniz und Riehen stechen mit sehr guten Werten von circa zehn Mieten pro Monat und eCargo-Bike heraus. Diese drei Gemeinden befinden sich alle in der Agglomeration eines Grosszentrums, in dem ein grosses carvelo2go-Netz mit über 20 Standorten besteht. Es zeigt sich, dass diese Standorte davon profitieren, dass das Angebot in der Region bereits bekannt ist. In Köniz und Riehen ist das Angebot bereits seit fast zwei Jahren präsent und konnte sich etablieren. In Carouge hingegen gelang ein aussergewöhnlich erfolgreicher Start des Angebots.

Auch kleinere Städte und Gemeinden wie etwa Bulle, Steinhausen oder Worb verzeichnen verhältnismässig gute durchschnittliche Nutzungswerte, was gewiss nicht zuletzt auf sehr erfolgreiche Hosts mit guten Öffnungszeiten vor Ort zurückzuführen ist. Zudem kann aufgezeigt werden, dass das Angebot in den Sommermonaten in Gampelen und Sempach rege genutzt wurde. In diesen Fällen spielt die Klassifizierung der Gemeinden als periurbane ländliche Gemeinden wohl weniger einer Rolle, sondern vielmehr die Standorte der eCargo-Bikes auf zwei Campingplätzen, die sich ideal als Ausgangspunkt für Fahrten zu Freizeitwecken eignen. Wenn die eCargo-Bikes in den Sommermonaten weniger als vier Mal pro Monat ausgeliehen werden, spricht das Projektteam von einer schlechten Auslastung. Dies betrifft insgesamt neun Gemeinden; in acht von diesen Gemeinden wurde das carvelo2go-Netz allerdings erst vor wenigen Monaten in Betrieb genommen. Leider gehört auch Bellinzona und somit die einzige Gemeinde im italienischsprachigen Raum zu den Gemeinden mit einer schlechten Auslastung. Die Gründe dafür sind wohl vielfältig: Im Tessin ist das eCargo-Bike noch nicht so bekannt, wie in der Deutsch- und Westschweiz. Zudem ist die Fahrrad-Infrastruktur laut einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Nutzerumfrage schlecht ausgebaut. Dies führt dazu, dass sich viele Leute nicht zutrauen, mit

einem eCargo-Bike auf der Strasse zu fahren. Schliesslich ist das Fahrrad noch nicht so sehr als Alltagsverkehrsmittel verankert, sondern wird noch mehr als Freizeitwerkzeug wahrgenommen.

Ein wichtiger Faktor, der sich auf die Auslastung der eCargo-Bikes auswirkt, sind die Öffnungszeiten und die geographische Lage der Hoststandorte in den Gemeinden. Je grosszügiger die Öffnungszeiten ausfallen, desto mehr haben die Nutzerinnen und Nutzer die Gelegenheit, die eCargo-Bikes auszuleihen und desto flexibler sind sie. Es ist hingegen kein klarer Zusammenhang zwischen der Auslastung und der Art des Hostbetriebs auszumachen: Ob es nun Quartierläden, Bäckereien, Bibliotheken oder Altersheime sind – wichtig für den Erfolg ist eher das persönliche Engagement der Betreiber als die Kategorie, in die der Betrieb fällt.

Eines der Ziele des nächsten Betriebsjahrs wird sein, die Auslastung dank verschiedener Kommunikationsmassnahmen und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Hosts zu steigern.

4.3.1 Auswertung der Nutzerdaten

In einem zweiten Schritt wird darauf eingegangen, wie sich die Nutzerinnen und Nutzer von carvelo2go charakterisieren lassen. Interessant ist dabei vor allem, inwiefern sich die carvelo2go-Nutzenden aus den Gemeinden von den klassischen carvelo2go-Nutzenden aus dem städtischen Kontext unterscheiden. Die Daten hierzu stammen einerseits aus der in Kapitel 3.2 beschriebenen Nutzerbefragung, andererseits direkt aus den Angaben, die die Nutzerinnen und Nutzer in ihren Profilen auf www.carvelo2go.ch hinterlegt haben.

Aus den Nutzerprofilen können drei wichtige Indikatoren gezogen werden: das Geschlecht, die Sprachzugehörigkeit sowie das Alter. Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf eine Grundgesamtheit von 10'779 Nutzerinnen und Nutzern (Stand 19.11.2018). 912 von diesen wohnen in einer der 31 oben genannten Gemeinden (und Kleinstädten), die restlichen 9'867 Nutzerinnen und Nutzern leben in grösseren Städten mit bestehenden carvelo2go-Netzen.

39% der Nutzerinnen und Nutzer aus den untersuchten Gemeinden sind weiblich, 61% männlich. Diese Verteilung entspricht fast exakt der Verteilung der Personen aus den Städten. Die Muttersprache von 72.7% der Nutzerinnen und Nutzer aus den Gemeinden ist Deutsch, 24.8% der Personen sprechen Französisch und 2.6% Italienisch. Damit sind die deutschsprachigen Nutzerinnen und Nutzern in den untersuchten Gemeinden im Vergleich zum Anteil der deutschsprachigen Personen an der Gesamtbevölkerung der Schweiz (63.5%) leicht übervertreten. Auch die Altersstruktur der carvelo2go-Nutzenden aus den Gemeinden ähnelt derjenigen der Nutzerinnen und Nutzer aus den Städten: Mit 38.9% sind die 35-44-Jährigen die grösste vertretene Gruppe. Es folgen mit 20.4% die Gruppe der 25-34-Jährigen sowie mit 17.2% diejenige der Personen zwischen 45 und 54 Jahren. 11.0% aller Personen sind zwischen 55 und 64 Jahren alt. In dieser Kategorie liegt der grösste Unterschied zu der Vergleichsgruppe der städtischen Nutzerinnen und Nutzer, bei der nur 6,1 % zu dieser Gruppe zählen. Die Gruppen 16-24 Jahre (3.5%), 65-79 Jahre (3.7%) sowie über 79 Jahre (0.1%) sind im Vergleich zur Gesamtbevölkerung der Schweiz untervertreten. Insgesamt sind die Nutzerinnen und Nutzer aus den Gemeinden mit 43.9 Jahren im Schnitt etwas älter, als diejenigen aus den Städten (durchschnittlich 40.3 Jahre). Die entsprechenden graphischen Visualisierungen dieser Daten finden sich im Anhang unter Kapitel 8.2 sowie in untenstehender Abbildung.

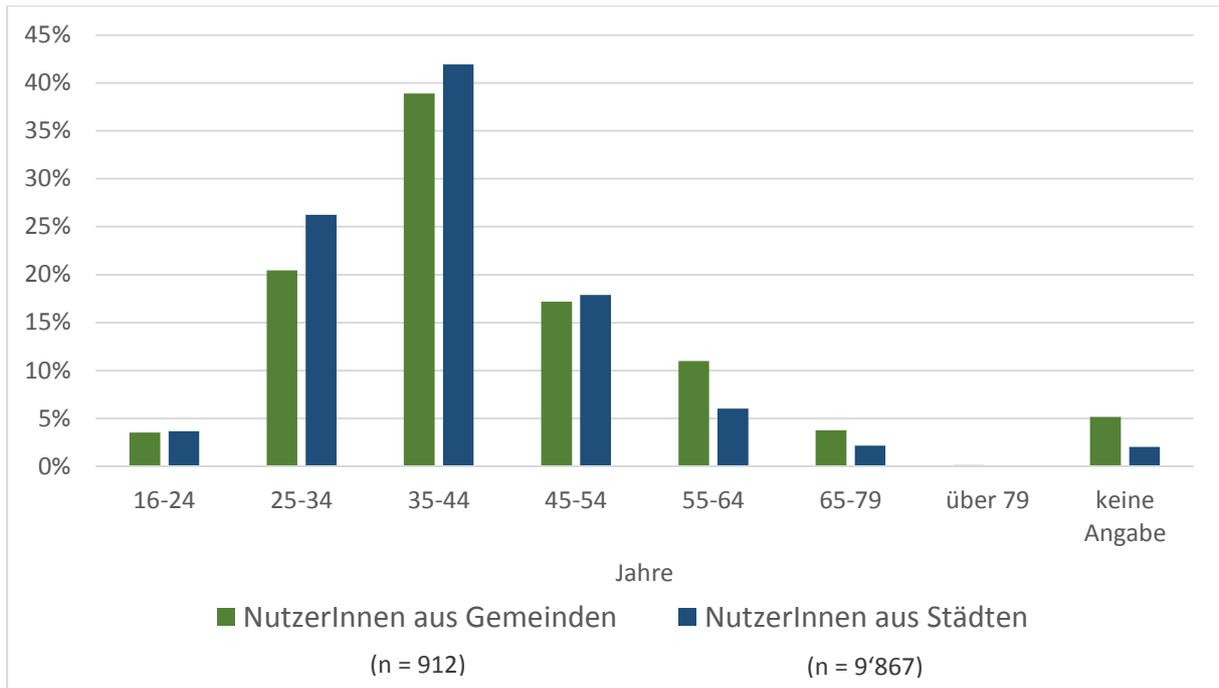


Abbildung 4: Altersstruktur der carvelo2go-NutzerInnen aus den Städten (blau) sowie derjenigen, die in Gemeinden leben (grün)

Die weiteren Indikatoren zur Schärfung der Nutzerprofile stammen aus der Nutzerbefragung, an der insgesamt 1'140 Personen teilnahmen. Von diesen 1'140 Nutzerinnen und Nutzern nutzen 123 regelmässig eCargo-Bikes, die in einer der 31 Gemeinden stationiert sind.

Haushaltsformen

Mit 62.6% stellen die Paare mit Kindern die weitaus grösste Gruppe, was die Haushaltsformen der Nutzerinnen und Nutzer aus den Gemeinden anbelangt. Es folgt ein Anteil von 20.3% von Paaren ohne Kinder. Je 6.5% der Nutzerinnen und Nutzer gaben an, alleine oder in einer Wohngemeinschaft zu leben. 2.4% der Nutzerinnen und Nutzer schliesslich sind alleinerziehende Elternteile.

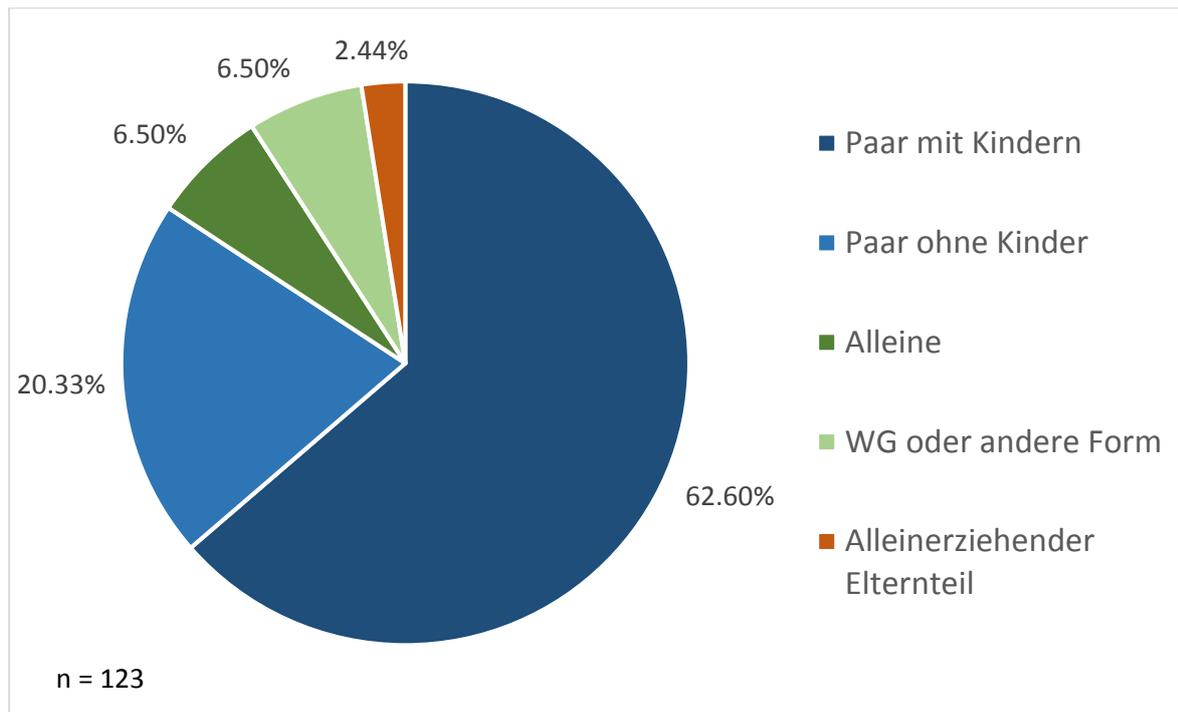


Abbildung 5: Haushaltsformen Nutzerinnen und Nutzer Gemeinden

Die Verteilung unterscheidet sich insofern von derjenigen der Nutzerinnen und Nutzer aus den Städten, als dass in dieser etwas weniger Paare mit Kindern (57%), dafür mehr allein (10.5%) und in Wohngemeinschaften lebende Personen (8.5%) vertreten sind.

Bildungsstand

57.7% der Nutzerinnen und Nutzer aus den untersuchten Gemeinden gaben an, über einen Universitäts- oder Fachhochschulabschluss zu verfügen. Noch höher ist dieser Anteil mit 71.6% bei den Nutzerinnen und Nutzern aus den Städten. 26.0% der Personen aus den Gemeinden und 14.0% Personen aus den Städten haben eine höhere Berufsausbildung abgeschlossen. Bei den Nutzerinnen und Nutzern mit einem Abschluss in der Sekundarstufe II sind die Anteile mit 14.7% (Gemeinden) und 13.0% (Städte) wieder ähnlich. Die Anteile der Personen mit einem Abschluss der obligatorischen Schulzeit sind vernachlässigbar. Insgesamt kann gesagt werden, dass der Bildungsstand der carvelo2go-Nutzerinnen und -Nutzer sehr hoch ist. Dies korreliert mit den Bruttoeinkommen pro Haushalt, die im Anhang (siehe Abbildung 20) abgebildet sind.

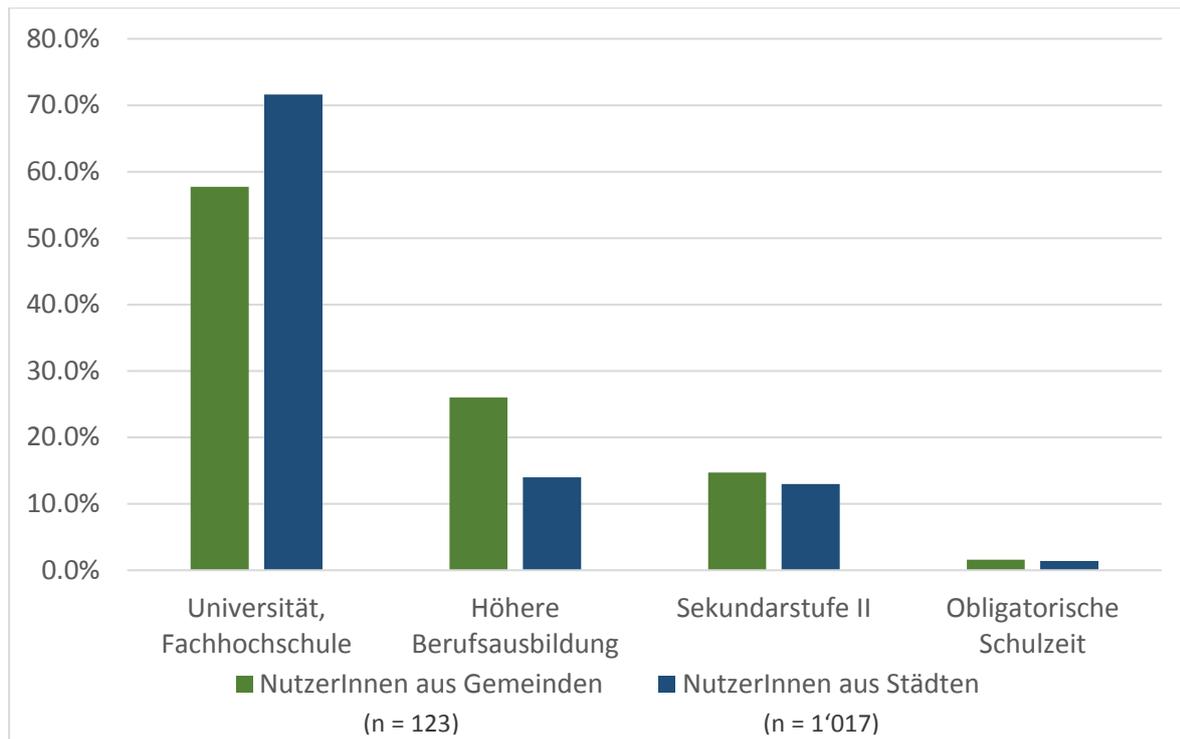


Abbildung 6: Bildungsstand der NutzerInnen aus den Gemeinden (grün) und der NutzerInnen aus den Städten (blau)

Eine mögliche Erklärung für den überdurchschnittlich hohen Bildungsstandard der carvelo2go-Nutzerinnen und -Nutzer liegt in der Ausrichtung des Angebots: carvelo2go spricht veloaffine Personen mit einem grossen Bewusstsein für Ökologie und Nachhaltigkeit an, welche in der Gruppe mit hohem Bildungsstand öfter vertreten sein dürften als in den anderen Ausbildungsklassen.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Wie die nachfolgende Graphik zeigt, ist das Fahrrad nach wie vor das am meisten verbreitete Fahrzeug: 91.9% der Nutzerinnen und Nutzer aus den Gemeinden und 89.9% derjenigen aus den Städten gaben an, über ein Fahrrad zu verfügen. Bei den Autos hingegen besteht ein deutlicher Unterschied. Über die Hälfte der Personen aus den Gemeinden verfügen über ein privates Auto und 35.0% nutzen regelmässig ein Carsharing-Auto, während diese Anteile bei den Personen aus den Städten bei nur 37% privaten Autos aber 41.2% Carsharing-Autos liegen. Es zeigt sich erneut, dass Personen, die carvelo2go nutzen, sehr offen für andere Sharing-Modelle sind. Mit 32.5% haben deutlich mehr Nutzerinnen und Nutzer aus den Gemeinden angegeben, über ein privates eBike zu verfügen, als in den Städten (22.2%). In den restlichen Kategorien sehen in die Anteile in Gemeinden und Städten ähnlich aus und liegen alle unter 10%.

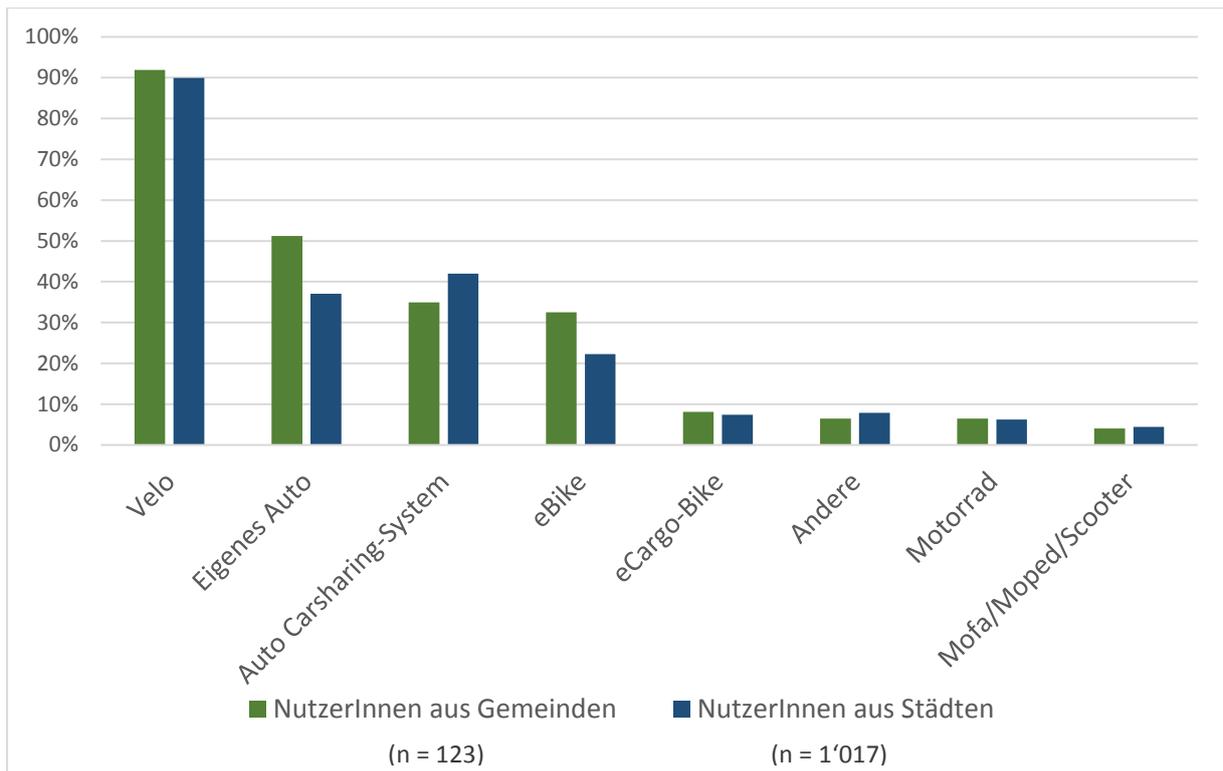


Abbildung 7: Verkehrsmittelverfügbarkeit der Nutzerinnen und Nutzer aus den Gemeinden (grün) und aus den Städten (blau)

In einem weiteren Kapitel innerhalb der Umfrage wurden die Personen zudem gefragt, ob sie über einen Führerschein sowie über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs verfügen. In den Gemeinden haben 94.6% der Nutzerinnen und Nutzer einen Führerschein (in den Städten 90%) und 48.7% verfügen über ein ÖV-Abo (in den Städten 54.3%).

Diese Daten lassen den Schluss zu, dass die typische carvelo2go-Nutzerin beziehungsweise der typische carvelo2go-Nutzer gerne und oft Fahrrad fährt, überdurchschnittlich oft auch ein Carsharing-System wie zum Beispiel Mobility nutzt und in der Hälfte der Fälle in einem autolosen Haushalt wohnt.

Verkehrszweck und Modalshift

Für viele Gemeinden besteht ein grosses Interesse an der Frage, für welche Zwecke die eCargo-Bikes eingesetzt werden und welche Umlagerungseffekte entstehen. Ist mit dem eCargo-Bike-Einsatz tatsächlich ein hohes MIV-Substitutionspotenzial gegeben oder handelt es sich dabei gar um neu generierte Fahrten ohne Modalshift-Effekte?

Bezüglich der Verkehrszwecke ergibt sich folgendes Bild (siehe Abbildung 8):

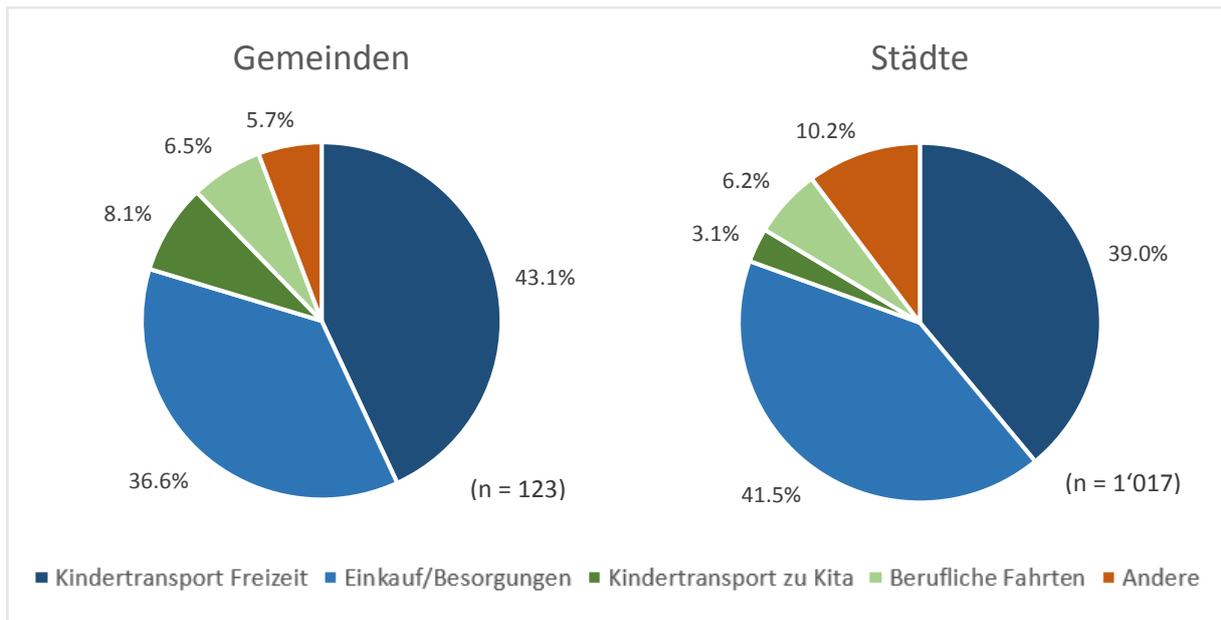


Abbildung 8: Verkehrszwecke der carvelo2go-Fahrten in Gemeinden (links) und Städten (rechts)

Während der Kindertransport in der Freizeit mit 43.1% der von den Nutzerinnen und Nutzern aus den Gemeinden am meisten angegebene Verkehrszweck ist, nimmt dieser in den Städten mit 39% aller Fahrten nur den zweiten Platz ein. Als wichtigster Zweck wurde in Städten Einkäufe und Besorgungen genannt; in den Gemeinden gaben 36.6% der Personen diesen Zweck an. Bei den Nutzerinnen und Nutzern aus Gemeinden folgen die Zwecke Kindertransport zu einer Kindertagesstätte oder einem Kindergarten mit 8.1%, Fahrten mit einem beruflichen Zweck mit 6.5% sowie andere Zwecke mit 5.7%. In der Stadt wurden in deutlich mehr Fällen (10.2%) andere Zwecke angegeben. Zu diesen anderen Zwecken gehörten unter anderem Materialtransport, Recycling sowie Tiertransport.

Bezüglich des Modalshifts können sehr erfreuliche Ergebnisse präsentiert werden (siehe Abbildung 9): 41.9% der Nutzerinnen und Nutzer aus den Städten gaben in der Umfrage an, dass ihre Fahrten mit den eCargo-Bikes Fahrten ersetzt haben, die sie ansonsten mit einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zurückgelegt hätten. Dazu zählen sowohl Fahrten, die mit dem eigenen Auto, als auch Fahrten, die mit einem Carsharing-Auto gemacht worden wären. Bei den Gemeinden liegt der Modalshift mit 47,9% sogar noch höher.

18.7% der Fahrten ersetzten in den Gemeinden ein Fahrrad und 13.8% der Fahrten den öffentlichen Verkehr. Der Anteil der ersetzten öV-Fahrten ist in den Städten mit 21.8% deutlich höher. Bei 14.6% (in den Gemeinden) und 12.6% (in den Städten) liegen die Anteile der Fahrten, die im Zusammenhang mit dem eCargo-Bike-Einsatz neu generiert wurden. Da carvelo2go oft im Freizeit-Kontext genutzt wird, liegt es auf der Hand, dass auch Fahrten unternommen werden, die ohne carvelo2go nicht gemacht worden wären.

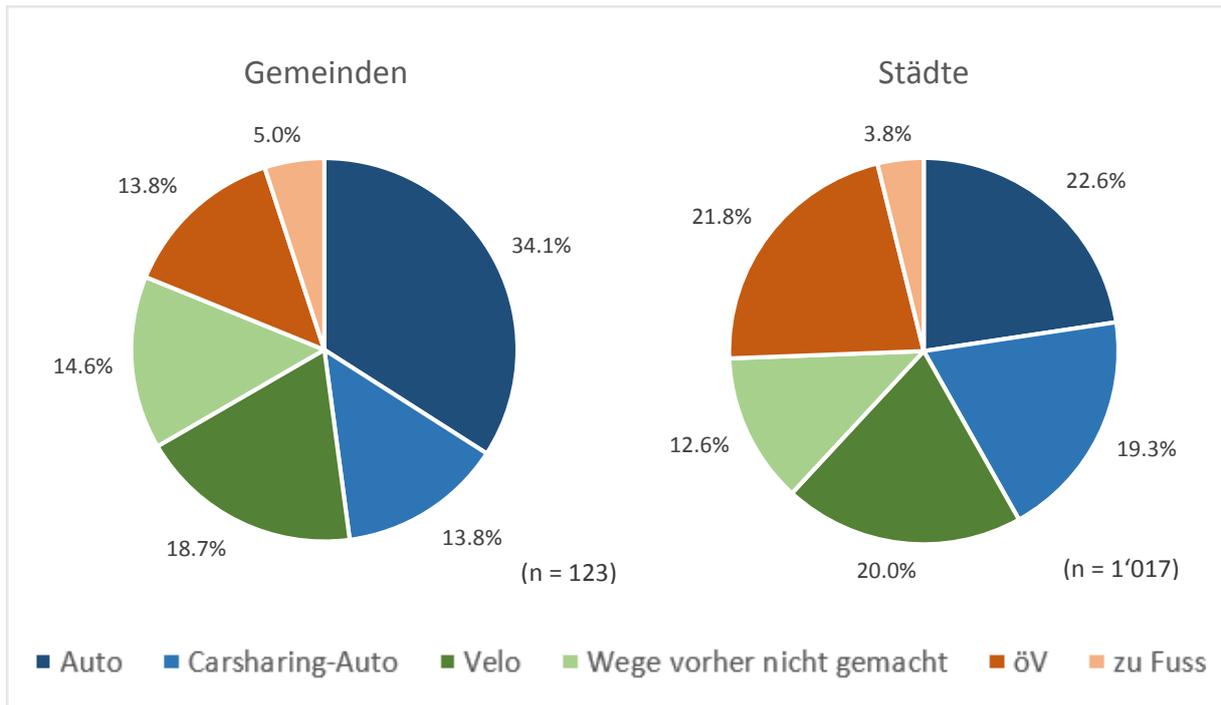


Abbildung 9: Modalshift in den Gemeinden (links) und in den Städten (rechts)

4.3.2 Auswertung der Hostdaten

Auch die beteiligten Hosts wurden über eine Online-Umfrage zu der Wirkung von carvelo2go und dem Nutzen der eCargo-Bikes für ihren Betrieb befragt. Es zeigt sich, dass die lokalen Betriebe, die in den untersuchten Gemeinden ein eCargo-Bike betreuen, mit dem Angebot sehr zufrieden sind. Dies verdeutlicht die folgende Abbildung 10.

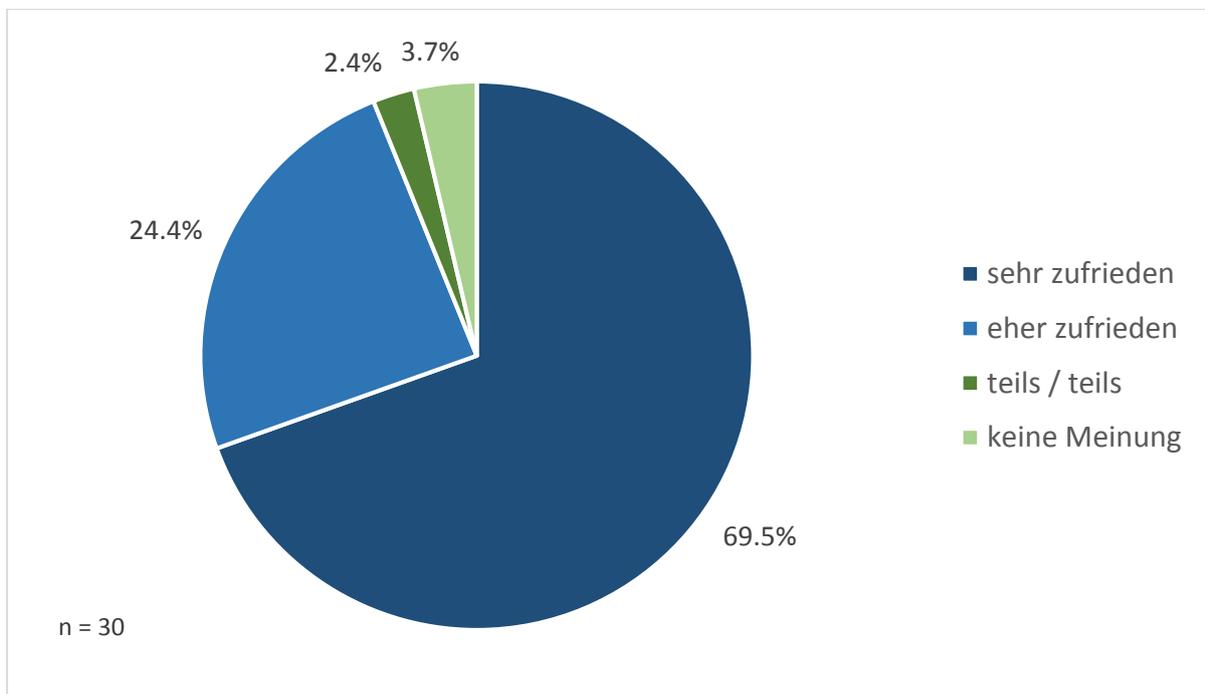


Abbildung 10: Gesamtzufriedenheit der Hosts in den Gemeinden mit dem Angebot carvelo2go

93.9% der Hosts in den Gemeinden sind mit der Zusammenarbeit mit dem carvelo2go-Team eher oder sogar sehr zufrieden. Diese hohe Zustimmung der Betriebe spricht dafür, dass das Hostprinzip auch in den Gemeinden gut funktioniert und das carvelo2go-Team sich auf motivierte Markenbotschafter in den Gemeinden verlassen kann. Gut 75% der Betriebe, die an der Umfrage teilgenommen haben, haben ihr eCargo-Bike mindestens einmal für eigene Zwecke genutzt. Die folgende Abbildung 11 zeigt, für welche Zwecke sie eingesetzt haben.

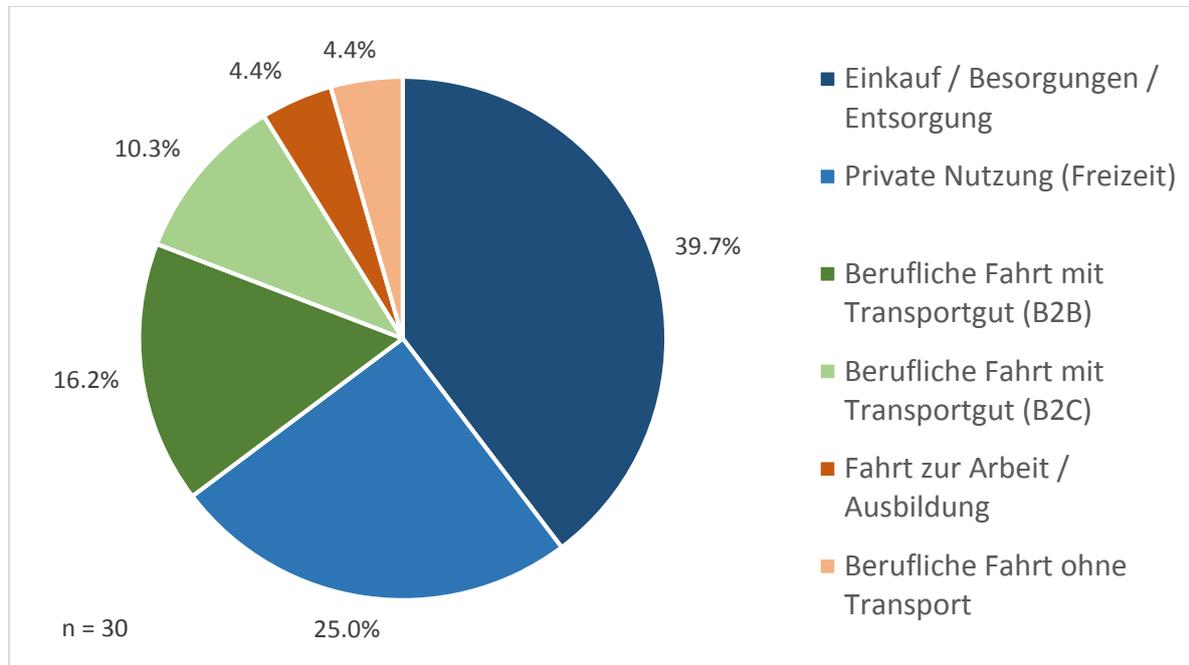


Abbildung 11: Nutzungszwecke Hosts

Knapp 40% der Betriebe gaben an, das eCargo-Bike für Einkäufe, Besorgungen oder Recycling-Zwecke eingesetzt zu haben. Am zweithäufigsten wurden die Bikes für private Zwecke in der Freizeit genutzt. Es folgen Fahrten zum Transport von Gütern zu Privatkunden (16.2%) und zu Geschäftskunden (10.3%). Die eCargo-Bikes werden hingegen nur selten für den Arbeitsweg (4.4%) und für Fahrten ohne Transportgüter (4.4%) eingesetzt.

Insgesamt kann gesagt werden, dass die lokalen Betriebe auch in den Gemeinden von dem Angebot carvelo2go profitieren und die eCargo-Bikes für eigene Zwecke einsetzen können.

4.3.3 Befragung der Gemeindevertreterinnen und -vertreter

Aus den Gesprächen mit den Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Gemeinden konnten einige Schlüsse zu den begünstigenden und hemmenden Faktoren sowie der Rolle der Gemeinden gezogen werden.

In erster Linie stellte sich während der Gespräche heraus, dass die meisten Gemeindevertreterinnen und -vertreter mit dem Angebot grundsätzlich zufrieden sind. Sie strichen die professionelle Organisation der Lancierung, die gute Qualität des eCargo-Bike Modells, eine erhöhte Medienaufmerksamkeit sowie die Betreuung durch das carvelo2go-Team heraus. Viele äusserten jedoch den Eindruck, dass die eCargo-Bikes in ihren Gemeinden noch gering ausgelastet seien. Es wurde zudem berichtet, das Angebot werde nur in wenigen Gemeinden regelmässig von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gemeindeverwaltung genutzt. Dies könnte unter anderem daran liegen, dass die eCargo-Bikes teilweise zu weit von der Gemeindeverwaltung entfernt stationiert sind. Somit wird der Aufwand, sie abzuholen und für Gemeindezwecke einzusetzen, zu gross. In manchen Gemeinden wurde aber auch nicht an alle Mitarbeitenden kommuniziert, dass das Angebot besteht und für Verwaltungsbelange eingesetzt werden könnte. In diesen Fällen können die Gemeinden selbst noch etwas mehr Kommunikationsaufwand betreiben.

Praktisch alle Gemeinden sahen die finanzielle Unterstützung durch die KOMO als begünstigenden, sogar als ausschlaggebenden Faktor, dass das Projekt überhaupt angegangen werden konnte. Zu hohe finanzielle Hürden

würden innovative Projekte oft verhindern und daher sei es in diesem Fall sehr positiv, dass sich eine Bundesstelle für dieses Angebot einsetze und den Gemeinden den Einstieg erleichtere. Einige Gemeinden hoben hervor, dass die Gemeindeverwaltung auch selbst etwas tun könne, um die Annahme des Angebots in der Bevölkerung zu unterstützen. So fördert etwa die Gemeinde Renens carvelo2go, indem sie es der Bevölkerung gratis zur Verfügung stellt. Eine ähnliche Aktion plant auch die Gemeinde Wattwil im nächsten Frühjahr.

Als Hemmnisse sehen die Gemeinden die zu geringe Kommunikation des Angebots aufgrund eingeschränkter Ressourcen sowie die (noch) mangelnde Affinität der Einwohnerinnen und Einwohner zu Sharing-Angeboten. Zudem äusserten sich einige Vertreterinnen und Vertreter dahingehend, dass das Angebot doch besser für urbane Räume zugeschnitten und ihre Gemeinde vielleicht zu klein sei.

Die Gemeindevertreterinnen und -vertreter wurden anschliessend auch über ihre Rolle in dem carvelo2go-Prozess (Vorbereitung, Lancierung und Betrieb) befragt. Das Angebot wird von einem Grossteil der Gemeinden als primär private Initiative angesehen, die es aber verdient hat, von der Gemeinde zu Beginn finanziell unterstützt zu werden. Die Gemeinden sehen sich überwiegend in einer unterstützenden Funktion. Es besteht eine Bereitschaft, das Angebot auch nach Ablauf der Vertragsdauer von drei Jahren weiterhin zu finanzieren, aber in einem geringeren Masse, als zu Beginn. Es wurde deutlich, dass die Gemeindevertreterinnen und -vertreter von dem carvelo2go-Team erwarten, dass die Auslastung in den nächsten Monaten gesteigert werden kann.

4.3.4 Weiterentwicklung Geschäftsmodell

In den letzten Betriebsmonaten hat sich gezeigt, dass das Geschäftsmodell sich bewährt hat. Die Befragung der Gemeindevertreter konnte aufzeigen, dass die meisten Gemeinden das Angebot als Bereicherung für ihre Gemeinde wahrnehmen. Die Beschriftung der eCargo-Bikes ist zudem für die Gemeinden ein spannendes Instrument und trägt zu einer positiven Positionierung bei. Der finanzielle Beitrag war für die Gemeinden verkraftbar und das Modell bot die Möglichkeit, während drei Jahren Erfahrungen zu sammeln und dann zu entscheiden, ob ein Engagement weiterhin in Frage kommt. Aufgrund des grossen Interesses vonseiten weiterer Gemeinden hat sich die Mobilitätsakademie deshalb entschlossen, das Angebot wie bisher weiterzuführen. Kurzfristig sind keine nennenswerten Änderungen im Finanzierungsmodell geplant. Es ist allerdings denkbar, nach Ablauf der ersten drei Jahren zu einem Modell mit Defizitgarantie überzugehen, um die betrieblichen Risiken auszugleichen. Auch im kommenden Jahr 2019 werden weitere Gemeinden das Angebot carvelo2go bei sich lancieren.

5 Fazit

Die Projektziele von „carvelo2go für Gemeinden“ konnten erreicht oder übertroffen werden: Es gelang, das Projekt in allen drei Sprachregionen und in Gemeinden mit sehr unterschiedlichen räumlichen Kontexten zu lancieren. Dank der finanziellen Unterstützung durch die Koordinationsstelle für Mobilität KOMO konnte das Angebot carvelo2go in vielen Gemeinden realisiert werden, in denen ansonsten die finanziellen Hürden zu hoch gewesen wären und eine Realisierung kein Fokus der Expansion der letzten 2 Jahre gewesen wäre. Die beteiligten Gemeinden beurteilen das Angebot nach den ersten Betriebsmonaten positiv, sehen aber noch Potenzial, was die Auslastung der Nutzung anbelangt. In den kommenden Monaten wird die Mobilitätsakademie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden versuchen, das Angebot mit gezielten Kommunikationsmassnahmen bekannter zu machen und die Auslastung der eCargo-Bikes zu steigern.

Das Angebot wird auch nach Projektabschluss mit finanziell geringem Aufwand in neuen Gemeinden lanciert werden. Dazu gehören etwa Gemeinden wie Echallens, Lenzburg, Mendrisio oder Suhr, in denen die Finanzierung bereits sichergestellt werden konnte und die Netze im Frühling 2019 in Betrieb genommen werden.

6 Projektkosten

Die Gesamtkosten für das Projekt carvelo2go für Gemeinden belaufen sich auf **CHF 390'185.10**. Durch die KOMO wurden davon **CHF 80'000** übernommen.

7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Geschäftsmodell carvelo2go in den Städten	7
Abbildung 2: Geschäftsmodell carvelo2go für Gemeinden.....	8
Abbildung 3: Überblick der 31 carvelo2go-Gemeinden.....	10
Abbildung 4: Altersstruktur der carvelo2go-NutzerInnen aus den Städten (blau) sowie derjenigen, die in Gemeinden leben (grün).....	15
Abbildung 5: Haushaltsformen NutzerInnen und Nutzer Gemeinden.....	16
Abbildung 6: Bildungsstand der NutzerInnen aus den Gemeinden (grün) und der NutzerInnen aus den Städten (blau).....	17
Abbildung 7: Verkehrsmittelverfügbarkeit der NutzerInnen und Nutzer aus den Gemeinden (grün) und aus den Städten (blau).....	18
Abbildung 8: Verkehrszwecke der carvelo2go-Fahrten in Gemeinden (links) und Städten (rechts).....	19
Abbildung 9: Modalshift in den Gemeinden (links) und in den Städten (rechts).....	20
Abbildung 10: Gesamtzufriedenheit der Hosts in den Gemeinden mit dem Angebot carvelo2go	20
Abbildung 11: Nutzungszwecke Hosts.....	21
Abbildung 12: Lancierungsanlass am 16. Mai 2018 in Bellinzona.....	26
Abbildung 13: Lancierungsanlass der Gemeinden Grenchen, Olten und Solothurn am 23. Mai 2018 in Solothurn.....	26
Abbildung 14: Lancierungsanlass am 18. Mai 2018 in Bulle.....	27
Abbildung 15: Lancierungsanlass Gemeinden Ouest Lausannois (Bussigny, Chavannes-près-Renens, Ecublens, Prilly, Renens und Saint-Sulpice) am 18. September 2018 in Renens	27
Abbildung 16: Geschlecht der NutzerInnen aus den Gemeinden.....	28
Abbildung 17: Muttersprachen der NutzerInnen aus den Gemeinden	28
Abbildung 18: Erwerbstätigkeit der NutzerInnen aus den Gemeinden.....	29
Abbildung 19: Haushaltsformen der NutzerInnen aus den Gemeinden.....	29
Abbildung 20: Monatliches Bruttoeinkommen pro Haushalt der NutzerInnen aus den Gemeinden.....	30

8 Anhang

8.1 Impressionen aus den Gemeinden



Abbildung 12: Lancierungsanlass am 16. Mai 2018 in Bellinzona



Abbildung 13: Lancierungsanlass der Gemeinden Grenchen, Olten und Solothurn am 23. Mai 2018 in Solothurn



Abbildung 14: Lancierungsanlass am 18. Mai 2018 in Bulle



Abbildung 15: Lancierungsanlass Gemeinden Ouest Lausannois (Bussigny, Chavannes-près-Renens, Ecublens, Prilly, Renens und Saint-Sulpice) am 18. September 2018 in Renens

8.2 Weitere Auswertungen zu den Nutzerdaten

Geschlecht

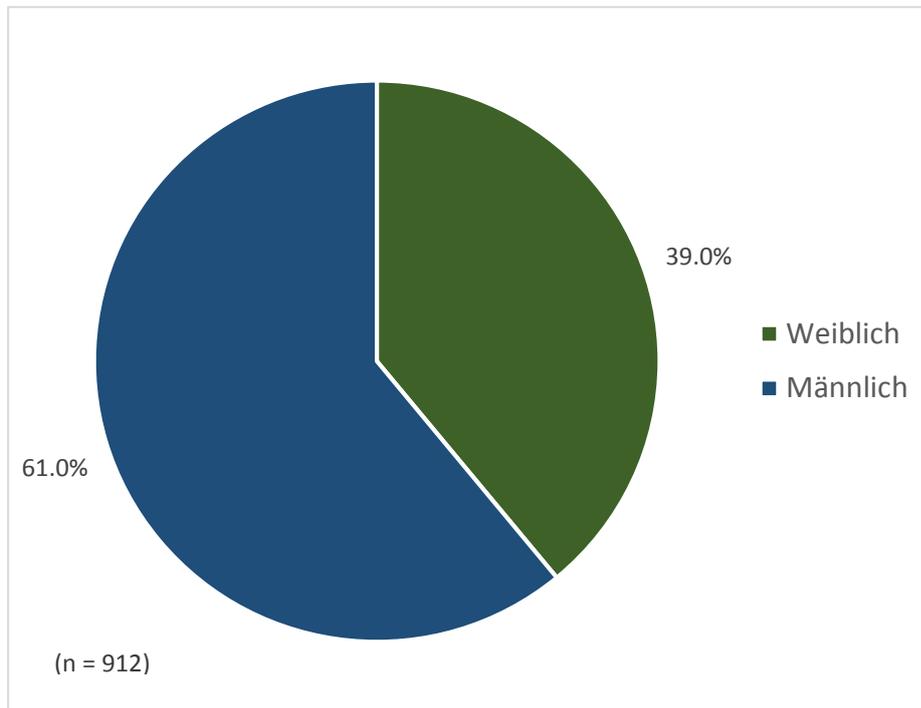


Abbildung 16: Geschlecht der NutzerInnen aus den Gemeinden

Sprache

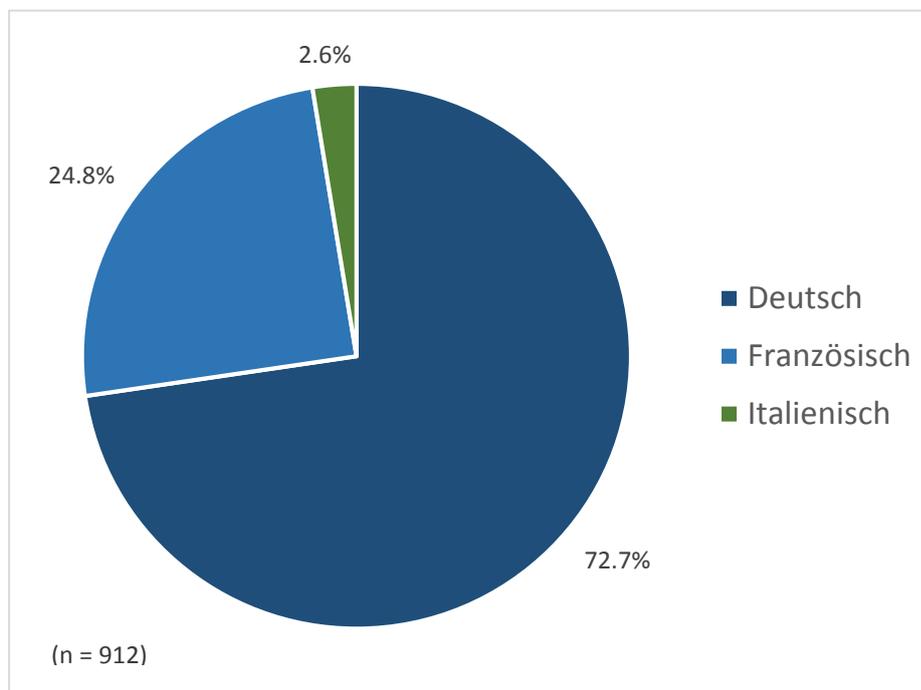


Abbildung 17: Muttersprachen der NutzerInnen aus den Gemeinden

Erwerbstätigkeit

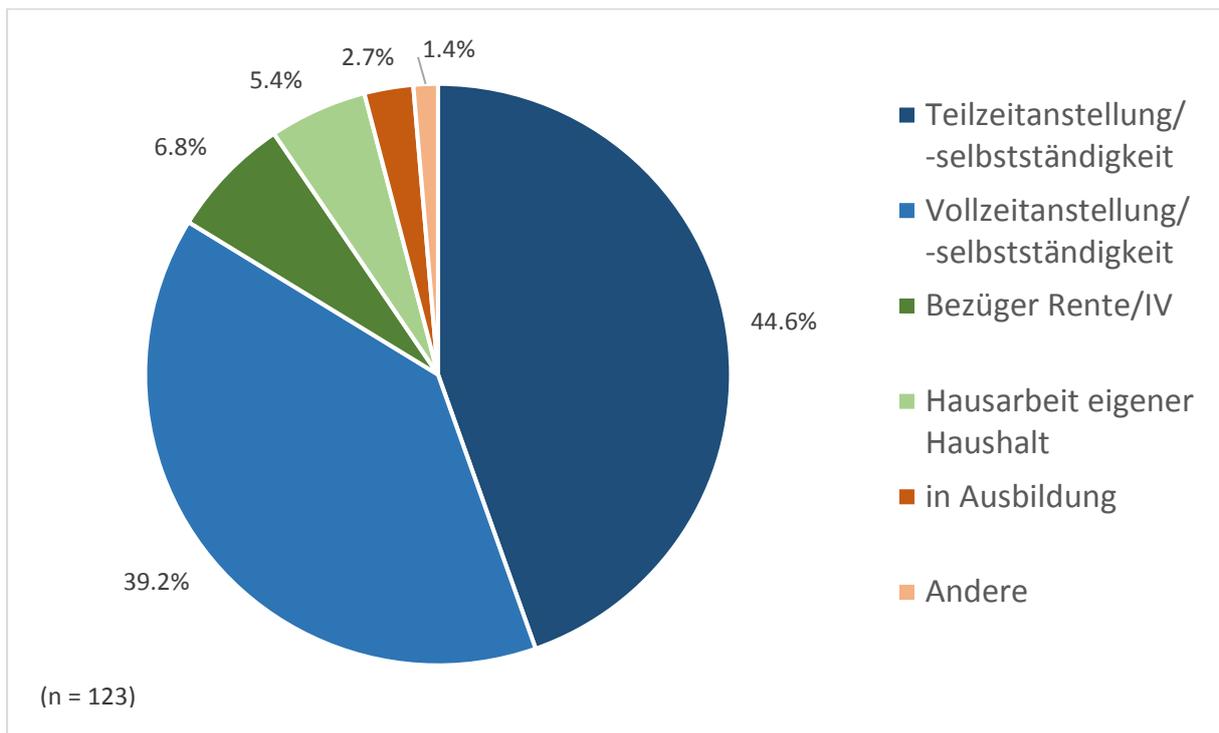


Abbildung 18: Erwerbstätigkeit der NutzerInnen aus den Gemeinden

Haushalt: Haushaltsform und monatliches Bruttoeinkommen

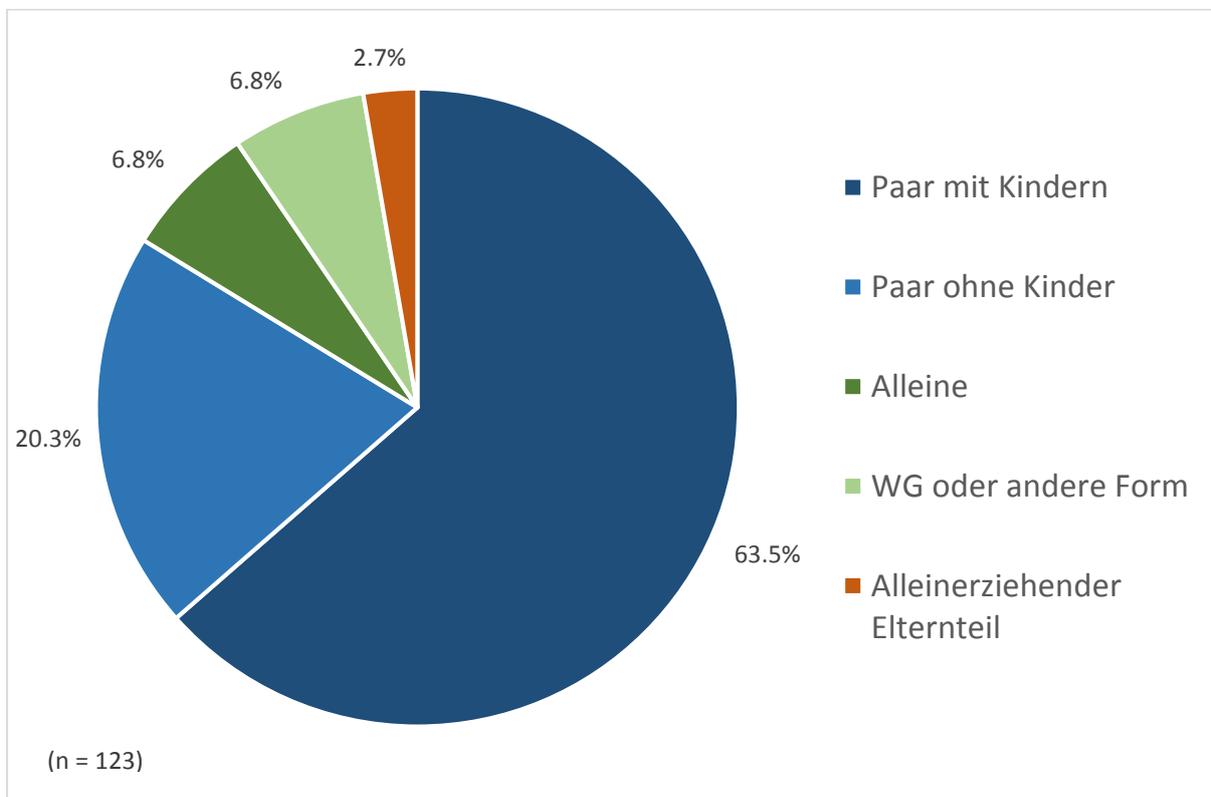


Abbildung 19: Haushaltsformen der NutzerInnen aus den Gemeinden

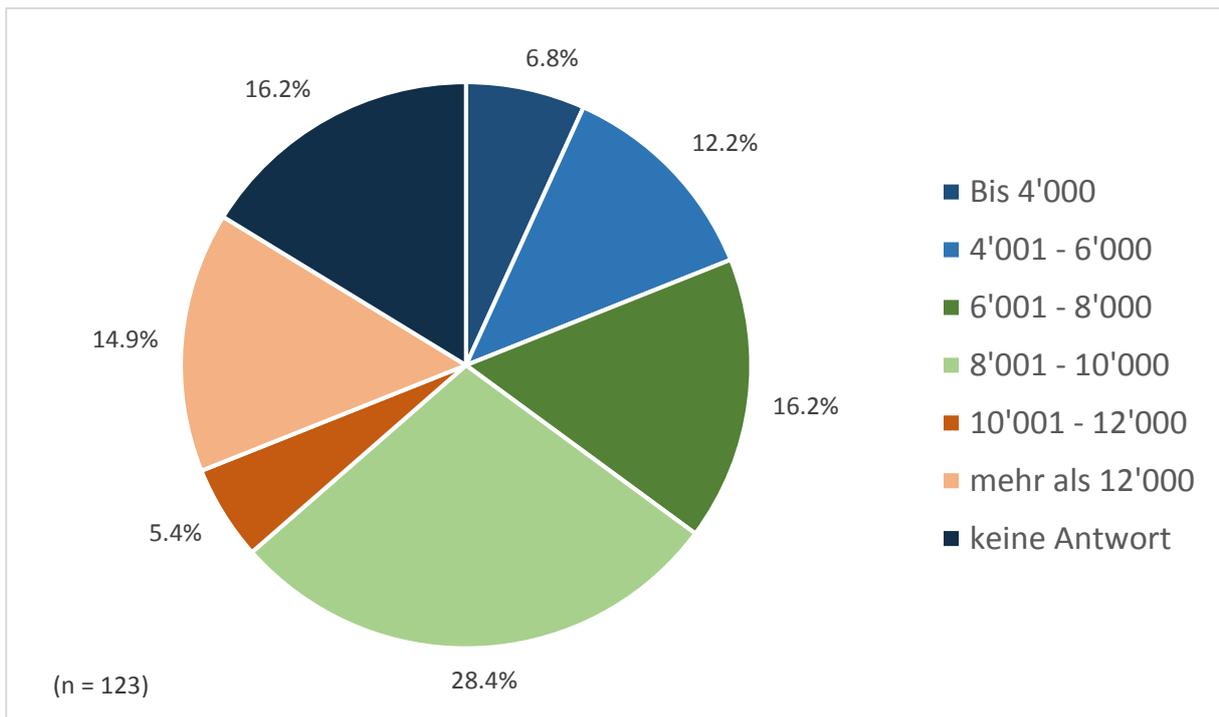


Abbildung 20: Monatliches Bruttoeinkommen pro Haushalt der NutzerInnen aus den Gemeinden