



Universität St.Gallen

Institut für Mobilität

From insight to impact.



Projektbericht

Multimodal Vernetzt

Vernetzung von geteilter Mikromobilität und
ÖV mit Bundles und Sharing Zonen



TIER
dott



SBB CFF FFS



st.gallen

AGGLO 
ST.GALLEN — BODENSEE

Management Summary

Das Projekt "Multimodal Vernetzt" hat Massnahmen für eine bessere Vernetzung von geteilter Mikromobilität (E-Scooter und (E-)Bikes) mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) untersucht. Nach einer Experten- und Kundenbefragung wurde in der Ostschweiz eine Pilotstudie durchgeführt.

Massnahme 1: Bundle-Angebote für geteilte Mikromobilität und ÖV Abokundinnen und -kunden im Tarifverbund OSTWIND konnten während der zehnwöchigen Pilotphase im Sommer/Herbst 2024 eines von drei vergünstigten Paketen für die Nutzung von TIER E-Scootern und E-Bikes abschliessen: Eine Flatrate zur unbegrenzten Nutzung für CHF 35, ein Paket mit 50 Freiminuten für CHF 10 und ein Paket mit 50% Rabatt auf den Normalpreis für CHF 7. Zudem konnten Einzelbillett-Käufer in der öV-Plus App für CHF 2.70 Aufpreis einen Gutschein für eine 12-minütige TIER Fahrt erwerben.

Die Bundles stiessen auf positive Resonanz und zeigten ein höheres Marktpotenzial als frühere Versuche. Dabei wurde ein Bedarf an differenzierten Angeboten erkennbar. Trotz schlechter werdender Witterung nahmen die Verkaufszahlen im Verlauf der Pilotphase zu, was das Potenzial für eine langfristige Etablierung bestätigt. Die Nutzer gaben überwiegend an, das Angebot in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr zu nutzen, auch wenn dies eher als Komfortfaktor diene und nur wenige zusätzliche Fahrten festgestellt wurden. Auf Grund von hoher Nutzerzufriedenheit empfiehlt die Studie die Einführung von Angeboten für kombinierte Mobilität, um die Gesamtattraktivität des ÖV zu fördern. Für eine breitere Akzeptanz sollten Nutzungshürden gesenkt werden, z.B. durch eine Tiefenintegration in eine Multimodal-App.

Massnahme 2: Mikromobilitäts-Hubs (Sharing Zonen)

Als zweite Massnahmen wurden an verschiedenen städtischen und ländlich geprägten Bahnhöfen in der Ostschweiz Sharing Zonen für geteilte E-Scooter und E-Bikes errichtet. Die Sharing Zonen konnten die Ordnung verbessern und werden von den Nutzerinnen und Nutzern als wichtig erachtet. Dennoch wird sich der Erhalt eines hybriden Systems aus free-floating und Stationen gewünscht.

Die Projektpartner OSTWIND und Dott (ehemals TIER) beabsichtigen auf Grund der ermutigenden Ergebnisse des Pilotversuchs ein Dauerangebot einzuführen. Hierbei soll ein Kompromiss aus Attraktivität für die Nutzenden und wirtschaftlicher Tragfähigkeit für die Beteiligten gefunden werden. Die SBB beabsichtigt, das Angebot an Sharing Zonen national auszuweiten.

Inhalt

Einleitung

06

Massnahmen für die Integration:
Ergebnisse aus Experteninterviews

08

Umfrage zu Zahlungsbereitschaft
für Kombi-Angebote

14

Pilotstudie

17

— Statistiken

21

— Befragung

24

Fazit & Ausblick

30

Einleitung

Die geteilte Mikromobilität (E-Scooter- und (E-)Bike-Sharing) gewinnt in der Schweiz zunehmend an Bedeutung. Allein im Jahr 2023 stieg die Zahl der Nutzungen um 22 % gegenüber dem Vorjahr¹. Gleichzeitig entstand in der Gesellschaft eine lebhaft Debatten über die Vor- und Nachteile dieser neuen Mobilitätsformen.

Ende 2022 haben wir, das IMO-HSG, in Zusammenarbeit mit der Stadt St.Gallen untersucht, wie sich die Mikromobilität optimal in das bestehende Mobilitätssystem integrieren lässt.²

Dabei zeigte sich eine grosse Offenheit bei den befragten Personen: Mehr als zwei Drittel betrachten Mikromobilitätsfahrzeuge als sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Aus der Studie wurden verschiedene Empfehlungen abgeleitet, um die Integration von öffentlichem Verkehr und Mikromobilität weiter zu verbessern.

Der Tarifverbund OSTWIND und TIER führten bereits 2022 eine erste gemeinsame Aktion durch: Abonentinnen und Abonnenten erhielten einen Promo-Code, mit dem die Entsperrgebühr für TIER-Fahrzeuge entfiel. Die positive Resonanz auf diese Aktion bestärkte das Interesse, Mikromobilität und öffentlichen Verkehr noch stärker zu verknüpfen. Aus diesem Grund gründeten wir im Sommer 2023 zusammen mit der SBB, der Stadt St.Gallen und der AGGLO St.Gallen-Bodensee ein Konsortium, um konkrete Massnahmen zu entwickeln und diese in der Praxis zu erproben.



Ablauf der Studie



I. Experteninterviews zur Identifikation von Best Practices



II. Wissenschaftliche Umfrage zu Zahlungsbereitschaft für Kombi-Angebote



III. Pilotierung von Massnahmen in der Ostschweiz

Geteilte Mikromobilität in der Schweiz 2023¹

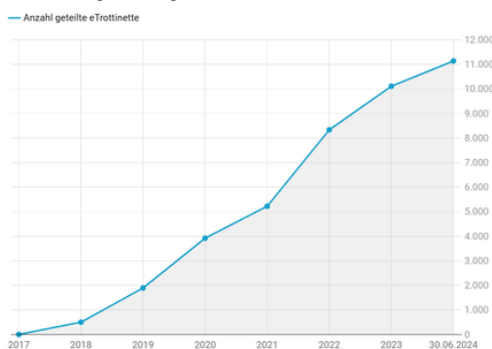
Stationsunabhängige Mikromobilität in der Schweiz

Auswahl der grössten Anbieter



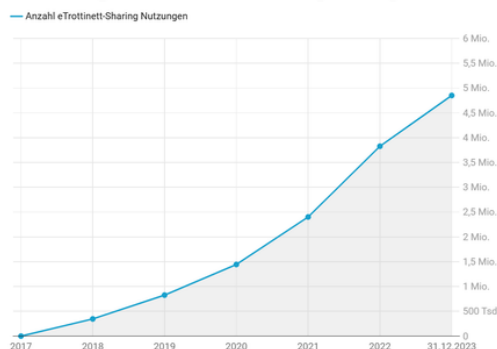
7 Anbieter 11'140 geteilte e-Scooter 927'442 Nutzende 5 Mio Nutzungen

Entwicklung Anzahl geteilte eTrottinette



Hinweis: Die Fahrzeug-Flotten der Anbieter Bolt, Lime und Tier beinhalten auch einen kleinen Anteil an eBikes (free-floating).
Quelle: CHACOMO Mitglieder • Daten herunterladen • Erstellt mit Datawrapper

Entwicklung Anzahl eTrottinett-Sharing Nutzungen



Hinweis: Die Fahrzeug-Flotten der Anbieter Bolt, Lime und Tier beinhalten auch einen kleinen Anteil an eBikes (free-floating).
Quelle: CHACOMO Mitglieder • Daten herunterladen • Erstellt mit Datawrapper

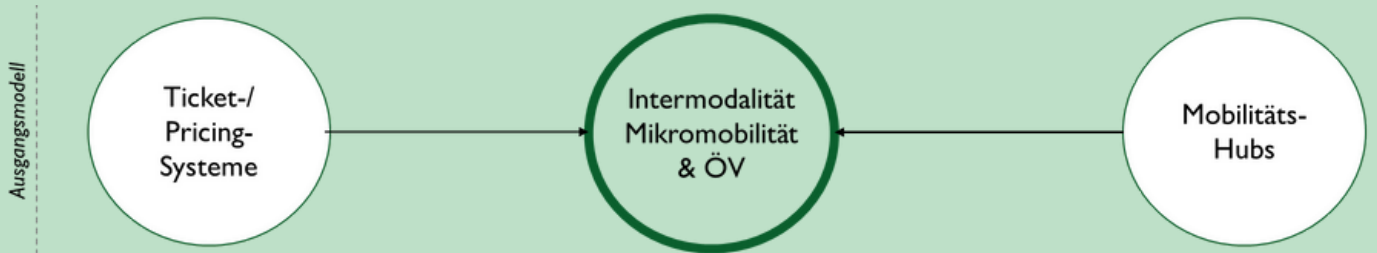
1: CHACOMO (2024) 2: IMO-HSG: Studie zur Nutzung der Mikromobilität in St.Gallen (2022)

Die Studie wurde in **drei Phasen** durchgeführt:

Zunächst haben wir Best Practices für die Integration von Mikromobilität und ÖV durch eine **Literaturrecherche** sowie **Expertengespräche** identifiziert. Hierzu wurden im Herbst 2023 über 20 Gespräche mit Mikromobilitätsanbietern, Verkehrsbetrieben, Stadtverwaltungen und unabhängigen Experten geführt.

Im zweiten Schritt haben wir Bürgerinnen und Bürger nach dem Interesse und der Zahlungsbereitschaft für Kombi-Angebote **befragt** und dabei verschiedene Bundle-Modelle evaluiert.

Diese Ergebnisse wurden genutzt, um im der Ostschweiz zwei Massnahmen zu **pilotieren**: Das Angebot von Ticket-Bundles für Abonnenten und Einzelfahrten sowie die Errichtung von Mikromobilitäts-Hubs.



Manuel Herzog

Managing Director Dott Schweiz (ehemals TIER Mobility)

«Der erfolgreiche Pilotversuch 2022 mit dem Tarifverbund OSTWIND hat uns gezeigt, wie wichtig die Verzahnung von Mikromobilität und öffentlichem Verkehr ist. Durch die Studie des Instituts für Mobilität können wir dieses Thema nun vertiefen.»

Das Konsortium

TIER dott

- **TIER Mobility** ist der grösste Anbieter für geteilte E-Scooter und E-Bikes in der Ostschweiz. Seit Dezember 2024 ist TIER in die Marke Dott übergegangen.

SBB CFF FFS

- Die Abteilung **Erste Letzte Meile der SBB** optimiert die Reise vom und zum Bahnhof.

st.gallen

- Das **Tiefbauamt der Stadt St.Gallen** erarbeitet Verkehrskonzepte und managt zusammen mit der Stadtpolizei und dem Amt für Umwelt und Energie die geteilte Mikromobilität in der Stadt St.Gallen.



- Der **Tarifverbund OSTWIND** vereinigt über 30 Transportunternehmen in einem gemeinsamen Preissystem.



- Das **Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee** der REGIO hat das Ziel die Zusammenarbeit in der Verkehrsentwicklung zu fördern.



Universität St.Gallen
Institut für Mobilität

- Das **Institut für Mobilität** der Universität St.Gallen erforscht die Zukunft der Mobilität aus einer betriebswirtschaftlichen und verhaltensökonomischen Perspektive.

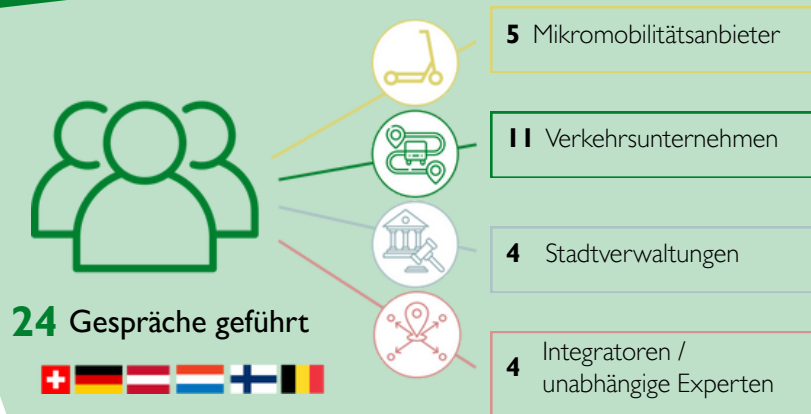
I. Massnahmen für die Integration: Ergebnisse aus Experteninterviews

Als ersten Projektschritt haben wir mit über **20 Expertinnen und Experten** gesprochen, um «Best Practices» für die Integration von öffentlichem Verkehr und Mikromobilität zu identifizieren. Dabei standen folgende Fragen im Zentrum:

- Welche Rolle spielen die verschiedenen Stakeholder bei der Integration?
- Welche Chancen und Herausforderungen bestehen bei der Integration mit Bundles?
- Welche Chancen und Herausforderungen bestehen bei der Integration durch Mikromobilitäts-Hubs?

Die folgenden Ergebnisse stellen den grundsätzlichen Konsens der geführten Interviews dar und repräsentieren nicht zwingend die Meinung der Projektbeteiligten.

Überblick Massnahmen



1. Physische Integration	“Kunden müssen die Mobilitätsstation sofort sehen” “Der Umstieg muss wirklich reibungslos funktionieren”
2. Tarifliche Integration	“Das Angebot muss wirklich attraktiv sein” “In einer idealen Welt geht es nur um den Weg von A nach B – egal mit welchem Verkehrsmittel”
3. Digitale Integration	“Man soll nicht erst zig Apps installieren müssen” “Kunden wissen oft nicht: Wie kann ich das jetzt nutzen?”
4. Kommunikation	“Der ÖV schafft Glaubwürdigkeit für die Mikromobilität” “Die Verkehrsanbieter haben einen ganz anderen Zugang zu Kunden”

Aussagen von:

- Nahverkehrsunternehmen
- Mikromobilitätsanbieter
- Integratoren / Think Tanks
- Stadtverwaltungen

Gegenseitige Rollenerwartungen

Es besteht grundsätzlich Einigkeit darüber, dass geteilte Mikromobilität einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten kann. Voraussetzung hierfür ist eine **effiziente Integration** in das urbane Mobilitätssystem, um insbesondere die gezielte Nutzung – etwa für die **erste und letzte Meile** – zu fördern.

Ein regelmässiges Spannungsfeld zeigt sich dabei im Verhältnis zwischen Stadtverwaltung und Mikromobilitätsanbietern, da Teile der Bevölkerung Mikromobilitätsfahrzeuge kritisch betrachten. Verkehrsbetriebe könnten hierbei eine wichtige **Vermittlerrolle** übernehmen, indem sie die Integration mit dem Nahverkehr verbessern.



Unterschiedliche Auffassungen gibt es hinsichtlich Subventionierungen oder Konzessionsgebühren. Während Mikromobilitätsanbieter ihre Bedeutung für eine umweltfreundliche Mobilität betonen, befürchten Städte häufig ein Überangebot und erheben entsprechende Gebühren. Als Kompromisslösung bieten sich **Ausschreibungen** an: Anbieter verpflichten sich, insbesondere die **Aussenquartiere** zu erschliessen, und erhalten im Gegenzug eine **Befreiung von Konzessionsgebühren** in den profitableren Stadtzentren. Damit ermöglichen Städte ein flächendeckendes Angebot, ohne Subventionen leisten zu müssen.

Beispiel Wien: Die Wiener Linien koordinieren unter der Marke «Wien Mobil» gemeinsam mit der Stadt Wien das Shared Mobility Angebot. Sie errichten Mobilitätsstationen und binden alle Services in eine Multimodal-App ein.

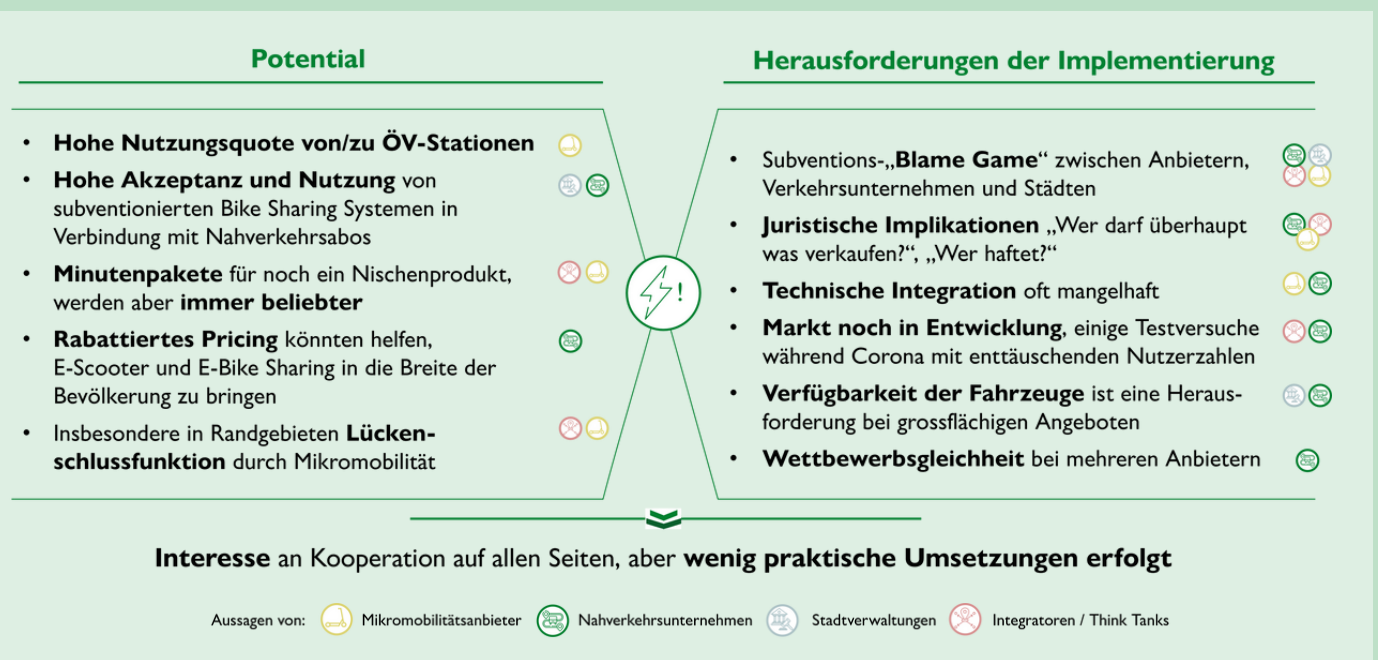


Copyright: Wiener Linien/Robert Peres

Anbieter, Stadtverwaltungen und Verkehrsbetriebe müssen für eine stadtverträgliche Lösung zusammenarbeiten.

Bundles für die Integration von geteilter Mikromobilität und ÖV

Grundsätzlich wird Kombi-Angeboten (Bundles) für geteilte Mikromobilität und ÖV ein hohes Potential bescheinigt, um die erste/letzte Meile Funktion zu stärken. Zwar gibt es auf dem Markt einige Angebote für die Nutzung von subventioniertem Bike-Sharing, jedoch sind gemeinsame Produkte mit privatwirtschaftlichen Anbietern geteilter Mikromobilität selten. Neben der Herausforderung einer **technischen Integration** scheitern gemeinsame Angebote häufig an der Frage der **Einnahmeaufteilung**, da Bundles nur dann erfolgreich sein können, wenn sie gegenüber dem separaten Einzelkauf einen klaren Mehrwert bieten.



Mögliche Pakete - Synthese aus Expertenmeinungen



Pricing

Die Befragten nannten einen signifikanten Rabatt gegenüber dem Normalpreis als Erfolgsfaktor (>50%). Der Aufpreis für die Mikromobilitätsoption sollte dabei geringer sein als der Preis für das ÖV Ticket.

Erfolgsfaktoren Bundles

Um erfolgreich ein kombiniertes Angebot zu implementieren, ist es zentral, eine nachvollziehbare Logik für die **Einnahmearaufteilung** festzulegen. Ein Kombi-Produkt sollte **günstiger** sein als die Summe der jeweiligen Einzelprodukte – entsprechend müssen beide Partner auf einen Teil ihrer Einnahmen verzichten. Während Gutscheinelösungen einen ersten Schritt darstellen können, sollten Bundles idealerweise direkt in eine **multimodale App** (Mobility-as-a-Service) integriert werden, um flexible Abrechnungslogiken zu ermöglichen.



Expertenempfehlung Implementierung



Finanzierung

- Faire Aufteilung des Rabatts zwischen Mikromobilitätsanbieter und Nahverkehrsunternehmen (gegenseitiger Werbeeffect, Steigerung der Auslastung, Arbitrage)
- Ggf. Berücksichtigung in Konzessions-/ und Vergabeverfahren



Technische Umsetzung

- Verkauf durch den **ÖV-Anbieter**, mittelfristige gegenseitige Öffnung
- Ideal: Kein Appwechsel im Prozess erforderlich



Kommunikation

- **Gemeinsame Kommunikationskampagne** von Verkehrsbetrieben und Mikromobilitätsanbieter



Langfristigkeit

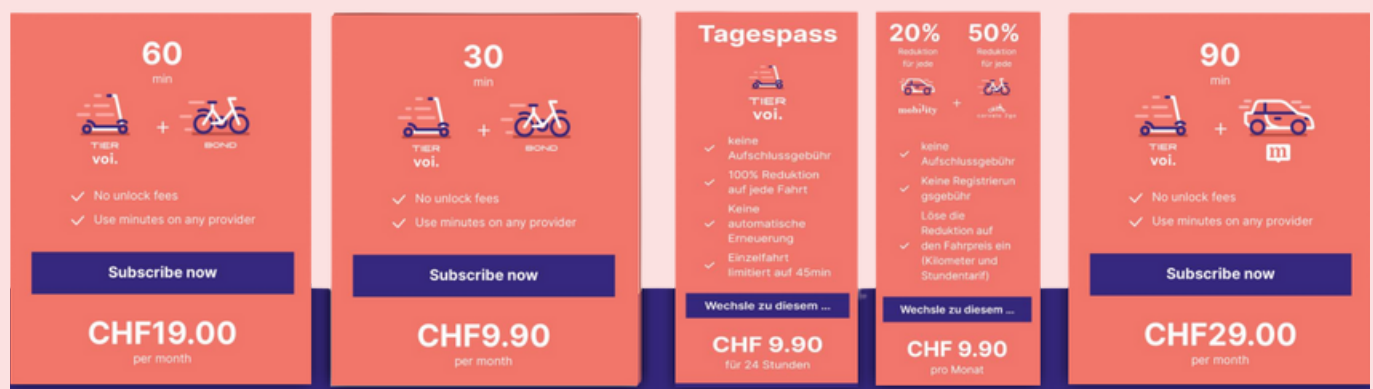
- Nachhaltige Integration in den Alltag erfolgt nur, wenn sich Kunden auf ein **dauerhaftes Angebot** verlassen können

Exkurs: Projekt «yumuv»

«yumuv» war ein Mobility-as-a-Service Projekt der SBB in den Städten Zürich, Basel und Bern, das von der ETH Zürich wissenschaftlich begleitet wurde. Zwischen Mitte 2020 und Ende 2021 wurden für ÖV-Abokunden verschiedene Pakete angeboten, u.a. zur Nutzung geteilter Mikromobilität.

yumuv

In der 16-monatigen Pilotphase wurden insgesamt etwa 900 Abos¹⁾ verkauft.

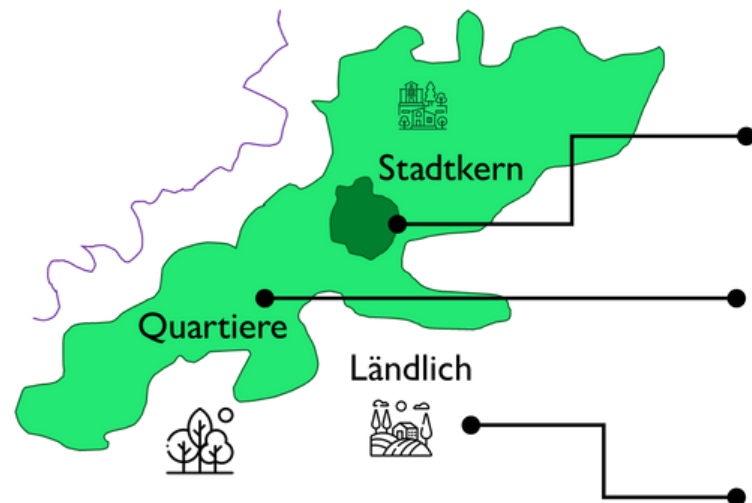


1) Quelle: yumuv – Öffentlicher Abschlussbericht

Förderung der Integration durch Mikro-Hubs

Grundsätzlich werden bei der geteilten Mikromobilität zwei Betriebsmodelle unterschieden: feste Stationen («**Hubs**») für das Ausleihen und die Rückgabe oder das freie Abstellen innerhalb eines Betriebsgebiets («**Free-Floating**»). Während etablierte Bike-Sharing-Systeme meist auf das Stationsmodell setzen, wurde die elektrische Mikromobilität hauptsächlich mit einem Free-Floating-Modell eingeführt. Mittlerweile haben sich vermehrt Hybrid-Modelle etabliert, bei denen Hubs zur Verfügung stehen, jedoch das freie Abstellen nicht ausgeschlossen wird. Mikro-Hubs erfüllen zwei wesentliche Funktionen: Sie verbessern die **Auffindbarkeit** der Fahrzeuge und sorgen für eine klarere **Ordnung** im öffentlichen Raum. Dadurch lässt sich dem Falschparkieren und der Blockierung von Gehwegen entgegenwirken, was die Akzeptanz geteilter Mikromobilität in der Bevölkerung erhöht.

Die Anbieter gaben zwar an, dass feste Stationen den operativen Betrieb vereinfachen, betonten aber auch den Kundenwunsch nach Flexibilität und die hohe Hürde eine ausreichende Dichte an Stationen zu erreichen.



Copyright: Jelbi

Berlin setzt auf ein Hybrid-Modell: Grundsätzlich ist das freie Abstellen erlaubt, jedoch gibt es zunehmend Abstellstationen unter der Marke Jelbi

Hubs verbessern Auffindbarkeit und Ordnung

Insgesamt empfehlen wir daher einen **differenzierten Ansatz**, der zwischen verschiedenen Raumtypen unterscheidet:

- **Stationsmodell** in den Stadtkernen bzw. Altstädten, um die Ordnung im öffentlichen Raum zu erhöhen.
- **Hybrid-Modell** in urbanen Quartieren, welches das freie Abstellen erlaubt, gleichzeitig aber Fahrzeuge an bestimmten Stationen bündelt. Auf diese Weise wird die erste und letzte Meile effizient abgedeckt.
- **Stationsmodell** in ländlichen Gebieten, da nur so eine ausreichende Fahrzeugdichte gewährleistet werden kann.

Dichtes Stationsnetzwerk

- Dedizierte Mikromobilitätsstationen
- Vorhandene Velo-Abstellflächen
- Ziel: Ordnung schaffen

Hybrid

- Free-floating
- Strategisch positionierte Stationen
- Ziel: Kurze Distanzen auf grosser Fläche

Stationsbasiert

- Strategisch positionierte Stationen
- Ziel: Verfügbarkeit bei geringer Dichte



Copyright: BVG / Jelbi

Erfolgsfaktoren von Mikro-Hubs



Standorte und Dichte

- An allen Bahnhöfen und zentralen Orten
- Datengetriebene Standortentscheidungen, weniger Opportunität
- Stadtkern alle 100-200m, Stadtgebiet ca. alle 300m
- Ländlich: Nur an zentralen Orten, um Versorgung sicherzustellen



Ausgestaltung und Signaletik

- Dedizierte Fläche für Sharing Fahrzeuge
- Bodenmarkierung und auffällige Stele mit weiteren Informationen



Einrichtung / Betrieb

- Stadt hauptverantwortlich für Einrichtung und Finanzierung
- Operativer Betrieb / Branding durch Verkehrsunternehmen
- Ausreichende Versorgung sicherstellen, Hubanzahl muss mit Flottengrösse im Verhältnis stehen



Digitale Einbindung

- Klare Sichtbarkeit in Apps der Anbieter
- Verbotszonen um die Stationen besser als Incentivierung

Mikro-Hubs sollten insbesondere gut **sichtbar** und leicht **auffindbar** sein. Erfahrungen zeigen, dass eine **hohe Hub-Dichte** wichtiger ist als eine besonders aufwendige Ausstattung. In der einfachsten Ausführung genügen bereits eine klar markierte Fläche sowie ein entsprechendes Hinweisschild.

Zudem empfiehlt es sich, ein **gemeinsames Branding** für eine **multimodale App** und die **Sharing Zonen** zu entwickeln. Dadurch werden die digitale und die physische Welt optisch miteinander verknüpft, was eine einfache Wiedererkennung für Nutzerinnen und Nutzer sicherstellt.

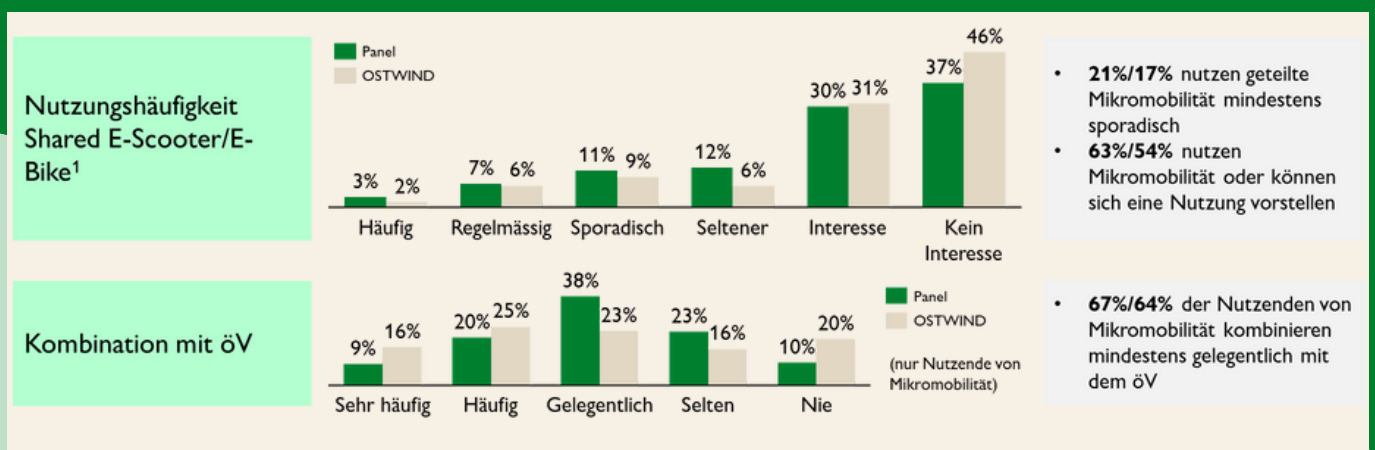
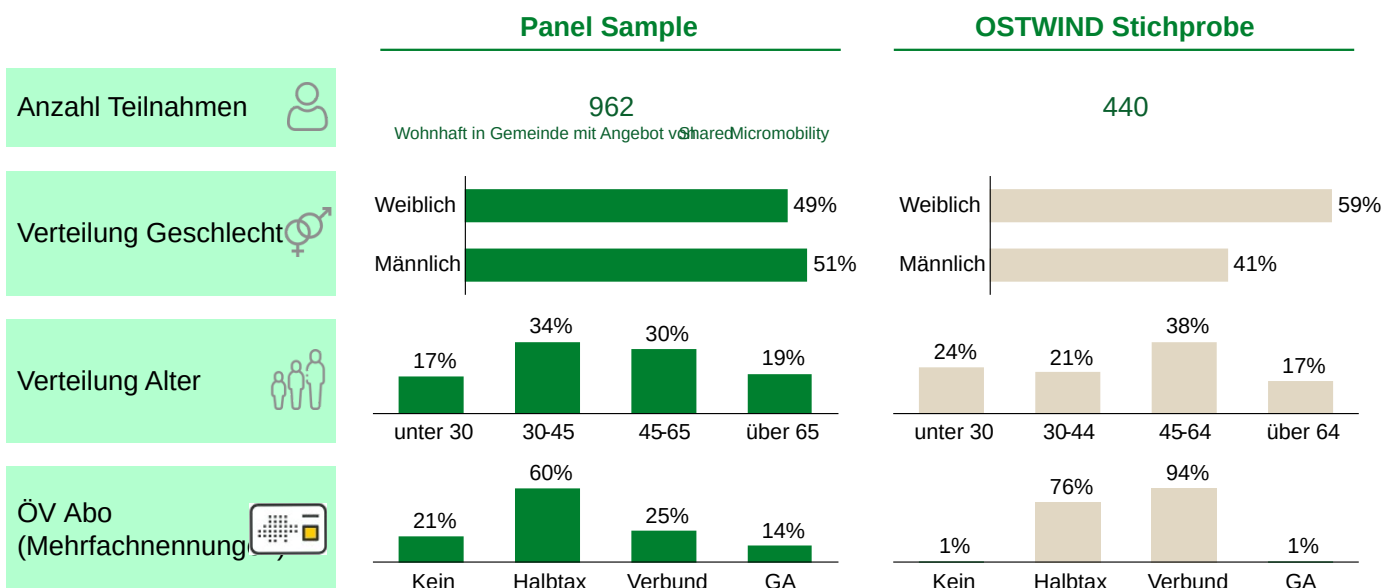
II. Zahlungsbereitschaft Kombi-Angebote

Basierend auf der qualitativen Studie wurde das Thema Kombi-Angebot (Bundles) zur Pilotierung ausgewählt. Im Rahmen einer Stated-Choice **Umfrage** haben wir zunächst das Interesse und die **Zahlungsbereitschaft** für unterschiedliche Angebote untersucht. Dabei wurde zwischen Angeboten für Abokunden und Einzelfahrten unterschieden.

Stichprobe

Für die Studie wurden zwei Stichproben mit insgesamt **1'402 Teilnehmenden** erhoben:

- Ein professionelles Panel mit Quotierung zu Alter und Geschlecht, bestehend aus Schweizerinnen und Schweizern in Städten und Gemeinden mit Angebot von geteilter Mikromobilität
- OSTWIND Abokundinnen und -kunden, eingeladen über den OSTWIND Newsletter



¹) Häufig – min. 1x / Woche; Regelmässig – min. 1x / Monat; Sporadisch – min. 1x / Jahr; Seltener – bereits genutzt; Interesse – nie genutzt, aber potentiell interessiert

Bezüglich der Nutzung geteilter Mikromobilität ergibt sich ein ähnliches Bild wie in vergleichbaren Befragungen: Die Nutzung von geteilten E-Scootern und E-Bikes ist noch **nicht in der breiten Bevölkerung angekommen**. Nur gut ein Fünftel der Befragten nutzt diese Verkehrsmittel mindestens einmal jährlich, lediglich etwa jede zehnte Person nutzt sie monatlich. Gleichzeitig zeigt sich jedoch bereits eine **starke Verknüpfung**: Zwei Drittel der Nutzenden kombinieren geteilte Mikromobilität mindestens gelegentlich mit dem ÖV. Besonders ausgeprägt ist diese Kombination bei Kundinnen und Kunden von OSTWIND, von denen viele eine häufige oder sehr häufige Nutzung angeben.

Optionen Kombi-Angebote

Um ein besseres Verständnis der Kundenbedürfnisse zu erhalten, wurden drei verschiedene Paketangebote («Bundles») für Abonentinnen und Abonnenten sowie eine Option für Einzelfahrten abgefragt. Den Teilnehmenden der Befragung wurden **mehrere Szenarien** mit unterschiedlichen Preisen und Optionen präsentiert. Daraus mussten sie jeweils das bevorzugte Bundle auswählen oder alternativ die Option, kein Bundle zu erwerben.

Welches Bündel aus öV und Mikromobilität würden Sie abschliessen?
Nehmen Sie an, Sie besitzen ein gratis öV Abo.

	Kein Abo	Flatrate	50% Rabatt & Freischaltung
Monatlicher Aufpreis	Kein monatlicher Aufpreis	CHF 40	CHF 20
Start-Gebühr	CHF 1.30	CHF 0.00	CHF 0.00
Minutenpreis	CHF 0.45	CHF 0.00	CHF 0.22

Kosten für E-Bike oder E-Scooter Nutzung

Bitte wählen Sie das Bündel, das Sie abschliessen würden oder "Kein Abo" wenn Sie kein Interesse haben

	Kein Abo	Flatrate	50% Rabatt & Freischaltung
--	----------	----------	----------------------------

Beispielhaftes Umfrage Design



Freiminuten

Unbeschränkte Freischaltungen und vorgegebene Anzahl an Freiminuten (z.B. 50)



Flatrate

Unbeschränkte Nutzung von E-Scootern und E-Bikes



50% Rabatt («Halbtax-Stil»)

Unbegrenzte Freischaltungen und 50% Rabatt auf den regulären Minutenpreis



Einzelbillett + Mikromobilität

Freischaltung und Minutenkontingent für eine Einzelfahrt

Ergebnisse

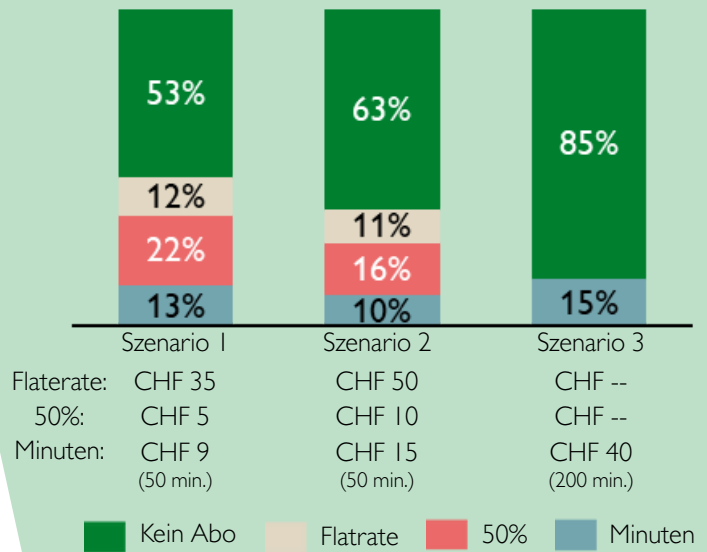
Die Selektion der präferierten Option durch die Befragten in den diversen Szenarien ermöglichte die Konzeption eines Modells, welches das Interesse an diversen Angeboten und Preisen simulieren kann.

Die Simulation zeigt ein insgesamt **sehr hohes Interesse** an Kombi-Produkten aus geteilter Mikromobilität und ÖV.

Im Falle des günstigsten Pricings würden sich in der hypothetischen Situation gut die Hälfte für ein Bundle-Produkt entscheiden – dies entspricht etwa dem Anteil der Befragten, die sich potenziell die Nutzung geteilter Mikromobilität vorstellen können.

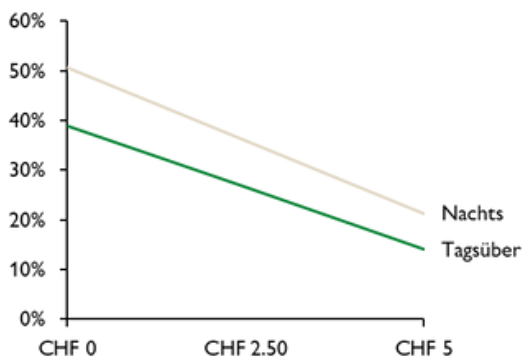
Es fällt auf, dass es **heterogene Präferenzen** für die verschiedenen Pakete gibt.

Präferenzen Abo-Angebote (ausgewählte Szenarien)



Anteil Bundle-Kauf Einzelfahrten

8 Minuten Mikromobilität vs. 25 Minuten Fussweg



Auch für Einzelfahrt-Bundles hat sich ein hohes (hypothetisches) Interesse gezeigt. Zu einem Aufpreis von CHF 2.50 würden **tagüber** laut Umfrage **26.5%** ein Bundle mit Mikromobilität wählen, wenn sie vor der Wahl zwischen 25 Minuten Fussweg oder 8 Minuten Fahrt mit dem E-Scooter / E-Bike stünden. **Nachts** steigt dieser Anteil sogar auf **36%**, was die Bedeutung der erste/letzte Meile Funktion unterstreicht.

Im Modell zeigt sich: Geteilte Mikromobilität bedient eine **konkrete Zielgruppe** und nicht den Gesamtmarkt. Ein relevanter Teil der Bevölkerung würde auch ein gratis Angebot nicht nutzen. Besonders interessiert sind **aktuelle Gelegenheitsnutzer**, die vor allem aus Preisgründen von einer häufigeren Nutzung absehen. Demographisch fühlen sich vor allem **jüngere Männer** angesprochen, während kein relevanter Unterschied zwischen Stadt- Landbevölkerung festgestellt werden konnte.

Die Befragung zeigt ein hohes Interesse an Bundles



Simulationen, die auf Umfragedaten basieren sind unter Berücksichtigung des «hypothetical Bias» und «Intention Behavior Gap» zu interpretieren: Das Verhalten in hypothetischen Situationen wird systematisch überschätzt oder auf Grund von Hürden nicht umgesetzt. Aussagekräftig sind daher vor allem die relativen Präferenzen.

III. Pilotstudie



Pilotstudie

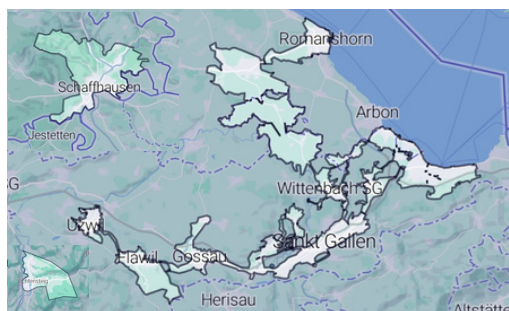
Basierend auf der qualitativen Studie und der Kundenbefragung wurden zwei Massnahmen zur Pilotierung in der Ostschweiz ausgewählt:

- **Kombi-Angebote** ÖV und Mikromobilität mit OSTWIND + TIER
- **Mikromobilitäts-Hubs** («Sharing Zonen») mit der SBB und der Stadt St.Gallen

Der Pilotstandort Ostschweiz

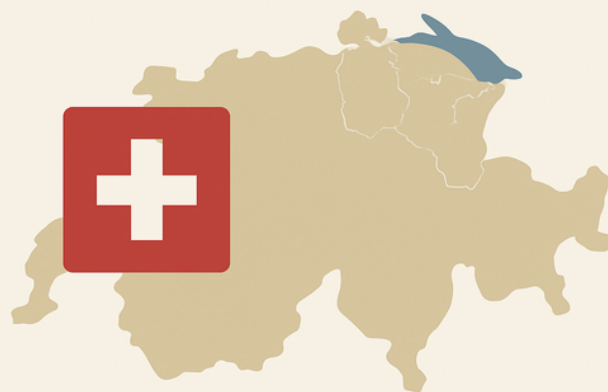
Die Ostschweiz verfolgt das Ziel, nachhaltige Mobilität zu fördern und alternative Verkehrsmittel auszubauen. Hierzu ist beispielsweise die gemeinsame Mobilitätsplattform «clevermobil» gegründet worden. Eine Besonderheit an der Region ist die hohe Dichte an Städten und Gemeinden, die über ein Angebot an E-Scooter / E-Bike Sharing verfügen.

Dies umfasst insgesamt 19 Städte und Gemeinden inkl. den grösseren Städten St.Gallen und Schaffhausen, Kleinstädten wie Rorschach und auch Kleingemeinden wie Mörschwil. Abgesehen von der Stadt Frauenfeld werden alle geteilten Mikromobilitätsangebote **exklusiv durch TIER** bereitgestellt. Diese Kombination aus regionaler Diversität und vereinfachter Vermarktung kombinierter Angebote macht die Ostschweiz zu



TIER Servicegebiet Ostschweiz

einer sehr interessanten Pilotregion für kleinere und mittelgrosse Städte. Als Limitation ist festzuhalten, dass die Wege im Vergleich zu Metropolen kurz sind und der öffentliche Verkehr sehr gut ausgebaut ist. Als wichtigste Stadt der Region ist die Anzahl der verfügbaren E-Scooter in St.Gallen mit 3.9 Fahrzeugen / 1000 Einwohner¹⁾ unterdurchschnittlich im schweizweiten Vergleich (z.B. Zürich 9.2, Basel 6.0, Winterthur 5.3)¹⁾. Entsprechend der Limitationen können die Vorteile der Kombination von ÖV und Mikromobilität in anderen Regionen noch weiter ausgeprägt sein.



Tobias Winiger

Leiter Aggloprogramm St.Gallen – Bodensee

«Geteilte Mikromobilität kann den ÖV ideal ergänzen. Uns interessiert dabei gerade auch der Agglomerationsraum ausserhalb der Zentrumsgemeinden.»

1) Quelle: Sharedmobilitybooster.ch

Kombi-Angebote / Bundles

Der Tarifverbund OSTWIND und TIER pilotierten bereits seit 2022 eine Vergünstigung der Shared Mobility Nutzung. Im Rahmen der Aktion «Anschluss garanTIERt» konnten Abokunden einen kostenlosen Gutschein für unbegrenzte Freischaltungen der TIER Fahrzeuge anfordern. Durch die positive Resonanz dieser Aktion sowie den ermutigenden Ergebnissen aus der Kundenbefragung wurde entschieden, weitere Produkte zu pilotieren. Die bestehende Marke «Anschluss garanTIERt» wurde fortgeführt.

«Mit den neuen und differenzierteren Angeboten mit TIER möchten wir noch mehr über die Kundenbedürfnisse erfahren.»



Christian Stieger
Leiter Marketing &
Kommunikation Tarifverbund
OSTWIND

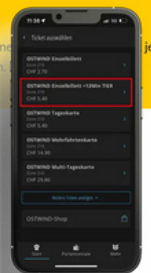


Als OSTWIND-Abonnent:in profitieren Sie von 3 neuen vergünstigten Paketen:

50% Rabatt*	50 Minuten*	Flatrate*
 Freischaltungen CHF 7.- / Monat * auf den Minutenpreis	 Freischaltungen CHF 10.- / Monat * zur flexiblen Nutzung von allen TIER Fahrzeugen	 Freischaltungen CHF 35.- / Monat * zur unbegrenzten Nutzung aller TIER Fahrzeuge
 Rabatt auf den Minutenpreis	 Minuten	 Minuten

Angebote mit OSTWIND Einzelbillett

Erstmals werden auch Kombitickets für Einzelfahrten angeboten. Für nur CHF 2.70 Aufpreis können OSTWIND Einzelticket ein TIER-Fahrzeug (E-Trottinett oder E-Bike) für bis zu 12 Minuten nutzen. jedem



«Durch das Projekt erfahren wir, welche Kombi-Angebote in welchen Raumtypen attraktiv sind, und können die Erkenntnisse in andere Regionen der Schweiz übertragen.»



Eveline Libiszewski
Projektleiterin Erste Letzte
Meile SBB

Um mehr über verschiedene Kundenbedürfnisse zu erfahren wurden insgesamt vier verschiedene Optionen angeboten:

- Ein Monat 50% Rabatt auf den Minutenpreis inkl. unbegrenzt Freischaltungen für CHF 7
- Ein Monat 50 Freiminuten inkl. unbegrenzt Freischaltungen für CHF 10
- Ein Monat unbegrenzte Fahrten (Flatrate) für CHF 35
- 12 Minuten TIER Einzelfahrt in Kombination mit jedem Einzelbillett für CHF 2.70 Aufpreis

Die Monatspakete waren während der **Verkaufsphase vom 21.08.2024 – 31.10.2024** exklusiv für OSTWIND Abokunden im OSTWIND Webshop erhältlich. Das Einzelbillett wurde über die öV-Plus App vertrieben. Bei allen Produkten wurde dem Kunden nach dem Kauf ein Gutscheincode erstellt, der in die TIER App übertragen werden musste. Die Aktion wurde von einer breiten **Marketing-Kampagne** begleitet.



Earned Media



Social Media & Display Ads



Aufsteller Uni



Flyer & Bike Kleber



Passenger TV



Hinweis an Hubs

Sharing Zonen

Als zweite Massnahme wurde die Einführung von Mikromobilitäts-Hubs unter der von der SBB etablierten Marke „Sharing Zone“ beschlossen. Diese Stationen für das Ausleihen und die Rückgabe von Fahrzeugen sollen die **Ordnung erhöhen** und die **Nutzung vereinfachen**.

Zu Beginn des Projekts wurden Standorte in verschiedenen Raumtypen geplant, um vergleichende Rückschlüsse ziehen zu können. Aus regulatorischen Gründen liess sich nur ein Teil der geplanten Standorte umsetzen.

Umgesetzte Standorte an SBB Bahnhöfen:

- St.Gallen (x2)
- St.Gallen St. Fiden
- St.Gallen Winkeln
- Mörschwil
- Goldach
- Arnegg

Umgesetzte Standorte durch die Stadt St.Gallen im Projektdesign:

- St.Gallen Güterbahnhof
- Bahnhof St.Gallen Haggen



Projektdesign
(Güterbahnhof
St.Gallen)



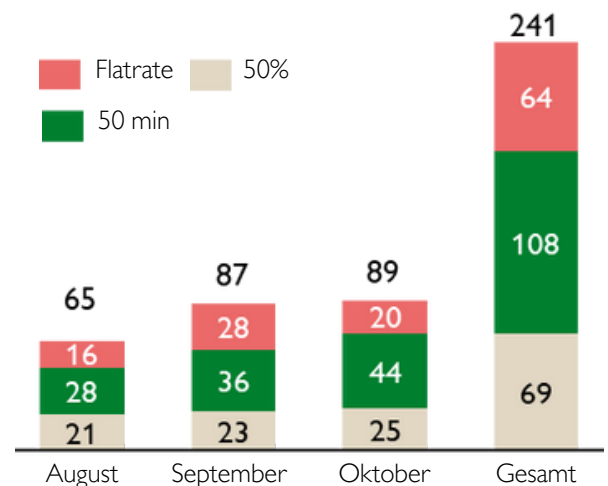
SBB Design Ostschweiz-Version
(Bahnhof St.Gallen)

Sharing Zonen bestehen aus einer rot markierten Umrandung der Abstellfläche sowie einer gut sichtbaren Stele. Im Rahmen des Projekts hat die SBB ihr an die Ostschweiz adaptiertes nationales Design genutzt. Das Projektteam entwickelte ein daran angelehntes eigenes Design für kommunale Standorte.

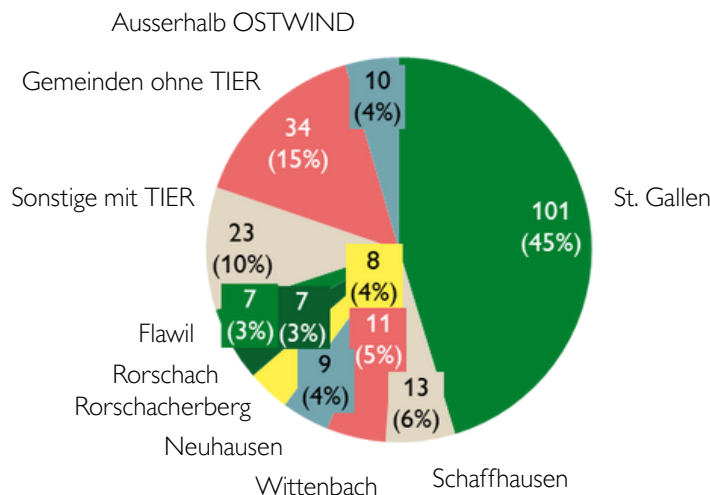
Nutzungsstatistiken Kombi-Angebote

Insgesamt wurden im Studienverlauf (21.08.2024 - 31.10.2024) **241 Bundles** für Abokunden verkauft, wobei 102 eine Erweiterung eines bestehenden Abonnements darstellten. Auch wenn das 50 Minuten Paket am beliebtesten war, weisen alle Pakete eine nennenswerte Verkaufszahl auf. Die in der Umfrage angedeuteten **heterogenen Kundenpräferenzen** konnten bestätigt werden. Im zeitlichen Verlauf zeigt sich trotz Verschlechterung der allgemeinen Wetterlage eine Steigerung, was auf ein mögliches Wachstum bei weiterer Etablierung hindeutet. Im Verhältnis zu den Gesamtverkäufen wurde bei 0.7% aller Neukäufe im OSTWIND Tarifgebiet (1.1% in St.Gallen) das Bundle abgeschlossen. Dies ist im relativen Vergleich zu yumuv eine deutlich höhere Marktdurchdringung.

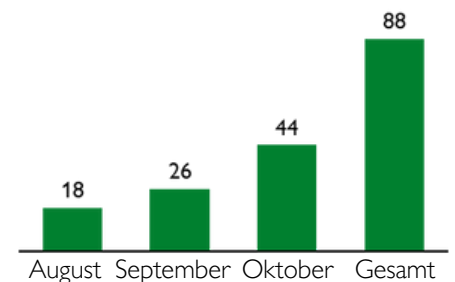
Anzahl Verkäufe Bundles - Abos



Wohnorte Bundlekäufer



Anzahl Verkäufe Bundles - Einzelbillette



Bei der räumlichen Verteilung gibt es eine **Überrepräsentation** der Stadt St.Gallen, wo auch der Schwerpunkt der Marketingaktivitäten gesetzt wurde. 15% der Käufe erfolgte aus einer Gemeinde ohne Verfügbarkeit vor TIER, was auf die Bedeutung im Pendelverkehr hinweist.

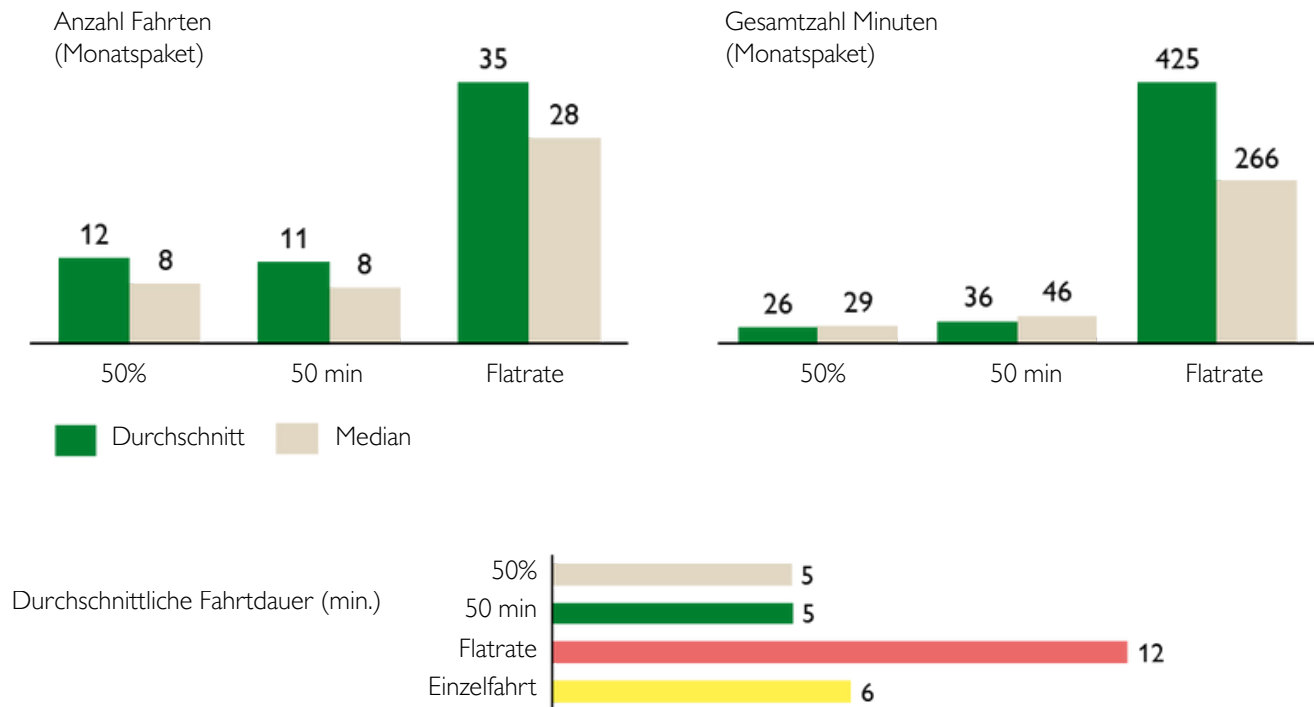
81% der Käufer waren **männlich**, was sich mit früheren Studien zur Nutzungsbereitschaft von Mikromobilität deckt.

Das **Einzelbillett inkl. 12 Minuten TIER** wurde im Aktionszeitraum insgesamt **88x verkauft**. Es lässt sich eine deutliche Zunahme zum Projektende erkennen, was auf eine notwendige Etablierung schliessen lässt. Die im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fahrten eher geringen Verkaufszahlen lassen durch verschiedene Faktoren erklären:

- Erklärungsbedürftigkeit des Angebots
- Unbekanntheit der öV-Plus App (ca. 14% Marktanteil) im Vergleich mit anderen Verkaufskanälen (z.B. SBB App)
- Komplexität des Kaufvorgangs durch manuelle Übertragung des Gutscheincodes

Es zeigt sich eine höhere Nachfrage im Vergleich zu früheren Piloten.

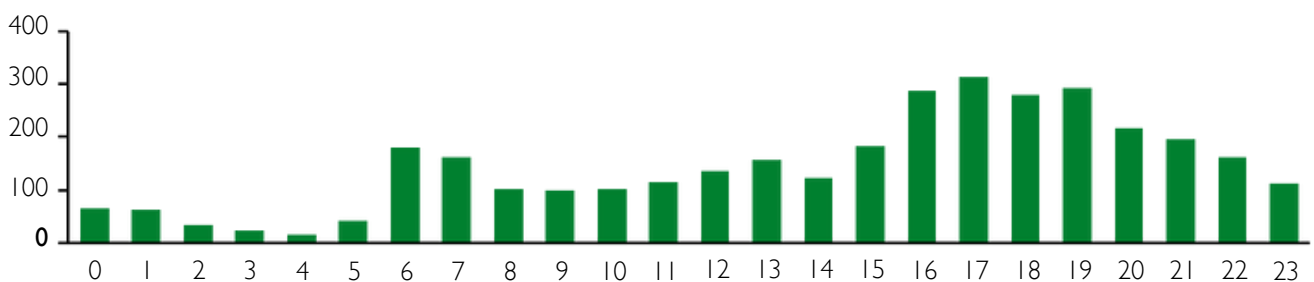
Nutzung der Abo-Bundles



Alle Pakete sind im Mittel **ausgiebig genutzt worden**. Beispielsweise hat die Hälfte aller Nutzer über 46 Minuten des 50 Minuten Pakets ausgenutzt. Auffällig sind insbesondere die hohen Durchschnittswerte der Flatrate im Vergleich zum Median, was auf eine geringe Zahl an exzessiven Nutzern hindeutet. „Fair Use“ Regelungen könnten dem entgegenwirken und zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit für die Mehrzahl der Nutzer beitragen.

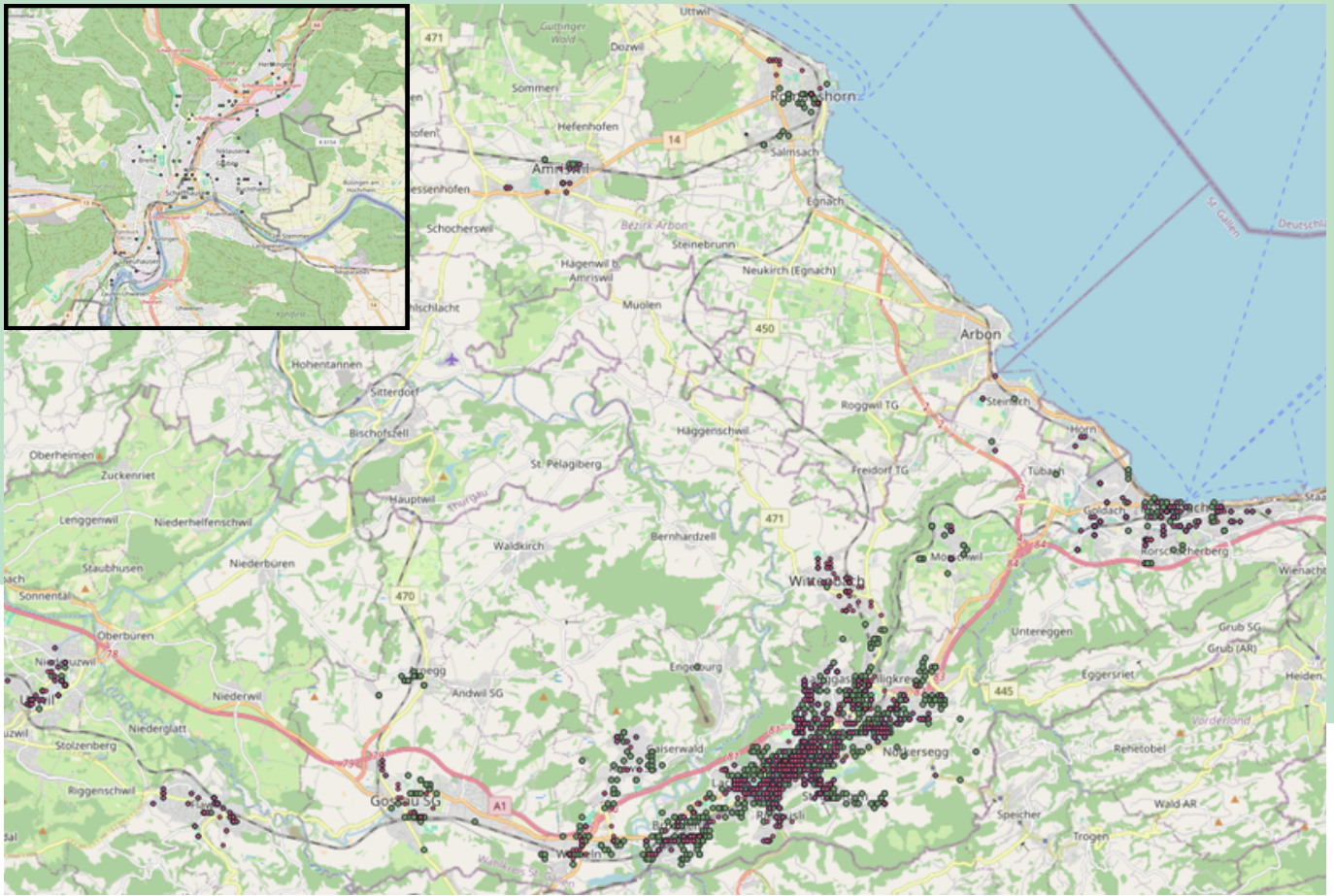
Die durchschnittliche Fahrtdauer ist deutlich kürzer als gewöhnliche Fahrten. Bei den **Einzelfahrten** betrug die **durchschnittliche Fahrt ca. 6.3 Minuten**. Eine mögliche Erklärung für diese eher kurze Nutzungsdauer ist die bereits gute Erschliessung der Ostschweiz durch den ÖV und einer entsprechend kurzen ersten/letzten Meile. Die Attraktivität von Einzelbillett-Bundles könnte gesteigert werden, wenn eine kürzere Nutzungsdauer gegen einen günstigeren Preis angesetzt wird oder prozentualer Rabatt gewährt wird. Multimodal-Apps könnten zudem ein dynamisches Pricing für Einzelfahrten ermöglichen.

Anzahl Fahrten nach Tageszeit (alle Bundles)



Im tageszeitlichen Verlauf zeigt sich ein kleinerer Peak in den morgendlichen Pendelzeiten sowie den Nachmittags- und Abendstunden zwischen 16:00-19:00 Uhr. Dies deutet darauf hin, dass die Nutzung in den Alltag integriert wird und nicht nur für Spontanfahrten erfolgt.

Räumliche Verteilung der Fahrten



Die Fahrten sind im gesamten TIER Service-Gebiet innerhalb des Tarifverbunds OSTWIND getätigt worden. Dies betrifft ländliche Gemeinden (z.B. Mörschwil, Amriswil) als auch die Aussenbezirke der grösseren Städte St.Gallen und Schaffhausen. Dies unterstreicht, dass eine kombinierte Mobilität auch eine Angebotsverbesserung in der geographischen Breite ermöglicht, die weniger durch den ÖV erschlossen ist.

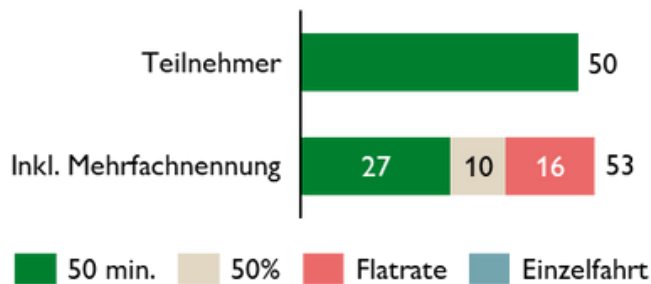
Für die Sharing Zonen können auf Grund der kleinen Stichprobe keine Aussagen zu einer Veränderung der Fahrten getroffen werden. Qualitativ konnte jedoch eine Erhöhung der Ordnung beobachtet werden.

Alle Pakete sind ausgiebig genutzt worden - sowohl in der Stadt, als auch in ländlichen Gemeinden.

Ergebnisse Befragung Käuferinnen und Käufer

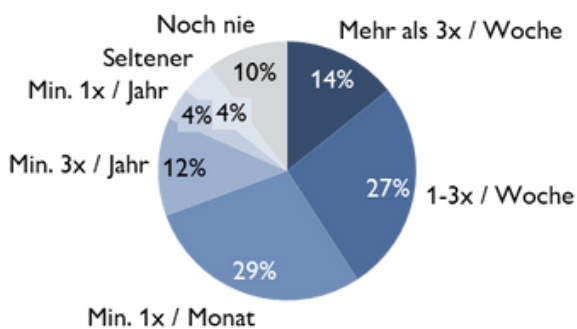
Alle Käuferinnen und Käufer der Abo-Bundles wurden zu der Teilnahme an einer Befragung eingeladen. Aus technischen Gründen war eine Einladung von Käufern der Einzelbillett-Bundles nicht möglich. Insgesamt haben **50 Personen** teilgenommen.

Grösse der Stichprobe

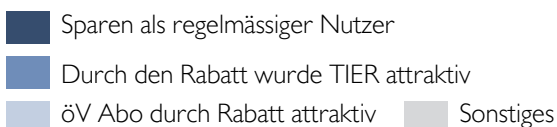
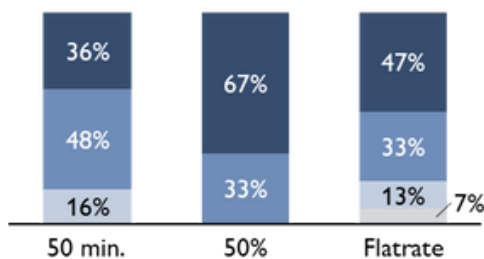


Wie oft haben Sie vor dem Start der Aktion geteilte Mikromobilität genutzt?

Mehr als 2/3 der Teilnehmer waren bereits vor Start der Aktion regelmässige Nutzer von geteilter Mikromobilität. Umgekehrt konnten auch einige neue und seltene Nutzer gewonnen werden.

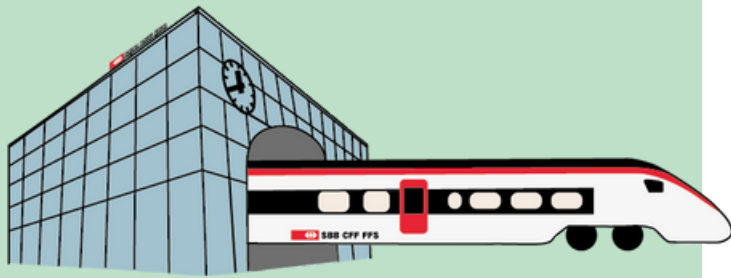


Was war der Hauptgrund für den Kauf des Angebots?

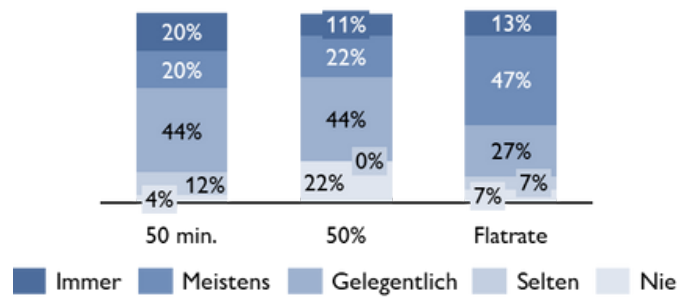


Während das 50% Paket vor allem durch regelmässige TIER Nutzer abgeschlossen wurde, hat insbesondere das 50 Minuten Paket neue Nutzer angesprochen. Etwa jeder 8. Teilnehmer der Befragung gab an, dass durch die Kombination mit TIER das ÖV-Abo attraktiv geworden ist.



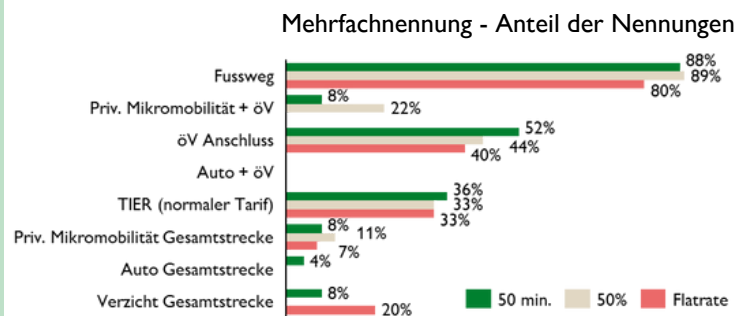


Wie oft haben Sie die Nutzung mit dem ÖV kombiniert?



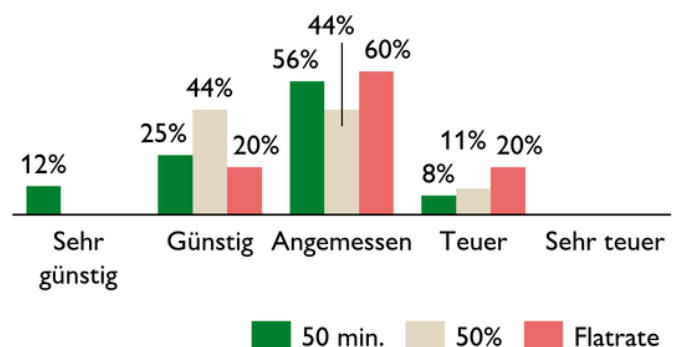
84% gaben an, innerhalb der Aktion die Nutzung von geteilter Mikromobilität mindestens gelegentlich mit dem **ÖV kombiniert** zu haben. Insbesondere bei der Flatrate gaben 60% an, immer oder meistens kombiniert unterwegs gewesen zu sein - im Vergleich mit den Gesamtnutzern ist dies ein aussergewöhnlich hoher Wert.

Wie hätten Sie die Fahrten ohne das Angebot unternommen?



Fast alle Teilnehmer der Befragung haben mit geteilter Mikromobilität Fusswege ersetzt, etwa die Hälfte einen ÖV Anschluss, z.B. einen Bus zum Bahnhof. Der Ersatz von Autofahrten spielte nur eine minimale Rolle, sodass insgesamt die **Komfortsteigerung** im Vordergrund stand. Dennoch haben die Befragten der Aussage zugestimmt, dass kombinierte Mobilität die Abhängigkeit vom Auto reduzieren kann.

Wie bewerten Sie den Preis des Angebots?



**Geteilte Mikro-
mobilität macht die
Erste Letzte Meile
komfortabler.**

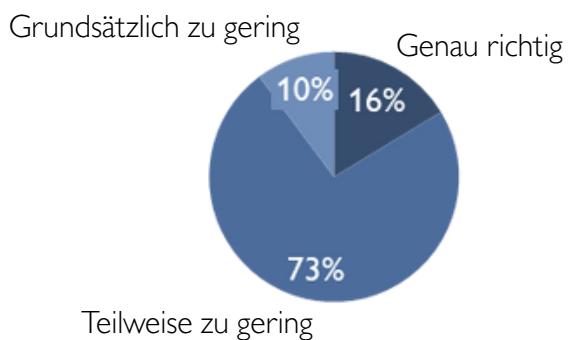
CHF



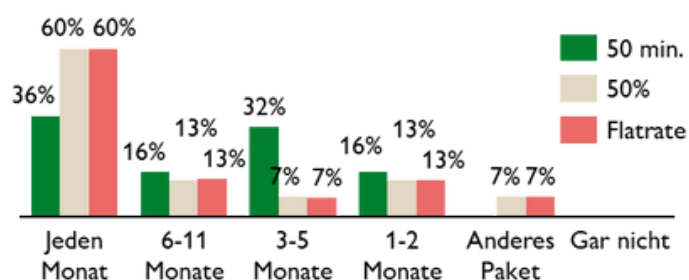
Der Preis wurde insgesamt als angemessen bis günstig wahrgenommen.

Die Nutzungserfahrung (Kauf und Nutzung des Angebots) wurde insgesamt als neutral bis einfach bewertet. Insbesondere die Einlösung des Angebots nach dem Kauf könnte verbessert werden, genauso die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. **83%** der Umfrageteilnehmer bewerten diese als teilweise oder grundsätzlich **zu gering**.

Die Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge finde ich...



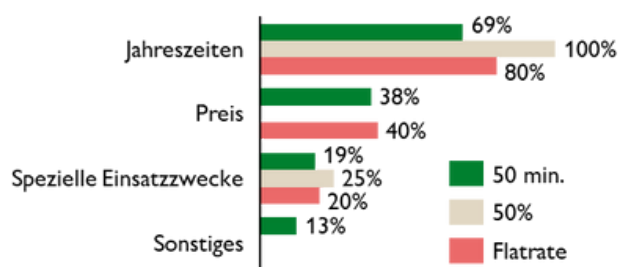
Wie häufig würden Sie das Angebot aktivieren?



Alle Umfrageteilnehmer gaben an, das Angebot **wieder abschliessen zu möchten**. Insbesondere bei der Flatrate und dem 50% Paket würde die Mehrheit das Bundle jeden Monat kaufen. Hinderungsgründe für eine häufigere Nutzung sind bei einigen Kunden die Jahreszeiten, der Preis oder spezielle Einsatzzwecke.

Aus welchen Gründen würden Sie das Paket nur in einigen Monaten abonnieren?

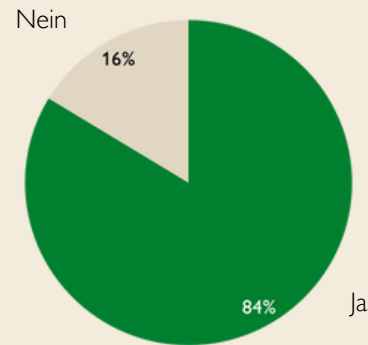
Mehrfachnennung - Anteil der Nennungen



Es zeigt sich eine sehr hohe Kundenzufriedenheit.

Ergebnisse Befragung Sharing Zonen

Die Sharing Zonen sind mir bereits aufgefallen



Aussagen zu Sharing Zonen



Die Käuferinnen und Käufer der Bundle-Produkte wurden auch zu ihrer Wahrnehmung der Sharing Zonen befragt. Obwohl die Sharing Zonen noch nicht flächendeckend ausgerollt worden sind, haben 84% sie bereits wahrgenommen. Auch wenn die Befragten angaben, dass **Ordnung und Auffindbarkeit** von Fahrzeugen durch Sharing Zonen verbessert wird, wird das **Free-Floating System leicht bevorzugt**. Dennoch werden Sharing Zonen an jedem Bahnhof und an strategischen Orten in der Stadt gewünscht.

Sharing Zonen sind eine wichtige Ergänzung zum free-floating System.



Für die Aktion haben wir viel Lob erhalten...



«Es hat super viel Spass gemacht und mir mein **Arbeitsweg um einiges verkürzt**. Es war schlicht und einfach eine tolle Idee, danke dafür.»
Nutzerin aus Neuhausen

«Sehr gute Idee, ich hoffe das Angebot wird verlängert oder sogar ausgebaut. Trotz der durchschnittlich nur 136m zur nächsten Haltestelle in St.Gallen, **eröffnet das Angebot von TIER neue Möglichkeiten**, z.B. andere Buslinien bei der keine nahe Umsteigemöglichkeit besteht oder falls gerade kein Bus fährt. Dies macht den ÖPNV insgesamt interessanter und bietet einen Mehrwert.»
Nutzer aus St.Gallen

«Ich finde, Sie sollten die Kombi-Aktion weiterhin subventionieren. Ich habe mich beim letzten OSTWIND-Abo-Kauf gefragt, wo die Aktion ist. Ich finde es **eine sehr sehr gute Idee**, dies weiterhin zur Verfügung zu stellen.»
Nutzerin aus Flawil

«Für mich, wohnhaft in Abtwil mit Schule und Hobbies in der Stadt ist TIER eine **perfekte Ergänzung zum ÖV**. Es gibt mir **Flexibilität** und ich bin nicht mehr so abhängig von den teils sehr schlechten Verbindungen von Abtwil in die Stadt. TIER hat sehr viele Vorteile, ist aber leider recht teuer. In dieser Kombi war es gut kaufbar. Dieses Angebot hat mir unglaublich gut gefallen und ich bitte Sie, bringen Sie das zurück! Es war super!»
Nutzer aus Abtwil

«Gerne so bald als möglich wieder!»
Nutzer aus Rorschacherberg

«**Sehr gutes Angebot**. Würde ich toll finden, wenn das fix ist.»
Nutzer aus St.Gallen

...und einige konstruktive Verbesserungsvorschläge

«Einlösung des Codes war anfangs nicht möglich.»
Nutzer aus St.Gallen

«Zu wenig Scooters, zu viele Bikes. Sharing Zonen Bahnhof SG und Umgebung sehr oft leer (insbesondere Neumarkt). Stadtzentrum generell sehr wenig Fahrzeuge, die Rückführung der Fahrzeuge von den Stadtgebieten/Randgebieten ist ungenügend. Oft viele Fahrzeuge an den immer gleichen Standorten, während ganze Stadtteile oft über keine verfügbaren Fahrzeuge verfügen (z.B. Lachen).»
Nutzer aus St.Gallen

«Mir war nicht bewusst, dass die Aktion plötzlich endet. Dies war finanziell ungünstig, da ich aufgrund der Ostwind-Aktion das reguläre TIER-Abo gekündigt hatte und nicht wusste, dass plötzlich der Ostwind-Gutschein nicht mehr gültig ist (ich rechnete damit, dass das ein Abo ist). »
Nutzer aus St.Gallen

«Teils schlechter Zustand der Scooter. Manchmal nicht auffindbar.»
Nutzer aus St.Gallen

«Pro Bahnhof müsste es 4 Sharing Zonen geben. Auf jeder Seite und in beide Richtungen.»
Nutzer aus Goldach

Fazit und Ausblick

Kombi-Angebote / Bundles

Die Kombination von Mikromobilität und ÖV **bedient ein Kundenbedürfnis**. Alle angebotenen Pakete konnten eine relevante Anzahl an Kunden erreichen, die das Angebot sehr positiv bewertet haben und eine **Weiterführung wünschen**. Innerhalb der kurzen Pilotphase haben sich die Verkaufszahlen trotz Verschlechterung der Witterungslage **positiv entwickelt**, was auf ein weiteres Potential bei der Etablierung eines Dauerangebots hindeutet. Es gibt **heterogene Kundenbedürfnisse**, die eine **Differenzierung** an Paketen benötigen.

Im Vergleich mit Yumuv konnten wir bei den Aboprodukten eine **deutliche Marktentwicklung** zeigen:

Während im grösseren Markt der Städte Zürich, Bern und Basel in 16 Monaten insgesamt etwa 900 Abos verkauft wurden¹⁾, haben wir mit «Anschluss garanTIERT» in 2.5 Monaten 241 Abos abgesetzt. Neben der allgemeinen Zunahme an Mikromobilitätsnutzung könnte ein Grund in der höheren Rabattierung liegen, wodurch die Nutzung attraktiv geworden ist. Zusammen mit den qualitativen Erkenntnissen leiten wir ab: Kombi-Angebote müssen einen **relevanten Preisvorteil** gegenüber dem Einzelkauf bieten.

Auf Grund der Neuartigkeit des Produkts können für das Einzelbillett-Bundle keine Vergleichswerte gezogen werden. Insgesamt sind die Verkaufszahlen jedoch hinter den Erwartungen zurück geblieben, was teilweise auf Erklärungsbedürftigkeit des Angebots und die Unbekanntheit der öV-Plus App zurückgeführt werden kann. Durch eher kurze Anschlussfahrten war der Rabatt weniger attraktiv als angenommen.

Auch wenn nur in geringem Umfang Pkw-Fahrten ersetzt werden, trägt die vergünstigte Nutzung von Mikromobilität zum **Komfort** und der **Gesamtattraktivität** des ÖV bei. Zu Stosszeiten kann Mikromobilität auch zur Entlastung des lokalen ÖV beitragen. In einem geringen Ausmass ist auch eine Steigerung der ÖV-Nutzung möglich: Etwa jeder 8. befragte Käufer gab an, dass ein ÖV-Abo durch den Rabatt attraktiv geworden ist.



Dennoch bleibt festzuhalten, dass die geteilte Mikromobilität weiterhin ein **Nischenprodukt** bleibt und nur einen Teil der Gesamtheit der ÖV Nutzenden – vor allem eine jüngere männliche Zielgruppe – anspricht.

Im Vergleich zu der hypothetischen Befragung (Studienphase II.) zeigt sich, dass nur wenige der möglichen Kunden erreicht worden sind. Dies ist u.a. auf die **Limitierungen des Pilotversuchs** zurückzuführen, sodass in anderen Situationen eine höhere Marktdurchdringung erreicht werden könnte:

- Ein neues Angebot benötigt Zeit, um bekannt zu werden.
- Angebot und Nutzung von geteilter Mikromobilität sind in der ländlich und kleinstädtisch geprägten Nordostschweiz geringer als in Metropolregionen wie Zürich.
- Hürden für die Nutzung können durch Tiefenintegration mit einer Multimodal-App gesenkt werden.

Sharing Zonen

Sharing Zonen können dazu beitragen die **Ordnung** zu erhöhen und gleichzeitig die Nutzung von geteilter Mikromobilität **vereinfachen**. Die Nutzerinnen und Nutzer wünschen sich entsprechend Sharing Zonen an **Bahnhöfen** und **zentralen Orten**. Dennoch gab die Mehrheit an, Ausleihen und Rückgabe in einem Free-Floating System zu bevorzugen. Die Pilotstudie bestätigt insofern die Expertenbefragung dass ein **Hybrid-System** eine optimale Balance aus Verfügbarkeit und Ordnung bietet.

Neben den Vorteilen ergibt sich jedoch eine zusätzliche **politische Abwägung**: Die Einrichtung von Sharing Zonen in Quartieren erfordert die Umwidmung von knappen Flächen und nimmt Einfluss auf das Stadtbild. Aus diesen Gründen konnten nicht alle geplanten Standorte in St.Gallen realisiert werden. Einen Kompromiss stellen Bodenmarkierungen ohne Stele dar.



Ausblick

Auf Grund des identifizierten Potentials wird die Einführung eines Dauerangebots durch OSTWIND und Dott (ehemals TIER) geprüft. Eine langfristige Wirtschaftlichkeit erfordert für beide Seiten eine Abwägung: Der Mikromobilitätsanbieter muss einen attraktiven Rabatt gewähren, kann durch eine Kooperation jedoch zusätzliche Kunden und Sichtbarkeit gewinnen. Der ÖV-Anbieter kann seinen Kunden einen zusätzlichen Benefit bieten, stösst bezüglich einer möglichen Subventionierung aber schnell auf politischen Widerstand, da das Angebot nur von einer kleinen Zielgruppe genutzt wird.

Die SBB wird Sharing Zonen in der gesamten Schweiz weiter ausrollen. Insgesamt ist ein Trend festzustellen, dass mehr und mehr Städte die Etablierung von Mikro-Hubs fördern, um die Ordnung zu erhöhen. «Clever mobil» hat das durch das Projektteam entwickelte Design der kommunalen Sharing Zonen in ihren Mobilitätsbaukasten aufgenommen und wird Städte und Gemeinden bei der Umsetzung unterstützen.

Die im Projekt erhobenen Daten aus den Experteninterviews und des Bundle-Pilotversuchs werden in zwei akademischen Publikationen verwendet. Die Autoren empfehlen die Durchführung von weiteren Pilotversuchen in einem grösseren und längerfristigen Rahmen, um das identifizierte Potential umfassender zu untersuchen.

Die Projektpartner wünschen sich eine dauerhafte Etablierung des Angebots.

Die Autoren



Matthias Brüning

Wissenschaftlicher Mitarbeiter IMO-HSG
matthias.bruening@unisg.ch



Dr. Philipp Scharfenberger

Vize-Direktor IMO-HSG

Projektmitarbeitende



Manuel Herzog

Managing Director Dott
Schweiz (ehemals TIER)



Christian Stieger

Leiter Marketing &
Kommunikation
Tarifverbund OSTWIND



Oliver von Mentlen

Leiter Geschäftsfeld-
entwicklung Tarifverbund
OSTWIND



Tobias Winiger

Leiter Aggloprogramm
St.Gallen - Bodensee



Eveline Libiszewski

Projektleiterin Erste
Letzte Meile SBB



Philippe Stadler Benz

Projektleiter Erste
Letzte Meile SBB



Stefan Pfiffner

Abteilungsleiter
Verkehrsplanung
Tiefbauamt St.Gallen

Wir danken allen Projektmitarbeitenden sowie dem Kanton St.Gallen für die Projektförderung im Rahmen der Förderung für Pilot- und Demonstrationsvorhaben.

Institut für Mobilität
Universität St.Gallen (HSG)
Blumenbergplatz 9
9000 St. Gallen, Schweiz



imo.unisg.ch



[linkedin.com/company/imo-hsg](https://www.linkedin.com/company/imo-hsg)
